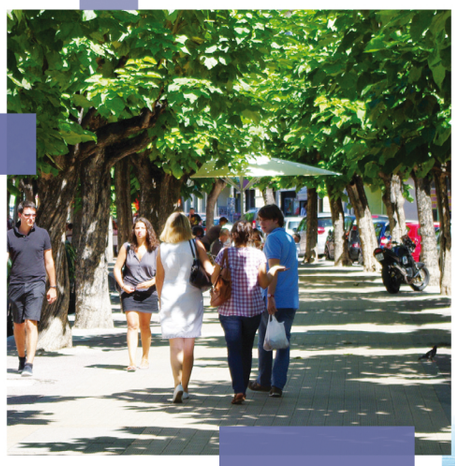
Livre 2

Schéma de cohérence territoriale des Rives du Rhône

Le projet de territoire Padd & Dog



Document approuvé le 30 mars 2012

SCoT Rives du Rhône

Le projet du territoire
Padd & Dog

LE SCOT : ORGANISATION ADMINISTRATIVE ET TERRITORIALE 2

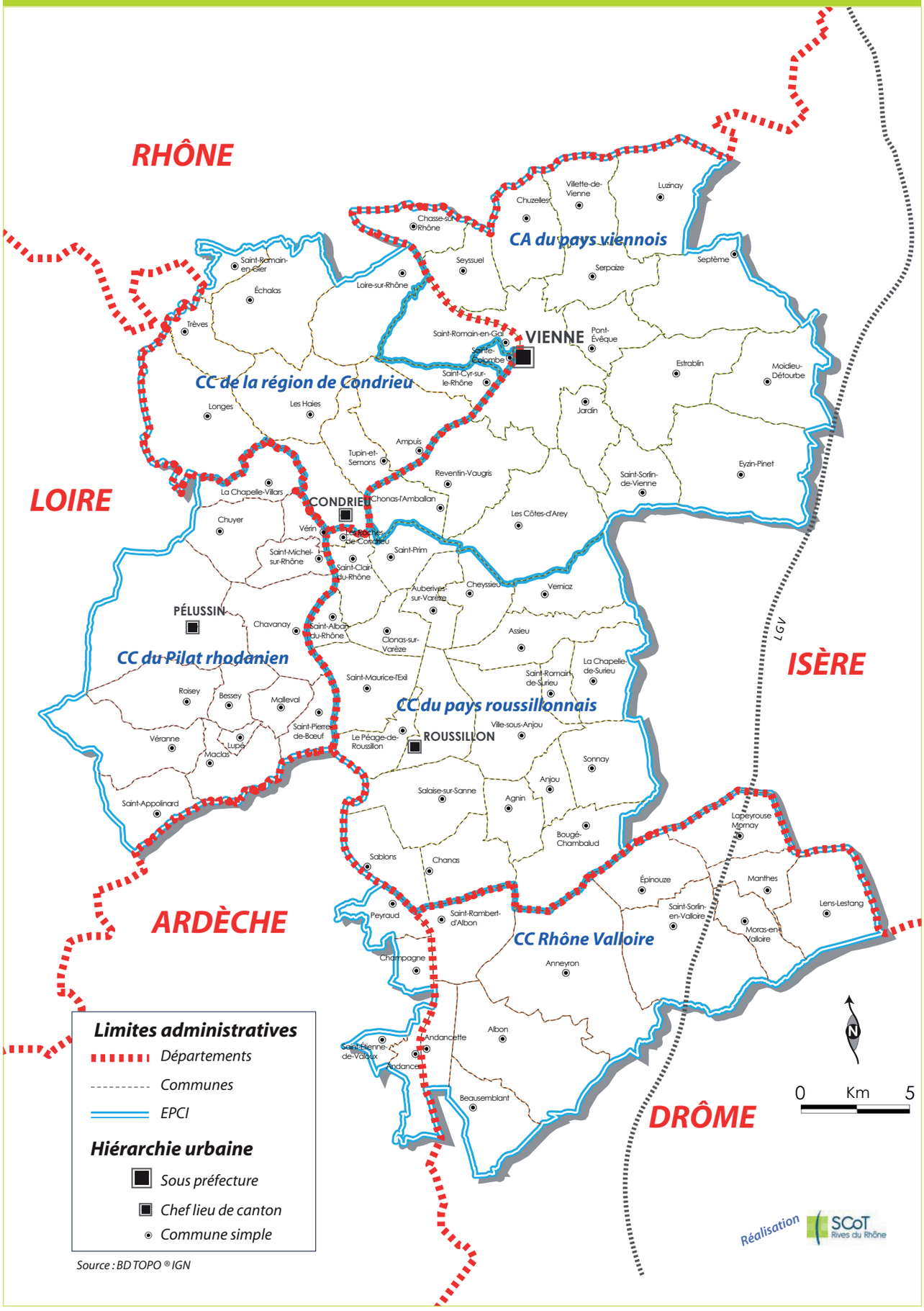
LE SCOT : SITUATION GÉOGRAPHIQUE DU SCOT DES RIVES DU RHÔNE 3

Document 1 – Projet d'aménagement et de développement durable 4

Document 2 – Document d'orientations générales 56

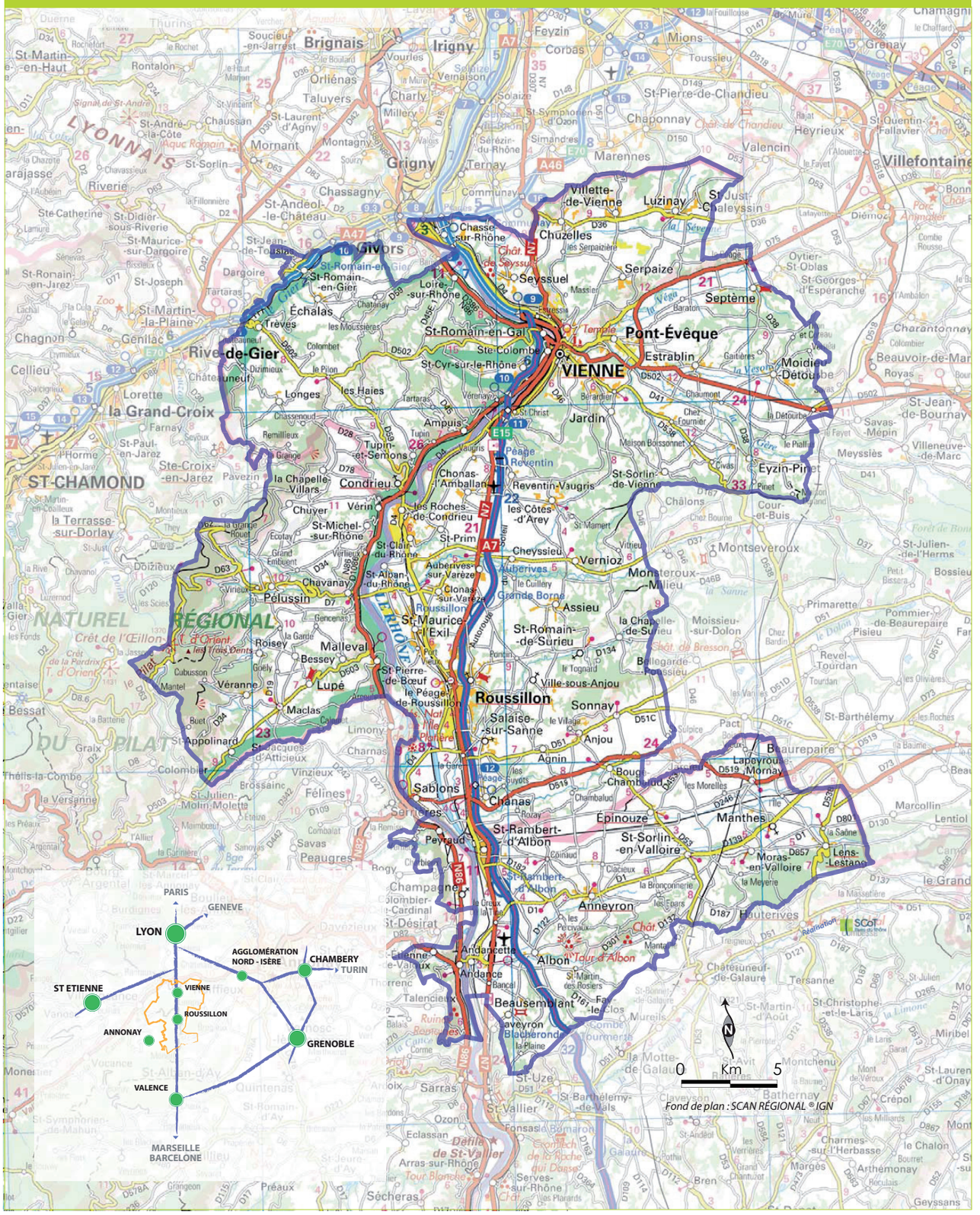
Document 3 – Annexes 198

ORGANISATION ADMINISTRATIVE ET TERRITORIALE DU SCOT DES RIVES DU RHÔNE



Source : BD TOPO ® IGN

SITUATION GÉOGRAPHIQUE DU SCOT DES RIVES DU RHÔNE



Document 1

Projet d'aménagement et de développement durable

PRÉAMBULE 10

PARTIE 1 20
Les invariants du projet

PARTIE 2 30
Les arbitrages territoriaux qui fixent le « cap » du projet

PARTIE 3 36
Les objectifs à atteindre pour la réussite du projet

Document 1

Sommaire

PRÉAMBULE 10

1.1 LE PADD : DEUXIÈME GRANDE COMPOSANTE DU PROCESSUS D'ÉLABORATION DU SCOT 11

1.2 RAPPEL DES PRINCIPAUX CONSTATS ISSUS DU DIAGNOSTIC 11

1.3 UN DIAGNOSTIC ANNONÇANT LE RISQUE D'UN DÉVELOPPEMENT AU « FIL DE L'EAU » 12

1.4 LES PRINCIPAUX ENJEUX AUXQUELS DOIT RÉPONDRE LE TERRITOIRE 13

1.4.1 Maîtriser le développement urbain 13
1.4.2 Élaborer une stratégie de développement économique 13
1.4.3 Protéger et valoriser les espaces naturels et agricoles 13

1.5 DES ENJEUX QUI PROLONGENT LES OBJECTIFS PARTAGÉS À L'ÉCHELLE DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE AU TRAVERS DE LA DÉMARCHE INTER-SCOT 14

1.5.1 Une métropole accueillante 14
1.5.2 Une attractivité métropolitaine fondée sur un développement cohérent du réseau ferroviaire et de l'habitat 15
1.5.3 Une métropole nature qui protège et valorise son environnement 16
1.5.4 Une attractivité économique conçue sur la complémentarité 16
1.5.5 Une métropole ouverte… 17
1.5.6 Inscrire cette démarche métropolitaine dans une gouvernance renforcée 17

PARTIE 1

LES INVARIANTS DU PROJET 20

INVARIANT 1 - CONSTRUIRE LE PROJET SUR DES PERSPECTIVES AMBITIEUSES DE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE 21

1.1 ÊTRE EN CAPACITÉ D'ACCUEILLIR LA CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE ANNONCÉE 21

1.2 ASSUMER LES RESPONSABILITÉS INDUITES EN TERMES DE PRODUCTION DE LOGEMENTS 23

INVARIANT 2 - CONFORTER UN BASSIN DE VIE DYNAMIQUE PAR LA PROMOTION D'UN TISSU ÉCONOMIQUE RICHE ET VARIÉ 24

INVARIANT 3 - PLACER LA PRÉSERVATION DE L'ENVIRONNEMENT, DES ESPACES AGRICOLES ET DES PAYSAGES AU CŒUR DU PROJET 25

3.1 VALORISER ET PRÉSERVER LES ENTITÉS NATURELLES ET PAYSAGÈRES STRUCTURANTES 25

3.2 S'APPUYER SUR LES GRANDES CONTINUITÉS VERTES COMME ARMATURE AU PROJET D'AMÉNAGEMENT 25

3.3 FAIRE DE LA PROTECTION DES RESSOURCES UNE VALEUR INALIÉNABLE DU PROJET 25

INVARIANT 4 - MAINTENIR ET VALORISER LES CONDITIONS D'UNE MOBILITÉ INDISPENSABLE AU DYNAMISME DU TERRITOIRE 26

4.1 S'APPUYER SUR TOUS LES MODES DE TRANSPORTS ET DE DÉPLACEMENTS DONT BÉNÉFICIE LE TERRITOIRE ET EN VALORISER LES PRINCIPAUX AXES 26

4.2 PRENDRE EN COMPTE LES VOIES DE COMMUNICATION EN PROJET 26

INVARIANT 5 - AFFICHER LA QUALITÉ DE VIE ET LE « BIEN VIVRE ENSEMBLE » COMME MOTEUR DU PROJET 28

5.1 REFONDER LES POLITIQUES DE L'HABITAT ET DU LOGEMENT DU TERRITOIRE 28

5.2 COMPOSER AVEC LES CONTRAINTES INHÉRENTES AUX ESPACES URBANISÉS DE LA VALLÉE DU RHÔNE 28

PARTIE 2

LES ARBITRAGES TERRITORIAUX QUI FIXENT LE « CAP » DU PROJET 30

2.1 ARBITRAGE 1 : ORIENTER LA CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE ET URBAINE DANS LA VALLÉE PLUS QUE SUR LES PLATEAUX, AU SUD PLUS QU'AU NORD 31

2.2 ARBITRAGE 2 : FAIRE PLEINEMENT JOUER AU TERRITOIRE LA DOUBLE CARTE DE LA MÉTROPOLE ET DE LA MOYENNE VALLÉE DU RHÔNE 31

2.3 ARBITRAGE 3 : FAIRE DES ESPACES NATURELS ET AGRICOLES DES « ESPACES PLEINS QUI DOIVENT DÉBORDER SUR LA VILLE » ET NON L'INVERSE 31

2.4 ARBITRAGE 4 : FAIRE DES CHOIX D'AMÉNAGEMENT QUI ENCOURAGENT DES PRATIQUES ET DES MODES DE TRANSPORTS ALTERNATIFS À L'AUTOMOBILE 32

2.5 ARBITRAGE 5 : CONSTRUIRE UN TERRITOIRE ACCUEILLANT QUI RÉPONDE À TOUS LES BESOINS EN LOGEMENTS 32

Document 1

Sommaire

PARTIE 3

LES OBJECTIFS À ATTEINDRE POUR LA RÉUSSITE DU PROJET 36

OBJECTIF 1 - AFFIRMER LE RÔLE STRUCTURANT DES AGGLOMÉRATIONS DANS L'ARMATURE URBAINE ET LEUR ASSURER UN POSITIONNEMENT FORT AU SEIN DE LA MÉTROPOLE LYONNAISE 37

OBJECTIF 2 - STRUCTURER ET RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DU TERRITOIRE PAR LA MISE EN PLACE D'UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT AXÉE SUR LE RHÔNE 40

2.1 OPTIMISER LA LOCALISATION STRATÉGIQUE DU TERRITOIRE 40

2.2 FAVORISER UN DÉVELOPPEMENT COORDONNÉ DES SITES STRATÉGIQUES DE LA VALLÉE DU RHÔNE 41

2.3 PROMOUVOIR UN DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DIVERSIFIÉ, EN COHÉRENCE AVEC LES SPÉCIFICITÉS DU TERRITOIRE 41

2.3.1 Organiser le développement économique en dehors des grandes zones d'activités industrielles 41
2.3.2 Privilégier le développement du tertiaire et des petits parcs d'activités 42
2.3.3 Encadrer le développement de l'artisanat et du commerce 42
2.3.4 Favoriser le développement des activités de loisirs et de tourisme 42
2.3.5 Se doter d'outils de promotion du territoire 43

2.4 FREINER LA RÉSIDENTIALISATION DU TERRITOIRE POUR TENDRE VERS UNE MEILLEURE ADÉQUATION ENTRE LA CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE ET LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE 43

2.5 INTÉGRER L'ENVIRONNEMENT DANS L'ENSEMBLE DES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE 44

OBJECTIF 3 - PRÉSERVER LES RESSOURCES ET LES ESPACES NATURELS ET AGRICOLES 45

3.1 PROTÉGER ET VALORISER LES ESPACES NATURELS 45

3.2 ASSURER LE MAINTIEN D'UNE AGRICULTURE MULTIFONCTIONNELLE 45

3.2.1 Promouvoir une approche differenciée des espaces agricoles basée sur leur multifonctionnalité 45
3.2.2 Garantir la viabilité économique des exploitations 45
3.2.3 Renforcer le rôle de l'agriculture comme une composante essentielle de la valorisation du territoire 45

3.3 GARANTIR LA PÉRENNITÉ DES RESSOURCES NATURELLES 46

3.4 PRÉSERVER L'IDENTITÉ DES GRANDES UNITÉS PAYSAGÈRES ET VALORISER LES ÉLÉMENTS STRUCTURANTS DU TERRITOIRE 46

3.4.1 Maintenir les grands équilibres entre les espaces naturels, agricoles et bâtis 46
3.4.2 Favoriser l'intégration des nouvelles constructions dans l'environnement 46

3.5 VALORISER UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ EN LIMITANT LES NUISANCES 47

3.5.1 Mener une politique urbaine prenant en compte les risques naturels et technologiques 47
3.5.2 Gérer les déchets 47

3.6 LUTTER CONTRE LE RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE ET ANTICIPER SUR SES CONSÉQUENCES 48

OBJECTIF 4 - RATIONALISER LES DÉPLACEMENTS ET OPTIMISER LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT 49

4.1 REPENSER L'URBANISME AU SERVICE DES TRANSPORTS EN COMMUN ET NON L'INVERSE 49

4.1.1 Valoriser la dorsale ferroviaire du territoire en lien avec la création de nouveaux quartiers .. 49
4.1.2 Améliorer la qualité de la desserte en transports en commun 49
4.1.3 Réhabiliter les modes de déplacements doux par le retour à une « ville des courtes distances » 49
4.1.4 Promouvoir des politiques de stationnement qui n'entrent pas en contradiction avec la promotion des pratiques de mobilité plus durables 49

4.2 PARTICIPER À L'ÉMERGENCE D'UN RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE LYONNAISE 50

4.3 RENFORCER LA MULTIMODALITÉ DU TERRITOIRE EN OPTIMISANT LE POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DES VOIES FERROVIAIRES ET DE LA VOIE D'EAU POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES 50

4.4 DÉFINIR UN SYSTÈME DE LIAISONS VIAIRES HIÉRARCHISÉ EN LIEN AVEC LES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT 51

OBJECTIF 5 - PROMOUVOIR DES POLITIQUES DE L'HABITAT PLUS SOLIDAIRES ET DES FORMES URBAINES PLUS DURABLES 52

5.1 PRODUIRE DES LOGEMENTS QUI RÉPONDENT AUX BESOINS ET ATTENTES DE TOUS 52

5.2 FREINER LA CONSOMMATION EFFRÉNÉE DU FONCIER ET ROMPRE AVEC L'ÉPARPILLEMENT URBAIN 53

5.3 INCITER À UNE RÉAPPROPRIATION PAR LES POUVOIRS PUBLICS DE LA PRODUCTION DE LA VILLE 53

5.3.1 Encourager des modes de construction innovants 53
5.3.2 Poursuivre la requalification urbaine et sociale des quartiers « politique de la ville » 53
5.3.3 Agir sur le foncier, « matière première » de l'urbanisme 54

Document 1

PRÉAMBULE

1.1 LE PADD : DEUXIÈME GRANDE COMPOSANTE DU PROCESSUS D'ÉLABORATION DU SCOT

Le Padd est le document pivot du Scot.
Il présente le projet partagé par les collectivités pour l'aménagement, le développement et la protection de l'environnement de leur territoire.
Il s'agit d'un document « politique » qui exprime les objectifs stratégiques retenus. Il a été élaboré à partir d'un processus, ayant réuni à plusieurs reprises élus et techniciens.

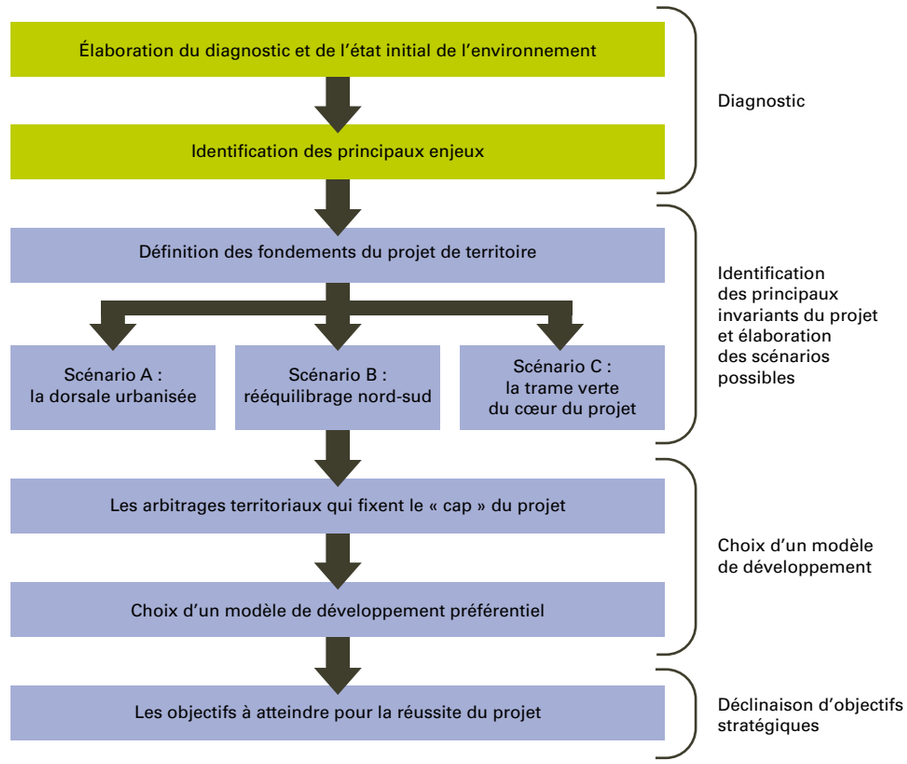
Il contient l'ensemble des orientations générales, ainsi que la présentation du scénario de développement choisi par les élus.

Ce scénario intègre une série d'invariants choisis à l'amont de la construction du projet, sur la base du diagnostic et des contraintes matérielles (risques, environnement…) ou juridiques (DTA…) qui concernent le territoire du Scot. Ces invariants constituent les « bases inaltérables » de la stratégie de développement.

Ces éléments ont été validés par les élus préalablement au processus d'élaboration des différents scénarios. À ce titre, les différents scénarios de développement sur lesquels les élus ont été amenés à se positionner sont rappelés dans le rapport de présentation, dans la partie « Justification des choix ».

Les orientations générales du Padd ont ensuite été déclinées par grands axes stratégiques, en cohérence avec le modèle de développement retenu par les élus.

LE PROCESSUS D'ÉLABORATION DU SCOT : DU DIAGNOSTIC AU PADD



1.2 RAPPEL DES PRINCIPAUX CONSTATS ISSUS DU DIAGNOSTIC

Un diagnostic exhaustif du territoire a été réalisé en 2005 et réactualisé en 2009 sur la base du nouveau recensement Insee. Celui-ci a permis d'identifier les principaux atouts et principales faiblesses des Rives du Rhône.

L'attractivité, le dynamisme et le potentiel de développement du territoire sont les principaux points d'appui du Scot.

Un territoire attractif : de nombreux indicateurs statistiques témoignent de l'attractivité du territoire. Celle-ci se traduit notamment par une croissance importante de la population due à un solde naturel et migratoire positif à l'origine d'un fort dynamisme au niveau de la construction.

Un territoire dynamique : contrairement à d'autres territoires, les Rives du Rhône connaissent un fort taux d'activité ainsi qu'un tissu économique diversifié créateur d'emplois. Le rapport entre le nombre d'emplois et le nombre de ménages est proche de 1, témoignant de la capacité réelle du territoire à générer de l'emploi pour les habitants.

Des potentialités de développement considérables : le territoire possède de nombreux atouts (localisation stratégique du territoire et de certaines zones d'activités, excellente accessibilité, disponibilités foncières, qualité du cadre de vie…) qui offrent des potentialités de développement majeures.

Le territoire connaît en revanche un certain nombre de phénomènes tels que l'étalement urbain et la dilution de l'armature urbaine, une pression accrue sur les espaces naturels et agricoles, qui sont sources de déséquilibres territoriaux et de conflits d'usage croissants. De nombreuses incertitudes, à différentes échelles (du local au national) et à différents termes (moyen ou long) pèsent également sur le territoire.

Une remise en cause de l'armature urbaine, des équilibres et de l'attractivité du territoire : le développement urbain constaté se traduit par un étalement urbain important conduisant peu à peu à une perte de poids relative des principaux pôles urbains. La diffusion et la généralisation de l'habitat individuel a également des impacts sur les modes de vie et la banalisation des paysages.

Des conflits d'usages importants : malgré des atouts incontestables, les modes de développement constatés sur le territoire ces vingt dernières années sont à l'origine de conflits d'usages importants, menaçant les principaux équilibres entre les espaces urbains, naturels et agricoles.

Des disparités nord-sud / est-ouest importantes : le territoire connaît d'importantes disparités au niveau économique, avec un risque de spécialisation du tissu économique par entité géographique et au niveau social par un éloignement progressif de la population des centres urbains, de la localisation des emplois et des principaux équipements.

De nombreuses incertitudes : le processus d'élaboration du Scot amène inévitablement, élus et techniciens, dans une démarche prospective dont le but est d'anticiper sur les grandes évolutions structurelles que va connaître le territoire les trente prochaines années. Ce dernier doit faire face à de nombreuses incertitudes liées :

- aux projets d'infrastructure et à leurs impacts sur le territoire (contournement ouest lyonnais (Col) et contournement ferroviaire de l'agglomeration lyonnaise (CFAL))
- au devenir de la chimie et des grands pôles industriels
- aux évolutions réglementaires quant à l'évaluation des risques technologiques
- à l'impact des grands projets de développement économique sur l'organisation future du territoire
- à l'évolution de la politique agricole commune (Pac)…

1.3 UN DIAGNOSTIC ANNONÇANT LE RISQUE D'UN DÉVELOPPEMENT AU « FIL DE L'EAU »

Malgré un dynamisme incontestable, le diagnostic a mis en évidence que si aucune politique volontariste n'était mise en œuvre dans le futur, les dysfonctionnements du territoire risquaient de s'aggraver.

La poursuite des tendances constatées laisse imaginer le scénario tendanciel suivant :

- **Le maintien de la croissance démographique** : si l'on poursuit les tendances d'évolution de la population constatées entre 1990 et 2004, ainsi que l'évolution de la structure de la population (augmentation du nombre de petits ménages, vieillissement de la population), plus de 40 000 nouveaux habitants seront à accueillir sur le territoire d'ici à 2030, nécessitant la construction de nouveaux logements.
- **Le rythme de construction annuel se maintiendra** en s'inspirant des pratiques spatiales et des formes urbaines constatées aujourd'hui (trois quarts des logements construits sous formes de maisons individuelles avec une moyenne de 13 logements/ha entre 2000 et 2009). Le territoire devra ainsi trouver près de 2 000 ha pour la construction des nouveaux logements compte tenu de l'absence de renouvellement urbain.
- Au-delà des conséquences en termes de consommation de foncier, **la poursuite des modes de construction engendrera une augmentation des dysfonctionnements** d'ordre social (difficultés d'assurer des parcours résidentiels cohérents, augmentation des zones à vocation uniquement résidentielle et dépendance accrue vis-à-vis de l'automobile pour accéder aux services et emplois). Des dysfonctionnements spatiaux s'observeront également avec une hausse des migrations alternantes et une saturation progressive du réseau routier.
- **L'étalement urbain constaté autour des principaux pôles urbains se poursuivra** en lien avec la fragilisation de l'agriculture périurbaine, augmentant les conflits d'usage et menaçant les équilibres entre les espaces urbains, agricoles et naturels.
- Le développement des zones d'activités sur des logiques sectorielles, le déclin de l'activité agricole, la baisse des activités industrielles classiques, renforceront **les déséquilibres est/ouest et nord/sud** constatés sur le territoire au niveau économique et social…

Développement résidentiel dans les balmes viennoises - Serpaize

1.4 LES PRINCIPAUX ENJEUX AUXQUELS DOIT RÉPONDRE LE TERRITOIRE

Le diagnostic a permis d'identifier les principaux enjeux auxquels est confronté le territoire pour permettre de rompre avec une évolution au « fil de l'eau » et engager une politique volontariste.

1.4.1 Maîtriser le développement urbain

La maîtrise du développement urbain est un des principaux enjeux du Scot. Elle doit permettre de faire face aux besoins générés par la croissance démographique sans engendrer de déséquilibres profonds et irréversibles dans l'organisation et le fonctionnement du territoire.

Face aux modes de développement constatés à l'heure actuelle, il convient d'engager une action à deux niveaux :

- agir d'une part sur la forme et la nature des opérations nouvelles pour diversifier l'offre en logements et lui faire gagner en qualité
- d'autre part redonner de l'attractivité aux polarités principales (qualité urbaine, services…) pour « redonner goût à la ville »

Ces efforts doivent être portés avec le souci constant du lien entre logements, modes de déplacement, équipements, zones d'emplois, etc.

Directement corrélée à l'enjeu de diversification de l'habitat, la réduction de la consommation du foncier doit être recherchée et de nouveaux modèles d'urbanisation doivent être imaginés afin de limiter les espaces de conflits et de maintenir les équilibres entre les espaces naturels, urbains et agricoles.

Cet objectif de densification et de limitation de l'étalement urbain devra néanmoins composer avec l'importante contrainte que constituent les risques naturels et technologiques. Ces derniers se concentrent en effet dans la vallée du Rhône sur les secteurs ayant paradoxalement le plus vocation à se développer démographiquement (proximité des services, desserte ferroviaire, etc.).

1.4.2 Élaborer une stratégie de développement économique

Le territoire des Rives du Rhône est né de la mobilité et des échanges avec les territoires limitrophes ou plus éloignés. Le positionnement du territoire à plusieurs échelles et l'appréciation des retombées économiques qui en découlent constituent un enjeu déterminant.

Le Scot sera l'occasion d'élaborer une vision claire et transparente de la stratégie de développement économique attendue à court, moyen et long termes sur le territoire (phasage, conditionnalités, complémentarités, etc.).

Cette stratégie se concentrera aussi inévitablement sur la valorisation des sites économiques d'envergure métropolitaine de la vallée du Rhône (site industrialo-portuaire (Sip) Givors - Loire-sur-Rhône, zone industrialo-portuaire (Zip) Salaise - Sablons, parc d'activités Nord Drôme Ardèche (Panda).

Ces sites multimodaux offrant d'importantes disponibilités foncières sont stratégiques pour le long terme et vont générer un développement économique majeur pour le territoire.

Leur développement devra prendre en compte leur vocation et fonctionnalité inscrites dans un contexte économique élargi (métropole, région, Europe) ainsi que les possibilités offertes par leur desserte par mode fluvial et ferroviaire.

1.4.3 Protéger et valoriser les espaces naturels et agricoles

L'urbanisation diffuse et mal maîtrisée, que subit à l'heure actuelle le territoire, constitue une menace pour les espaces naturels et agricoles : les conflits d'usages se multiplient, les paysages se déprécient, les difficultés d'exploitation s'aggravent, la biodiversité s'amenuise.

La maîtrise du développement urbain doit donc permettre de reconnaître et renforcer le rôle de l'agriculture au sein du territoire, d'enrayer la banalisation progressive des unités paysagères, de valoriser et de protéger les espaces naturels.

C'est aussi en « inversant le regard » sur ces espaces, leurs fonctionnalités et leurs valeurs (économiques, sociales et environnementales) que le Scot leur donnera sens, consistance et reconnaissance. Ne plus considérer ces espaces comme des « vides » mais comme des composantes essentielles du projet d'aménagement (sa charpente) sera l'une des clés d'un projet d'urbanisme durable.

1.5 DES ENJEUX QUI PROLONGENT LES OBJECTIFS PARTAGÉS À L'ÉCHELLE DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE AU TRAVERS DE LA DÉMARCHE INTER-SCOT

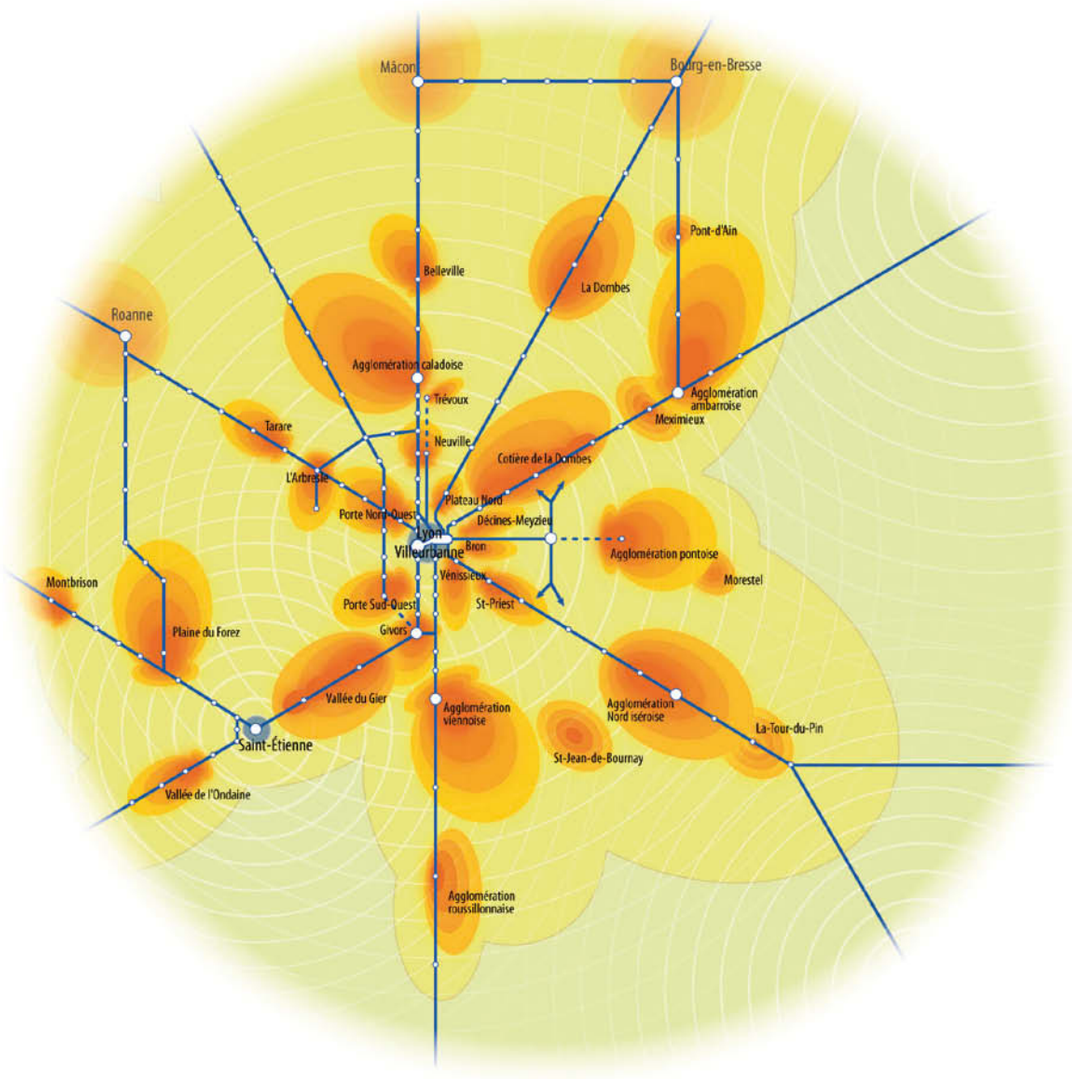
Les présidents des syndicats mixtes des onze Scot de l'inter-Scot se sont entendus pour partager un diagnostic et des objectifs communs à l'échelle de la métropole lyonnaise.

Partageant un même diagnostic, les onze Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise s'accordent sur une vision commune de l'évolution de ce territoire. Cette vision est articulée autour d'une organisation multipolaire visant à concentrer la croissance dans des pôles existants ou en devenir, bien dotés en équipements et en services et connectés efficacement aux transports en commun. Cette vision se décline en six grands objectifs constituant une ligne directrice pour les orientations d'aménagement des Scot.

1.5.1 Une métropole accueillante

La métropole lyonnaise pourrait accueillir entre 300 000 et 500 000 habitants d'ici 2030. Ce chiffre n'est pas un objectif en soi, l'ambition étant plutôt de réunir les conditions d'attractivité les plus favorables à cet accueil. Les Scot s'entendent donc sur l'identification de pôles ayant vocation, à l'échelle métropolitaine, de contribuer à cette croissance. Les agglomérations lyonnaise et stéphanoise ainsi que l'agglomération Nord Isère ont, à cet égard, un rôle crucial à jouer. Les pôles secondaires doivent aussi y contribuer pour une bonne part. Cette coresponsabilité dans l'accueil démographique contribuera à la lutte contre la diffusion et l'étalement urbain, source de dilution des moyens investis et de consommation abusive de l'espace.

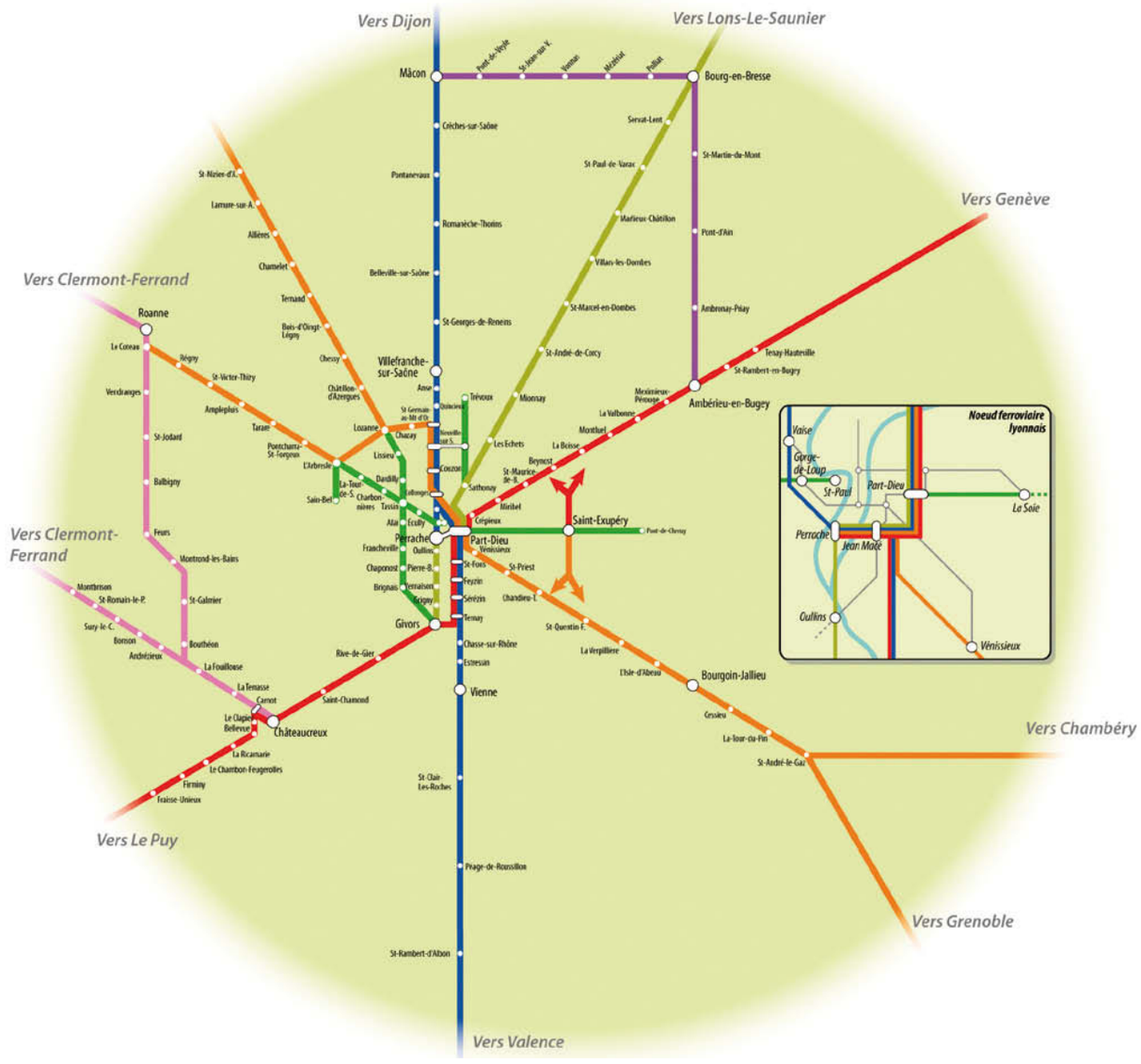
UNE MÉTROPOLE MULTIPOLAIRE



1.5.2 Une attractivité métropolitaine fondée sur un développement cohérent du réseau ferroviaire et de l'habitat

Amélioration de l'attractivité urbaine, réduction des coûts individuels et collectifs induits par la voiture, rentabilisation accrue des transports en commun, tout concourt à une organisation urbaine autour des axes forts de transports en commun. Aussi, afin d'offrir une alternative, les onze territoires s'engagent à asseoir la multipolarité de la métropole sur des réseaux de transport en commun et reconnaissent le rôle moteur de l'étoile ferroviaire lyonnaise dans la réalisation de cette ambition commune. La constitution d'un RER à la lyonnaise, à tarification combinée et cadencement de desserte, sera, à cet égard, essentielle et demandera une coopération étroite entre politiques régionales de transport et politiques locales d'urbanisme. L'amélioration des connexions entre le réseau TER et les réseaux urbains sera également déterminante.

VERS UN RER À LA LYONNAISE



1.5.3 Une métropole nature qui protège et valorise son environnement

La volonté d'attirer de nouvelles populations s'accompagnera inéluctablement de pressions accrues sur les espaces naturels et agricoles. Pour limiter les incidences de cette ambition démographique sur l'environnement, les onze Scot métropolitains protègeront et valoriseront les grands espaces verts métropolitains (Pilat, monts du Lyonnais, monts du Beaujolais, plateau dombiste, plateau de l'Ile Crémieu, Bugey, balmes viennoises, collines du Nord Dauphiné). Ils identifieront aussi des périmètres d'intervention pour préserver leur agriculture.

1.5.4 Une attractivité économique conçue sur la complémentarité

Deuxième pôle économique français, la métropole lyonnaise dispose de nombreux atouts pour s'imposer à l'échelle européenne. Le renforcement de sa structure multipolaire est indéniablement l'une des clefs de cette réussite, en lui permettant d'atteindre une taille critique tout en évitant les effets de thrombose. La recherche d'une étroite complémentarité entre les pôles économiques de la métropole (Techno Parc, Techlid, Salaise - Sablons, Saint-Étienne nord-est, ...) constitue, sans conteste, l'un des leviers de cette dynamique économique et est affichée, à ce titre, comme une priorité par les Scot métropolitains.

UNE GÉOGRAPHIE ET DES ENSEMBLES NATURELS EXCEPTIONNELS

1.5.5 Une métropole ouverte…

… Sur les espaces régionaux, entourée d'une ceinture d'agglomérations importantes - Roanne, Mâcon, Bourg, Annecy, Chambéry, Grenoble, Valence et Genève voire au-delà, Clermont-Ferrand, l'aire métropolitaine se doit de nouer des liens et de considérer cet espace comme à la fois son hinterland et son avant-pays primaire. C'est, à l'échelle européenne, l'espace de la région métropolitaine lyonnaise.

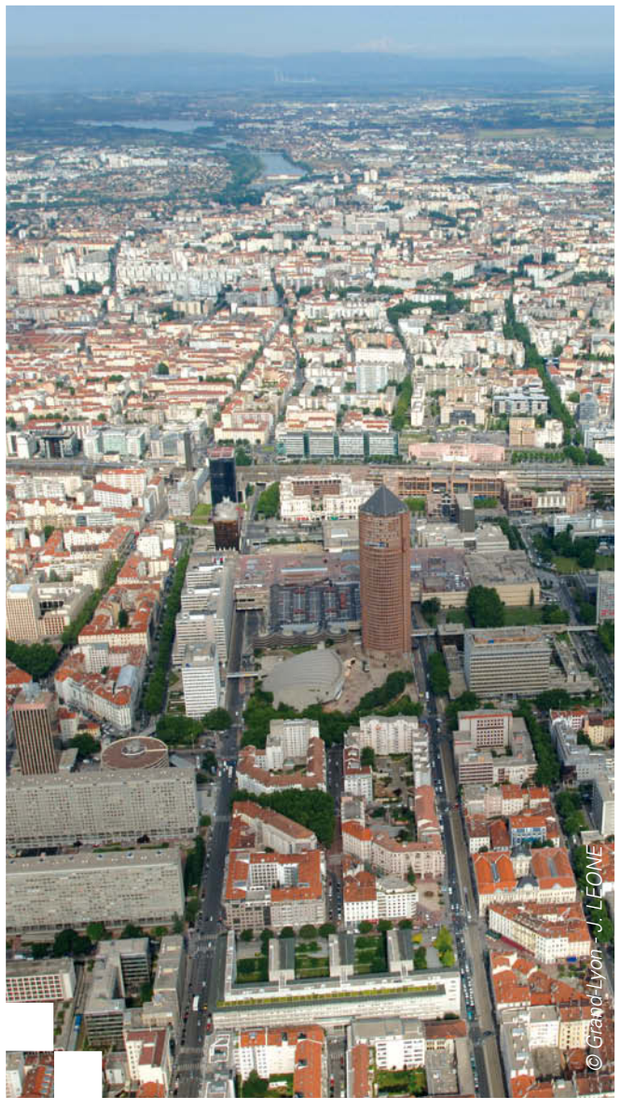
… Sur ses voies naturelles de communication que sont le Rhône et la Saône. Ces fleuves permettent des liaisons aisées entre l'Europe du Nord et celle du Sud et au-delà, vers l'Afrique et le centre européen.

Elles constituent un enjeu majeur pour l'aménagement des territoires traversés (transport, réserves en eau, communication, etc.) mais aussi et peut-être surtout en tant que corridor écologique majeur.

… Sur le reste du monde, au travers de Saint-Exupéry qui doit devenir un pôle économique majeur dans une aire métropolitaine à l'échelle européenne. Porte d'entrée internationale du sud-est de la France, Saint-Exupéry se trouve au centre de projets ferroviaires et aéroportuaires européens. Positionnée au cœur d'une économie régionale puissante, reliée aux principales agglomérations rhônalpines, la plate-forme aéro-portuaire de Saint-Exupéry a vocation à devenir un pôle économique de la métropole. Conscients de l'enjeu majeur que représente Saint-Exupéry pour leurs territoires, les Scot métropolitains directement concernés par le développement de la plate-forme concevront, de concert, un projet fort d'aménagement autour de cet équipement stratégique.

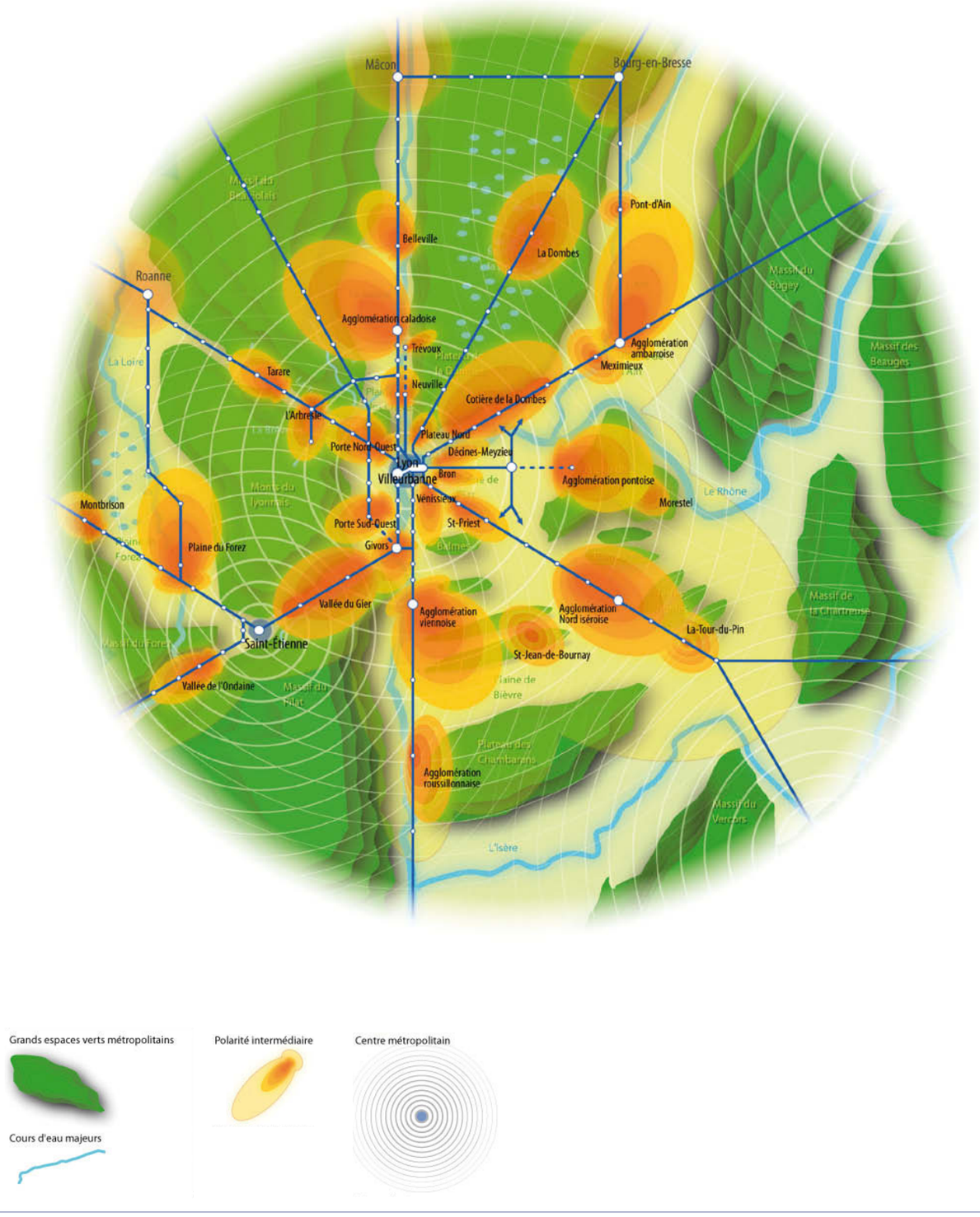
1.5.6 Inscrire cette démarche métropolitaine dans une gouvernance renforcée

Définir en commun des axes de développement de la métropole lyonnaise est déjà, en soi, un acte politique fort. Étendre cette démarche à la mise en œuvre des Scot l'est encore plus. C'est dans cette voie que s'engagent les Scot en envisageant, à terme, une pérennisation de l'inter-Scot en articulation avec les démarches initiées par la Rul, la région urbaine de Lyon.



Aire métropolitaine lyonnaise et inter-Scot, des objectifs communs

CARTE DE SYNTHÈSE DU « CHAPITRE COMMUN INTER-SCOT » (2006)



Mémo

Document 1

PARTIE 1

Les invariants du projet

Pour répondre aux grands enjeux issus du diagnostic, plusieurs scénarios de développement possibles ont été envisagés. L'élaboration de ces scénarios a nécessité la définition préalable d'« invariants » qui constituent le cadre partagé du modèle de développement, ses fondements.

Ces invariants, de nature spatiale (éléments physiques structurants du territoire) ou quantitative (projection démographique envisagée), ont donc servi de base commune à toutes les hypothèses prospectives.

Construire le projet sur des perspectives ambitieuses de croissance démographique

Les élus du territoire ont choisi de travailler sur la base d'une hypothèse haute de croissance démographique : environ 40 000 habitants entre 2009 et 2030, qui nécessitera la construction d'environ 24 000 logements nouveaux. Ce choix traduit à la fois le souhait de prudence des élus tout comme la volonté d'un projet ambitieux.

1.1 ÊTRE EN CAPACITÉ D'ACCUEILLIR LA CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE ANNONCÉE

Les élus ont fait le choix « d'étalonner » leur projet de territoire sur des perspectives de croissance démographique ambitieuses qui prolongent les dynamiques à l'œuvre ces dernières années. En effet, alors que les projections démographiques (modèle Omphale de l'Insee) établies sur la période 1982-1999 envisageaient 188 000 habitants sur le territoire à horizon 2030, leur réajustement sur la période 1990-2004 (travail de l'agence d'urbanisme de l'agglomération lyonnaise dans le cadre de l'inter-Scot) posait l'hypothèse d'une population de 206 000 habitants à la même échéance (croissance notamment due au maintien d'un solde migratoire positif élevé).

C'est cette perspective qui a été retenue. Avec environ 167 000 habitants au recensement général de la population 2006, le Scot doit donc se préparer à l'accueil d'environ 40 000 habitants nouveaux d'ici 2030. Cette croissance démographique s'accompagnera d'une politique volontaire d'inversion de ses dynamiques de répartition territoriale. En effet, près des deux tiers de la croissance démographique de ces dernières années se déroulent en dehors des agglomérations, dans des formes urbaines le plus souvent dispendieuses en foncier.

Les élus font ce choix par prudence dans un souci d'anticipation et de maîtrise de l'urbanisation si l'éventualité d'un essor démographique soutenu en masse comme en durée venait à se confirmer. Ils le font également par ambition à travers l'intention d'accompagner l'important développement économique attendu (notamment au sud du territoire) et une croissance démographique polarisée à proximité des bassins d'emplois.

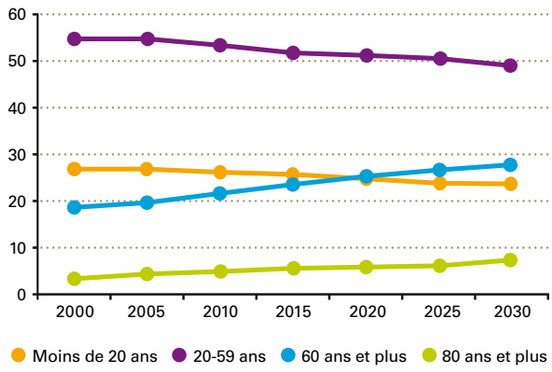
La projection démographique sur laquelle se base le projet de Scot traduit donc moins un objectif quantitatif qu'une volonté politique d'accompagner la croissance démographique du territoire et de la métropole lyonnaise par un dimensionnement adapté des besoins. Le territoire métropolitain est en effet en constant développement (1 700 000 habitants en 1954 et 2 600 000 en 1999) et le territoire des Rives du Rhône souhaite contribuer à cet essor, par le biais d'une croissance démographique s'appuyant sur un solde naturel et migratoire positif, accompagnée d'un développement économique pourvoyeur de richesses et d'emplois. Les fortes potentialités de développement du territoire, en foncier économique comme en développement tertiaire, confortent les élus dans ce choix volontaire. Dans cet objectif, l'attractivité du territoire dépendra fortement de la qualité des politiques urbaines et de services qui seront développées dans les agglomérations, où le projet de Scot entend intensifier la croissance à venir et pour ce faire, « redonner goût à la ville ».

Entre autres, il faut garder à l'esprit que le territoire connaîtra aussi un vieillissement de sa population engendrant des besoins nouveaux, notamment en termes d'habitat.

Ce phénomène, qui n'est pas propre au territoire des Rives du Rhône (il se constate aussi à l'échelle nationale et métropolitaine ; cf. graphe), se traduira par une part de la population âgée de 60 ans et plus représentant au moins 30 % de la population totale en 2030, contre 19 % aujourd'hui. Sur la même période la part des moins de 20 ans passera de 27 % à 23 %.

Il est impératif d'anticiper les besoins futurs de cette population par des politiques publiques et urbaines adaptées.

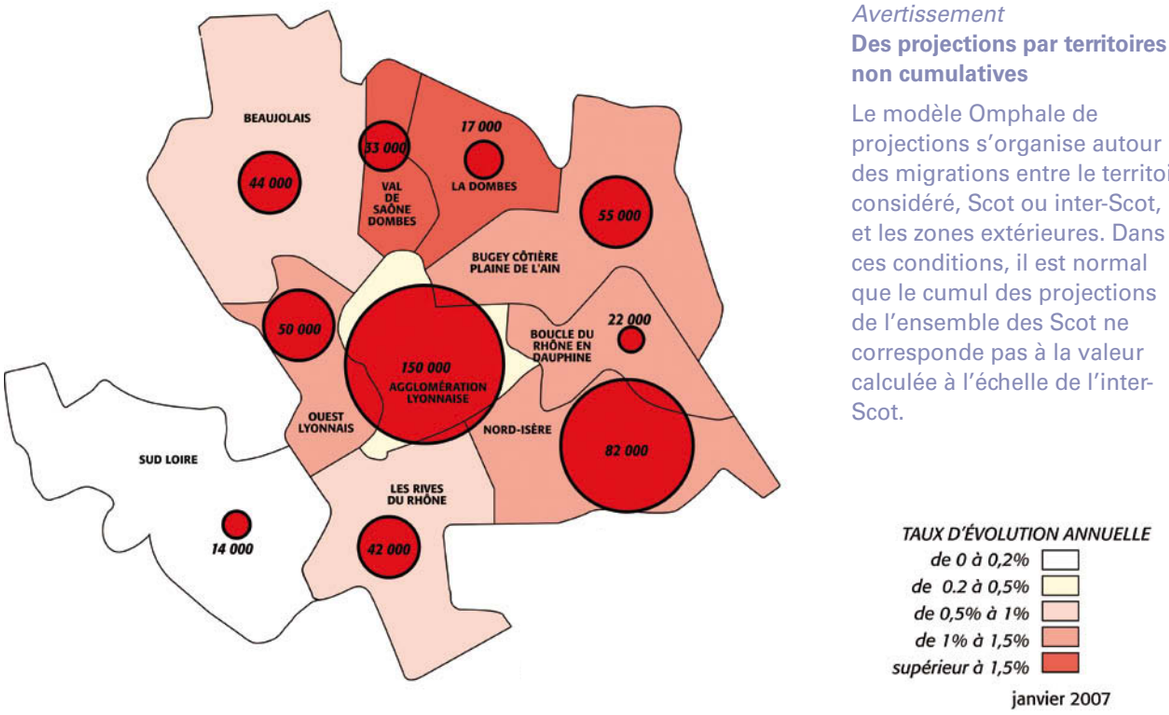
PROJECTION DE LA STRUCTURE PAR ÂGE DE LA POPULATION DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE ENTRE 2000 ET 2030 (EN %)



Extrait du carnet prospectif inter-Scot : « Les dynamiques démographiques de l'aire métropolitaine lyonnaise »

DES PROJECTIONS COMME AVENIR POSSIBLE

PROJECTIONS DU NOMBRE D'HABITANTS SUPPLÉMENTAIRES SUR LES SCOT ENTRE 2004 ET 2030 EN PROLONGEMENT DES TENDANCES 1990-1999, AJUSTÉES DES ÉVOLUTIONS 1999-2004



Avertissement

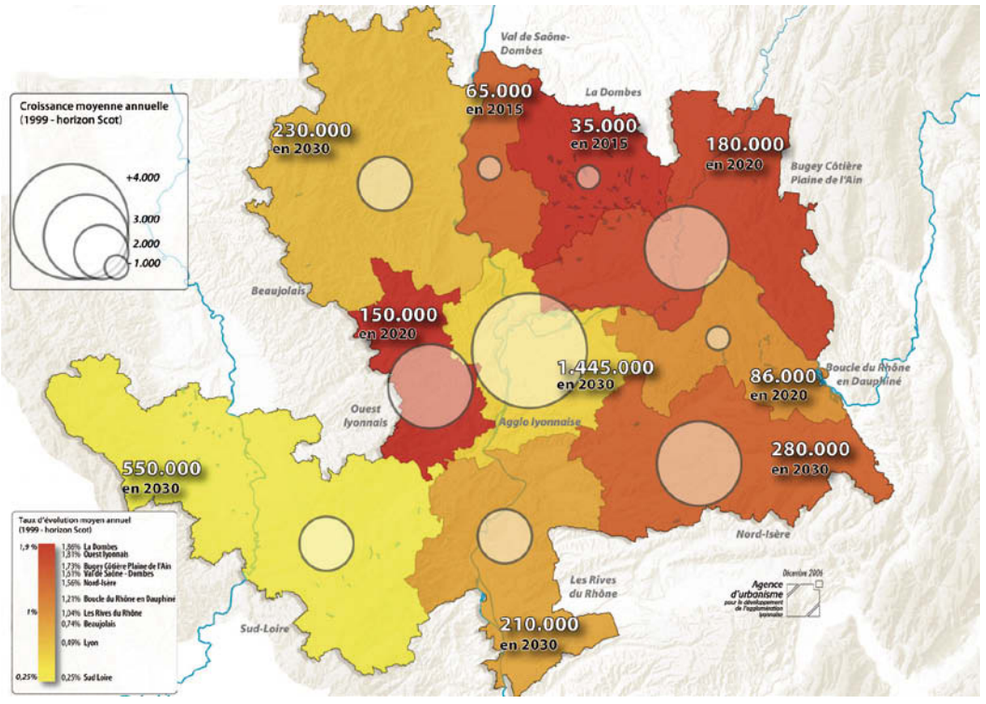
Des projections par territoires non cumulatives

Le modèle Omphale de projections s'organise autour des migrations entre le territoire considéré, Scot ou inter-Scot, et les zones extérieures. Dans ces conditions, il est normal que le cumul des projections de l'ensemble des Scot ne corresponde pas à la valeur calculée à l'échelle de l'inter-Scot.

Source : RGP - Omphale / Insee
Réalisation : agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise

DES AMBITIONS COMME AVENIR SOUHAITABLE

AMBITIONS DÉMOGRAPHIQUES DES SCOT



Source : les 10 Scot - RGP - Omphale / Insee
Réalisation : agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise

1.2 ASSUMER LES RESPONSABILITÉS INDUITES EN TERMES DE PRODUCTION DE LOGEMENTS

Comme annoncé précédemment, une croissance de l'ordre de 40 000 habitants induira un besoin de l'ordre de 24 000 logements supplémentaires à l'horizon 2030.

L'estimation des besoins en logements découle directement des hypothèses d'évolutions démographiques (volume de la population, taille des ménages) d'une part, et du volume de logements à renouveler d'autre part.

Ainsi, il semblerait que les évolutions sociétales actuelles conduisent les besoins en logements à suivre une courbe de croissance deux fois plus élevée que le taux de croissance démographique d'un territoire.

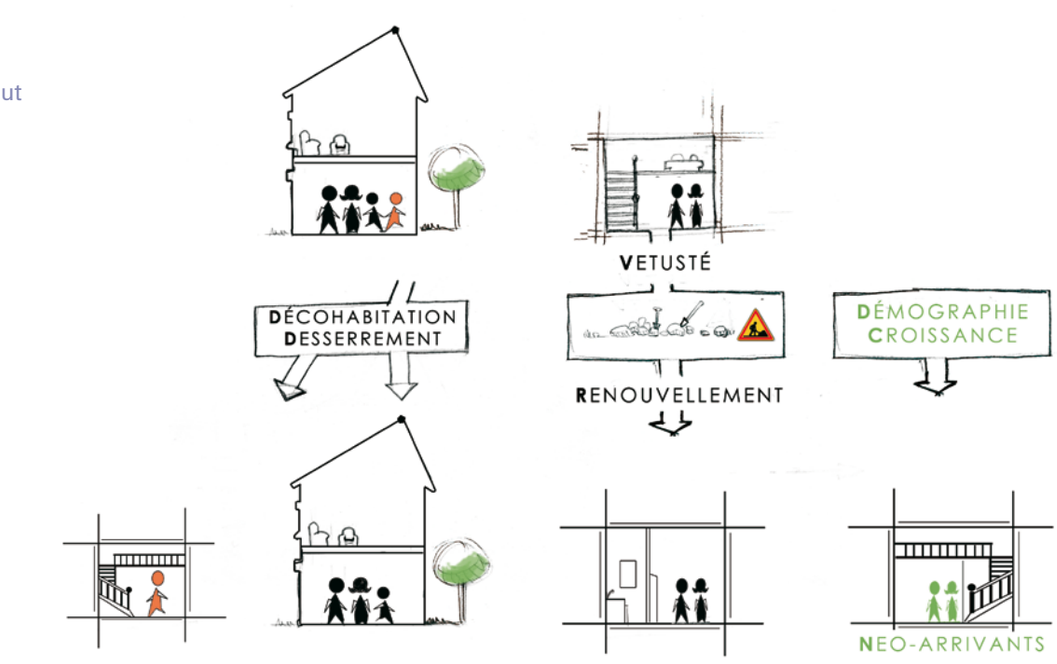
Cependant, l'accroissement de la population ne détermine pas à lui seul le volume de logements nécessaires. Ce dernier dépend également de l'évolution des modes de vie et des modes de cohabitation qui participent au desserrement des ménages (allongement de la durée de vie, augmentation des séparations et donc des familles monoparentales ou recomposées, augmentation de la durée des études...).

Le phénomène de desserrement est à l'origine de la réduction de la taille des ménages (2,52 personnes par ménage en 2005 et 2,31 pers/ménage prévues en 2030). Il nécessitera à lui seul la construction de près de 10 000 logements sans que l'on constate par ailleurs une augmentation significative de la population.

Au total, le territoire devra donc prévoir la construction d'au moins 24 000 logements pour répondre à l'évolution attendue de la population (augmentation de la population + prise en compte du phénomène de desserrement des ménages).

Logements à Échalas

SCHÉMATISATION DU PHÉNOMÈNE DE DESSERREMENT DES MÉNAGES



Conforter un bassin de vie dynamique par la promotion d'un tissu économique riche et varié

La proximité de l'agglomération lyonnaise est source d'atouts considérables : rayonnement économique, proximité de services « rares » (cultures, loisirs…). En revanche, ce positionnement territorial peut s'avérer problématique : qualité du cadre de vie, capacités de déplacements et proximité du bassin d'emploi métropolitain peuvent induire la résidentialisation du territoire. Le risque est donc « d'accueillir les actifs mais non les activités ». Les élus souhaitent limiter cette dynamique en corrélant augmentation démographique et croissance de l'emploi.

Dans le but de maîtriser la forte dynamique de résidentialisation rencontrée dans de nombreuses communes du territoire (fort taux de construction et augmentation constante des flux domicile-travail en direction de l'agglomération lyonnaise), les élus font le choix de corréler fortement les objectifs de croissance démographique au maintien d'un dynamisme économique fort. Ce choix favorise en effet un développement endogène du territoire qui rationalise les flux de circulation.

La mise en place d'une stratégie économique robuste au sein du territoire, génératrice d'emplois, est donc une condition à la croissance de la population. Cette croissance devra pouvoir s'opérer sur tout le territoire, adaptée selon le potentiel, la vocation et la sensibilité des secteurs concernés.

Dès lors, des ratios de développement peuvent être envisagés du type 1 logement nouveau = 1 emploi nouveau (contre 1 logement = 0,9 emploi aujourd'hui).

Commerces dans le centre-ville de Vienne

Placer la préservation de l'environnement, des espaces agricoles et des paysages au cœur du projet

Aucun développement humain ne peut être soutenu sur le long terme sans maintenir la qualité des ressources et des espaces naturels, agricoles et paysagers. Les élus des Rives du Rhône, conscients de l'enjeu environnemental, entendent préserver la diversité des paysages et des terroirs, des milieux et des espèces, qui fondent la qualité de vie actuelle du territoire.

3.1 VALORISER ET PRÉSERVER LES ENTITÉS NATURELLES ET PAYSAGÈRES STRUCTURANTES

Les multiples entités paysagères conduisent à une perception contrastée des différents secteurs du territoire qui ne pourront bénéficier des mêmes logiques de développement. À ce titre, le massif du Pilat, en tant que parc naturel régional et « cœur vert » de la DTA (grand ensemble à dominante naturelle à préserver), fera l'objet d'une attention particulière quant à la limitation des dynamiques de périurbanisation constatées ces dernières années et à la polarisation de l'habitat. Le renouvellement de la charte du parc en cours est mené à ce titre en étroite collaboration avec le Scot. Cette collaboration permettra la synergie des politiques publiques de planification sur cet espace riche et fragile.

Le projet de développement des Rives du Rhône est donc vigilant quant à la sensibilité de ses espaces « cœurs de nature » dont il faut maintenir l'identité et l'intégrité.

Différents éléments composent ou légitiment cette « charpente verte » comme par exemple :

- la topographie (plateaux, reliefs accidentés et ruptures de pente)
- les espaces naturels remarquables (cœurs verts, espaces naturels sensibles, réserves naturelles, etc.)
- les continuités vertes

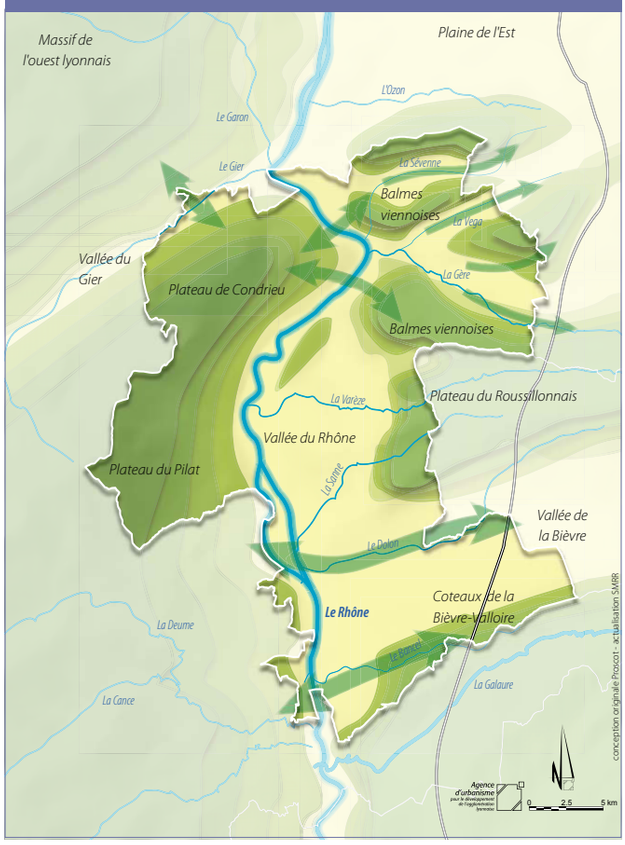
3.2 S'APPUYER SUR LES GRANDES CONTINUITÉS VERTES COMME ARMATURE AU PROJET D'AMÉNAGEMENT

La vallée du Rhône est le secteur le plus urbanisé du territoire. Le développement d'une urbanisation linéaire le long des axes nord-sud constitue une menace du point de vue naturel comme paysager.

Les élus du territoire souhaitent donc instaurer de grandes continuités vertes qui auront pour but de maintenir des séquences paysagères le long de la vallée du Rhône (maintien d'ouvertures sur le grand paysage de part et d'autre de la vallée du Rhône) séparant spatialement les différentes entités urbaines du territoire.

Ces grandes continuités vertes joueront également le rôle de corridors écologiques en reliant les grandes entités naturelles.

LES ENTITÉS NATURELLES ET PAYSAGÈRES STRUCTURANTES DU TERRITOIRE



3.3 FAIRE DE LA PROTECTION DES RESSOURCES UNE VALEUR INALIÉNABLE DU PROJET

Les élus veulent que leurs ambitions de développement soient en adéquation avec la capacité des milieux naturels à ne pas être atteints par les pressions nouvelles qui seront générées, variables selon les projets et les territoires. L'évaluation environnementale du projet de Scot mettra en lumière les impacts des orientations envisagées pour si besoin en reconsidérer la pertinence ou mettre en place les mesures d'accompagnement nécessaires.

Maintenir et valoriser les conditions d'une mobilité indispensable au dynamisme du territoire

L'axe de la vallée du Rhône sur lequel le territoire fonde sa prospérité constitue le plus grand itinéraire français et européen entre la Méditerranée et la mer du Nord. Le transport des hommes, des marchandises et des cultures s'y intensifie depuis des siècles et induit de nos jours l'existence de grands projets d'infrastructures portés par l'État.

4.1 S'APPUYER SUR TOUS LES MODES DE TRANSPORTS ET DE DÉPLACEMENTS DONT BÉNÉFICIE LE TERRITOIRE ET EN VALORISER LES PRINCIPAUX AXES

Inscrit dans les échanges économiques nord-sud européens et à proximité d'une des plus grandes agglomérations de France et d'Europe, le territoire des Rives du Rhône ne se comprend que par sa localisation stratégique et les échanges qu'il entretient avec les territoires voisins.

Cette situation explique que les principales voies structurantes se trouvent sur un axe nord-sud, bénéficiant d'une double fonction, de transit et de desserte du territoire.

Le ferroutage, une opportunité de développement à saisir pour le transport des marchandises

Parmi ces axes structurants, on note :

- **L'axe bleu, le Rhône :** élément structurant, il est en grande partie à l'origine de l'occupation humaine et de l'organisation du territoire. Le fleuve présente d'importantes opportunités de développement économique, pour le transport de marchandises bien sûr mais également au travers des activités touristiques.
- **L'axe rouge, les liaisons routières stratégiques :** le Padd identifie les axes stratégiques de développement du territoire. Parmi eux, on retrouve les axes supportant les liaisons nord-sud (A7, RN7, RN86), les axes est-ouest supports d'un développement économique en émergence (RD75 et RD502 au nord-est en lien avec le Nord Isère et la liaison « trans-Rhône » au sud du territoire reliant Annonay au bassin grenoblois).
- **L'axe noir, les lignes ferroviaires** : la structuration urbaine du territoire s'appuie fortement sur l'axe ferroviaire de la rive gauche et ses gares. Les gares offrent l'opportunité de renouveler les politiques urbaines au profit de stratégies offrant une place plus importante aux modes doux, aux transports en commun et favorisant le report modal de la voiture vers le train.

L'hypothèse d'une réactivation du transport de voyageurs en rive droite ne doit également pas être écartée des réflexions même si le projet de contournement fret de l'agglomération lyonnaise fait peser de nombreuses inquiétudes sur la qualité de vie future des habitants des communes concernées.

4.2 PRENDRE EN COMPTE LES VOIES DE COMMUNICATION EN PROJET

Le territoire est concerné par deux grands projets d'infrastructures de transport (CoI/CFAL) inscrites dans les documents d'urbanisme de rang supérieur (DTA).

Le projet de CFAL vise à optimiser le maillage du réseau ferroviaire existant en se raccordant aux projets Rhin-Rhône et Lyon-Turin, pour permettre :

- d'offrir un itinéraire fret à qualité garantie pour la traversée de l'aire lyonnaise
- de redonner de la capacité en gare de La Part-Dieu pour permettre le développement des services de voyageurs
- de participer au renforcement des liaisons entre les principales villes de Rhône-Alpes et Saint-Exupéry
- de contribuer à améliorer les dessertes des sites ferroviaires fret et des zones logistiques existantes et à venir

Le Scot est concerné par la partie sud du projet de CFAL dont le fuseau de passage a été acté par une décision ministérielle du 15 avril 2009 (Plaine d'Heyrieux – Sibelin nord). L'augmentation de trafic de fret ferroviaire susceptible d'être engendrée à terme sur les voies des deux rives reste incompatible aux yeux des élus avec la préservation

de la qualité de vie et de la sécurité des populations riveraines, dans une vallée déjà très urbanisée et fortement contrainte (cf. délibération du conseil syndical du 3 février 2009).

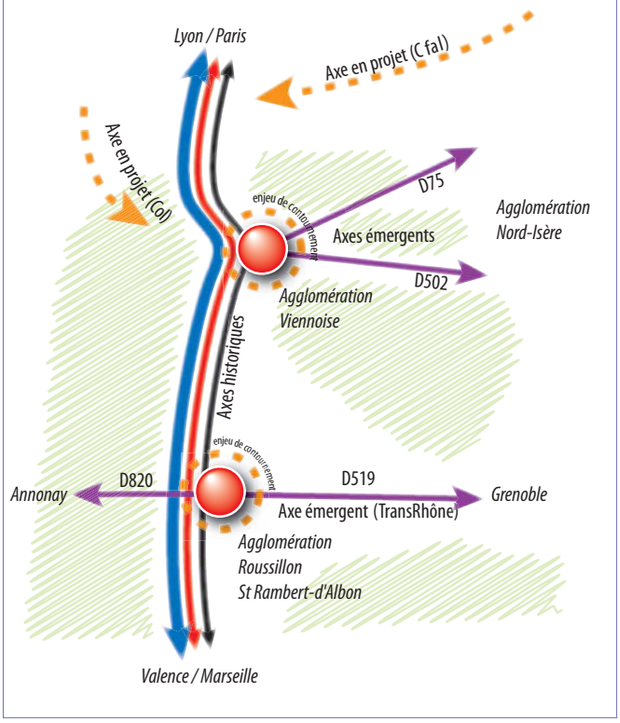
Le Col poursuit 3 objectifs :

- rétablir la fluidité du trafic de transit nord-sud au droit de Lyon en écartant le transit de l'agglomération
- contribuer à la mise en œuvre des objectifs du PDU de l'agglomération lyonnaise en retirant les trafics de transit de l'agglomération. Il s'agit d'un objectif commun à l'État et au Grand Lyon : une fois le trafic de transit extrait de l'agglomération et bouclé le périphérique (Top), l'objectif poursuivi sera de rompre la continuité autoroutière dans Lyon par une requalification de l'actuelle autoroute à l'intérieur du périphérique pour rendre cet espace public à un usage urbain
- favoriser le désenclavement de l'ouest de la région Rhône-Alpes, de Saint-Étienne et Roanne en développant l'accès sur l'axe Saône-Rhône (jonction projets A45 et A 89)

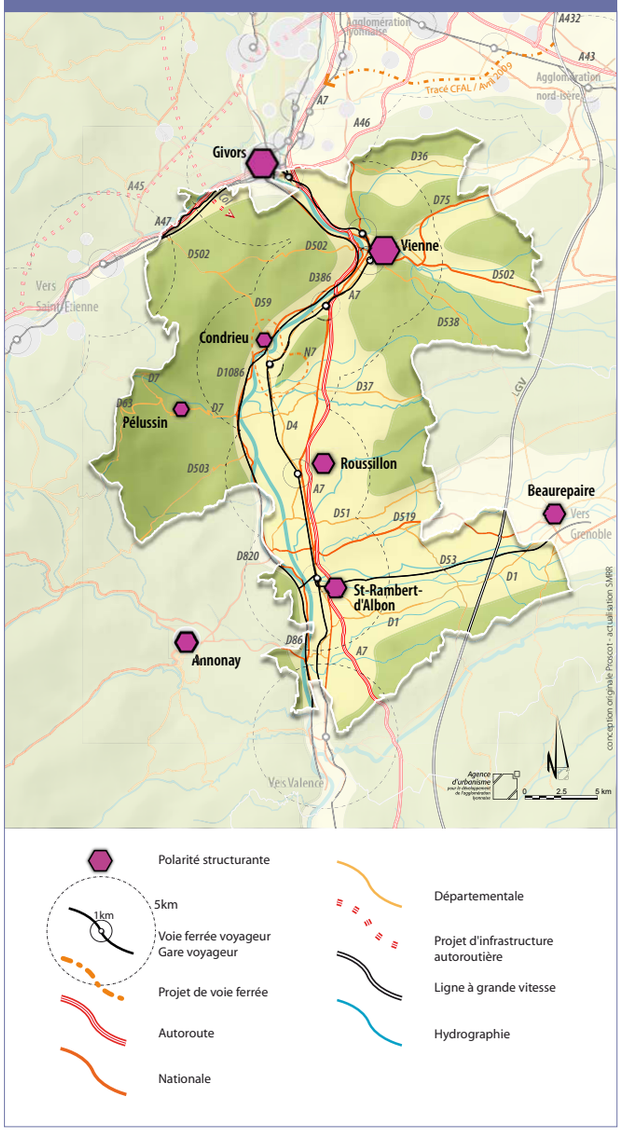
Les élus prennent acte de ce projet d'État contre lequel ils ont déjà affirmé leur opposition de principe au travers d'une délibération du conseil syndical concernant la DTA le 12 juillet 2005.

Le Scot prend toutefois en compte ces deux projets (Col/CFAL).

LES AXES STRUCTURANTS DU SCOT



LES INFRASTRUCTURES STRUCTURANTES DU TERRITOIRE



Afficher la qualité de vie et le « bien vivre ensemble » comme moteur du projet

Les élus souhaitent promouvoir de nouvelles formes d'habitat qui répondent à l'intérêt général de préservation des ressources et des espaces, mais également à la variété des aspirations individuelles. Le développement sur les pôles les mieux dotés en activités économiques et services devra participer à la reconquête de la qualité de vie urbaine en restant vigilant à la prise en compte des risques.

5.1 REFONDER LES POLITIQUES DE L'HABITAT ET DU LOGEMENT DU TERRITOIRE

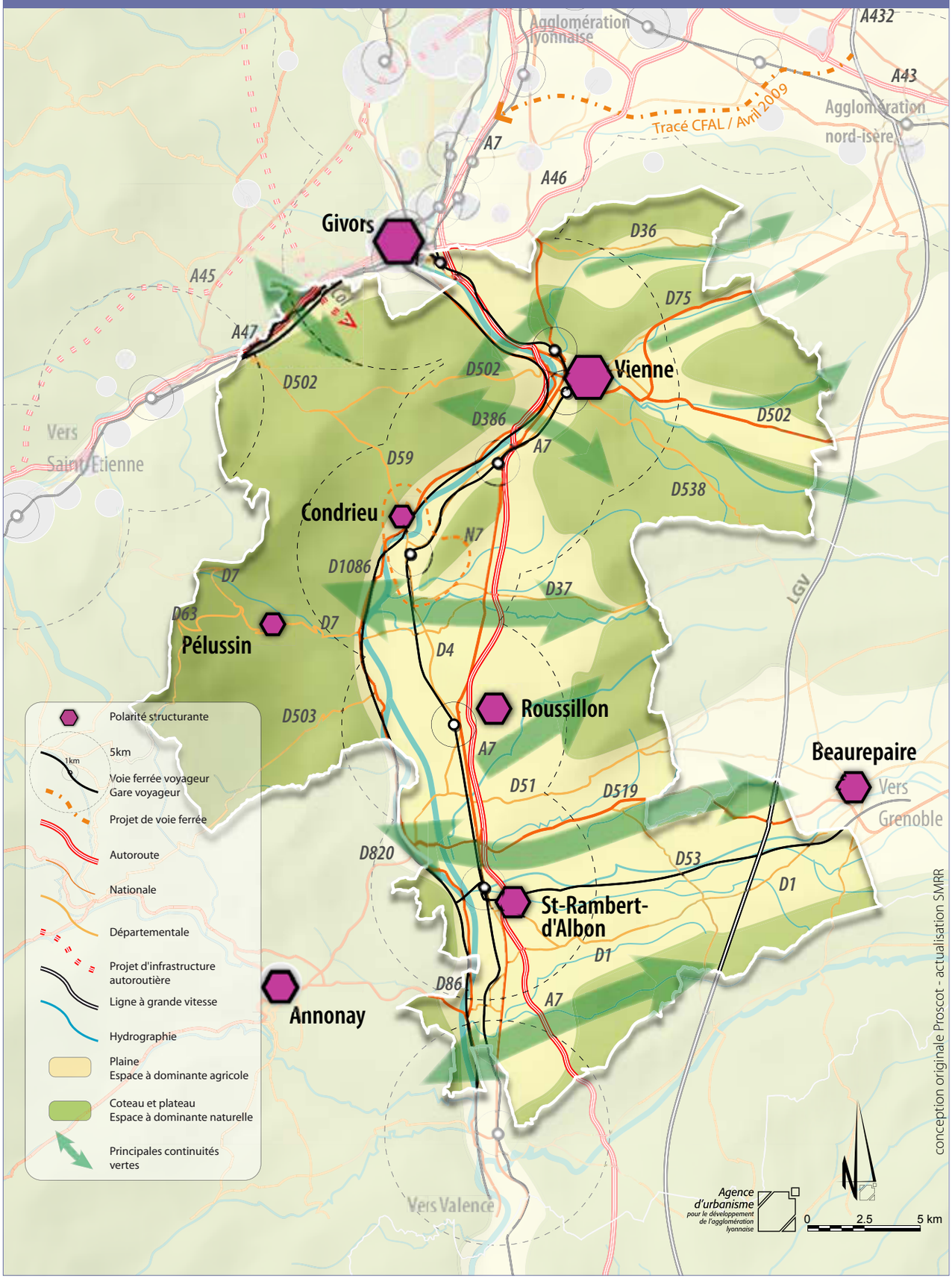
Le développement urbain de ces dernières années a vu s'accroître et se renforcer les déséquilibres sociaux et spatiaux du territoire : deux tiers des nouveaux logements sont réalisés sur les villages les moins dotés en emplois et services, ces logements s'éparpillent sur tout le territoire communal, sous forme de maisons individuelles fortement consommatrices d'espace, sans réflexion d'ensemble et sans réponse aux besoins d'une part importante de la population (les plus jeunes, les plus anciens, les familles monoparentales…). Les élus affichent leur volonté de rompre avec ces tendances dans des conditions à définir : densification, retour à la centralité, diversité des logements, anticipation foncière et urbanisme de projet.

5.2 COMPOSER AVEC LES CONTRAINTES INHÉRENTES AUX ESPACES URBANISÉS DE LA VALLÉE DU RHÔNE

La vallée du Rhône est le secteur du territoire susceptible d'accueillir la majorité de la population nouvelle compte tenu de la présence des principaux pôles urbains, des emplois et des services. Cependant, ces secteurs sont soumis à de nombreux risques (risques naturels, risques technologiques) qui conditionneront en partie la stratégie d'aménagement à développer. Les élus restent attentifs à ce que le poids et l'impact de ces contraintes soient pris en compte de manière plus fine dans le document d'orientations générales du Scot.

Concilier habitat et risques technologiques - installation nucléaire de base de Saint-Alban-du-Rhône / Saint-Maurice-l'Exil

SYNTHÈSE DES INVARIANTS SPATIAUX DU TERRITOIRE



Document 1

PARTIE 2

Les arbitrages territoriaux qui fixent le « cap » du projet

Sur la base des invariants que les élus ont partagé, plusieurs futurs possibles étaient envisageables pour le territoire, constituant autant de scénarios sur lesquels ils ont dû se positionner et prendre des arbitrages stratégiques.

Les élus ont donc décidé d'un scénario préférentiel qui permet de visualiser les grands équilibres spatiaux du projet. Ce scénario vise à proposer une organisation territoriale consolidée sur deux pôles urbains attractifs et accessibles, optimisant leur situation stratégique à l'interface de l'espace métropolitain et de la moyenne vallée du Rhône.

Les choix réalisés conditionneront également fortement la nature et le niveau d'exigence des objectifs qui seront fixés pour concourir à la réalisation de ce projet.

2.1 ARBITRAGE 1 : ORIENTER LA CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE ET URBAINE DANS LA VALLÉE PLUS QUE SUR LES PLATEAUX, AU SUD PLUS QU'AU NORD

L'accroissement de la population s'effectuera en cohérence avec une armature urbaine hiérarchisée tant à l'échelle métropolitaine qu'à l'échelle locale, sur la base des polarités identifiées dans chacun des Scot et celles du Scot. La croissance démographique sera privilégiée dans les communes comprises dans une agglomération, dans les villes et bourgs centres. Les villages connaîtront un développement démographique moindre, en cohérence avec l'offre en services proposée à la population.

Au sud du territoire, l'agglomération de Roussillon – Saint-Rambert-d'Albon connaîtra une croissance démographique supérieure aux valeurs observées sur la période 1990-2006. Ce développement aura pour but d'accompagner et de maîtriser le développement déjà constaté aujourd'hui dans ce secteur (augmentation significative de la population, taux de construction élevé, importantes réserves foncières…) en lien avec son bon niveau d'accessibilité et ses fortes perspectives de développement. L'objectif est donc de progressivement faire « monter en gamme » l'agglomération de Roussillon – Saint-Rambert-d'Albon pour, à terme, proposer une organisation territoriale qui s'appuie sur deux pôles urbains équilibrés dans leur rayonnement et leur poids démographique, tout en respectant les spécificités de chacun.

2.2 ARBITRAGE 2 : FAIRE PLEINEMENT JOUER AU TERRITOIRE LA DOUBLE CARTE DE LA MÉTROPOLE ET DE LA MOYENNE VALLÉE DU RHÔNE

Les liens entre l'agglomération roussillonnaise et le secteur de Saint-Rambert-d'Albon se renforceront pour répondre à un objectif de croissance ambitieux nécessitant une grande cohérence dans la gestion et l'organisation de l'espace (renforcement des liens entre ces deux entités urbaines, amélioration de la desserte en transports en commun, développement en synergie des deux sites stratégiques de développement économique). Dans ce contexte, le secteur de Roussillon – Saint-Rambert-d'Albon s'affirmera davantage pour former le même réseau d'agglomération. L'émergence d'un nouveau territoire au sud renforcera la position du territoire au sein de la métropole lyonnaise comme nouveau point d'équilibre au sein de l'axe Rhône-Saône entre Lyon et Valence, véritable corridor de développement métropolitain.

Cette évolution ne doit cependant pas conduire à un morcellement du territoire mais à un nouvel équilibre reposant sur des relations complémentaires avec l'agglomération viennoise.

Afin d'éviter une politique de spécialisation économique du territoire déjà très importante, le Scot veillera à la diversification du tissu économique en complémentarité avec les territoires voisins, notamment sur les fonctions métropolitaines (le Rhône représente à ce titre un atout considérable).

2.3 ARBITRAGE 3 : FAIRE DES ESPACES NATURELS ET AGRICOLES, DES « ESPACES PLEINS QUI DOIVENT DÉBORDER SUR LA VILLE » ET NON L'INVERSE

Le modèle de développement choisi par les élus du territoire contient également une dimension environnementale et paysagère forte (préservation des espaces naturels et agricoles, respect des corridors écologiques, intégration paysagère et environnementale des nouvelles constructions) devant être intégrée à l'ensemble des projets de développement du territoire en compatibilité avec le réseau maillé de la (DTA). Le parti d'aménagement du Scot pourra également s'appuyer sur le travail de « trame verte » initié par la démarche inter-Scot dans sa déclinaison locale.

Cette forte dimension environnementale devra se confirmer au travers d'objectifs forts de réduction de la consommation foncière des espaces agricoles et naturels. À titre d'exemple, les espaces agricoles ont perdu près de 700 ha entre 2000 et 2005.

2.4 ARBITRAGE 4 : FAIRE DES CHOIX D'AMÉNAGEMENT QUI ENCOURAGENT DES PRATIQUES ET DES MODES DE TRANSPORTS ALTERNATIFS À L'AUTOMOBILE

Les principales infrastructures routières de la vallée du Rhône et les liaisons transversales sont les moteurs stratégiques du développement du territoire. Le développement urbain réalisé à proximité de ces axes ne doit pas remettre en cause leur rôle et leur fonctionnement.

Les gares et leurs alentours seront identifiés comme des secteurs stratégiques répondant à des objectifs préférentiels de développement (résidentiels et/ou économiques) et de centralité (pôle gare et/ou de rabattement).

Le développement du réseau express de l'aire urbaine lyonnaise (Real) permettra l'optimisation de l'usage de la voie ferrée pour les déplacements à l'échelle de la métropole en lien avec la mise en place d'un système de transport collectif pertinent à l'échelle du territoire.

Ce dernier devra accompagner le développement des gares afin de favoriser leur rayonnement et leur accessibilité à une échelle plus large que la vallée du Rhône.

2.5 ARBITRAGE 5 : CONSTRUIRE UN TERRITOIRE ACCUEILLANT QUI RÉPONDE À TOUS LES BESOINS EN LOGEMENTS

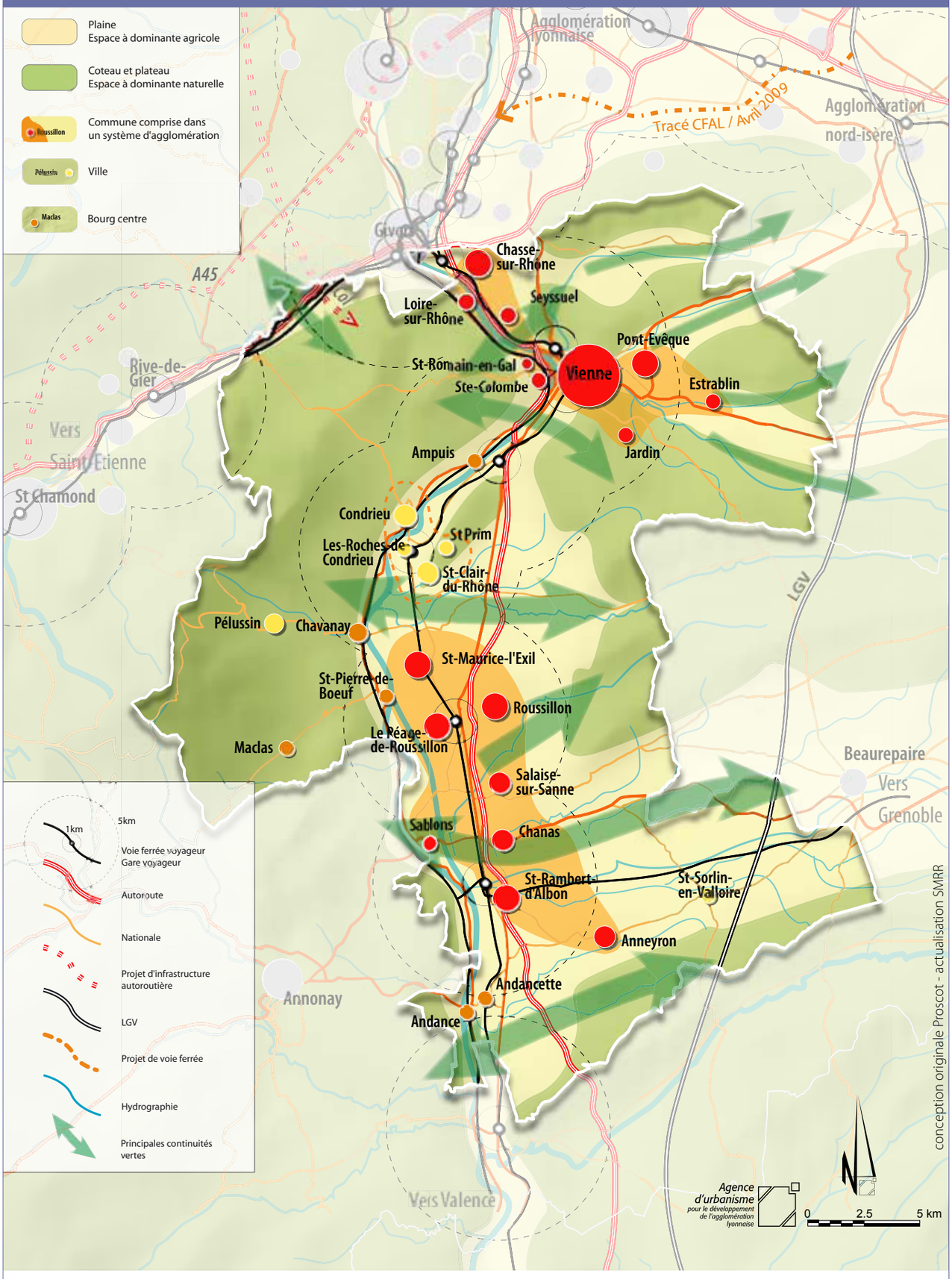
Développer des politiques de l'habitat plus diversifiées doit s'imposer à toutes les communes du territoire, selon des niveaux d'exigence croissants en fonction de leur niveau d'équipement.

Ainsi, chaque commune devra être en mesure de développer un parc de logements apte à garantir le parcours résidentiel des ménages. De plus, le passage d'un niveau de polarité à un « rang » supérieur (de village à bourg centre, et de bourg centre à ville) n'induira pas plus de marges de manœuvre mais à l'inverse plus de responsabilités : construire plus, plus dense, et en offrant plus de logements sociaux.

Les objectifs de densification devront quant à eux être assez ambitieux pour induire d'une part une réduction significative des besoins fonciers nécessaires et forcer d'autre part au développement d'une réflexion amont sur la composition et la qualité environnementale des futurs quartiers.

Maison mitoyennes - Pélussin

LE MODÈLE DE DÉVELOPPEMENT CHOISI*

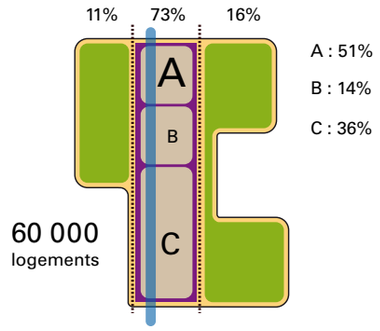


** Établi sur la base d'une augmentation d'environ 40 000 habitants entre 2009 et 2030*

LE PROJET DE SCOT VEUT REDONNER À LA VALLÉE URBAINE SON RÔLE PRÉPONDÉRANT EN TERMES DE PRODUCTION DE LOGEMENTS

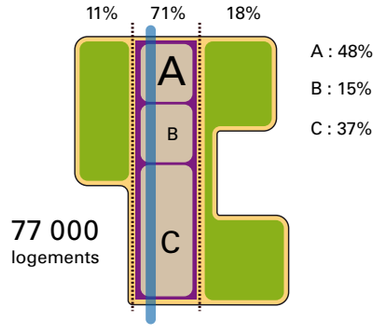
À DATE...

1- Répartition des logements en **1990**



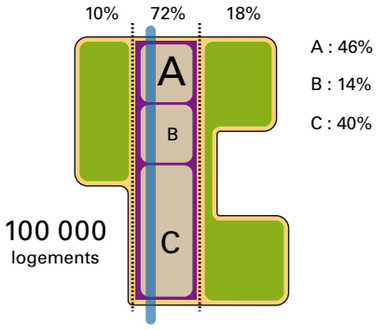
A : 51%
B : 14%
C : 36%

3- Répartition des logements en **2009** (estimation)



A : 48%
B : 15%
C : 37%

5- Répartition des logements en **2030** (projection)



A : 46%
B : 14%
C : 40%

1990

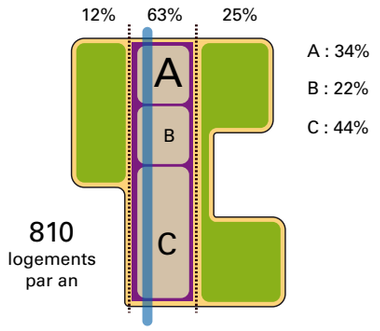
2006

2009

2030

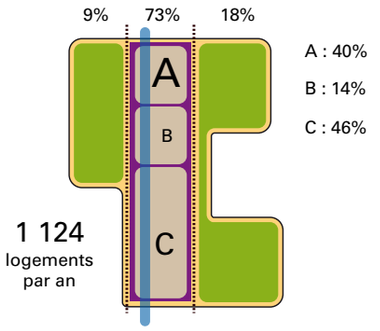
ÉVOLUTION...

2- Répartition de la croissance des logements **entre 1990 et 2006**

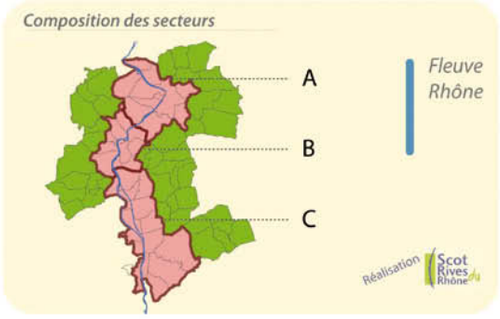


A : 34%
B : 22%
C : 44%

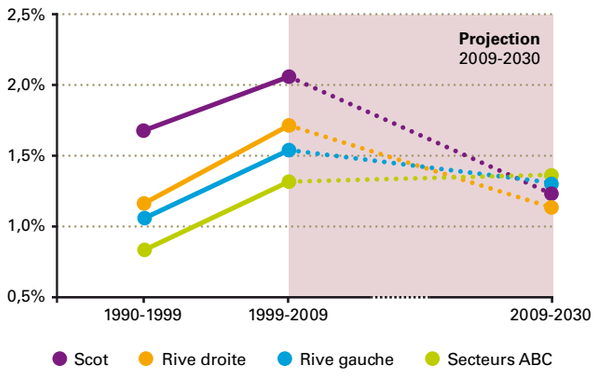
4- Répartition de la croissance des logements **entre 2009 et 2030** (projection)



A : 40%
B : 14%
C : 46%



Taux annuel moyen de croissance démographique



Mémo

Document 1

PARTIE 3

Les objectifs à atteindre pour la réussite du projet

Affirmer le rôle structurant des deux agglomérations dans l'armature urbaine et leur assurer un positionnement fort au sein de la métropole lyonnaise

Afin de rendre efficientes les politiques à mettre en œuvre dans le cadre du Scot, il est nécessaire de définir une armature urbaine hiérarchisée autour des deux agglomérations du territoire. Le pôle viennois est conforté et le pôle Roussillon – Saint-Rambert-d'Albon est renforcé, eu égard à ses fortes potentialités de développement.

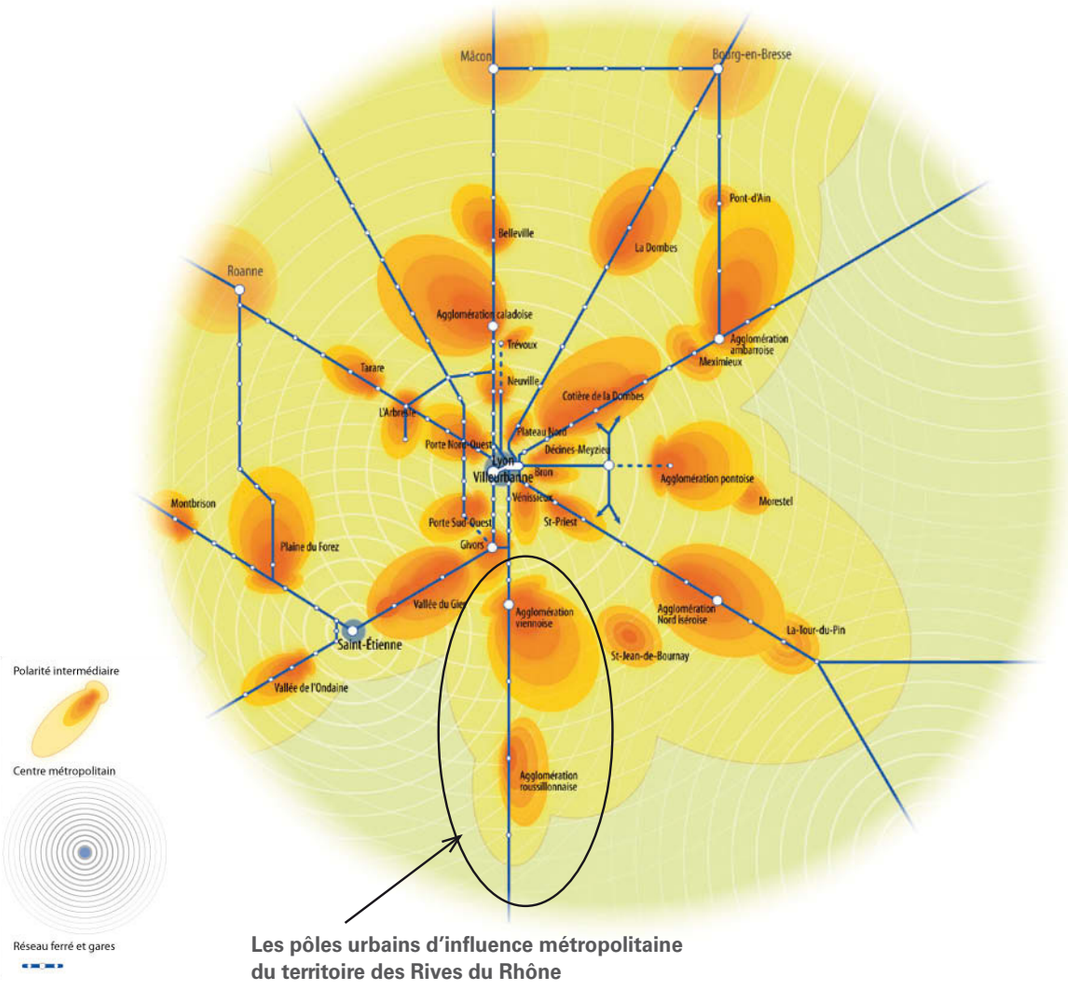
Les élus du territoire des Rives du Rhône ont fait le choix d'un modèle de développement qui rapproche les populations nouvelles de pôles urbains qui rayonnent à l'échelle du territoire et qui s'inscrivent dans l'aire métropolitaine lyonnaise.

L'organisation du territoire doit également garantir le maintien des grands équilibres. Celle-ci passe par une approche diversifiée du territoire, dans le respect des caractéristiques de chaque entité naturelle et paysagère, du rôle et du fonctionnement de chaque espace urbain.

Pour répondre à ces objectifs, une armature urbaine a été définie, identifiant les principaux pôles de développement qui seront les supports privilégiés de la croissance démographique.

L'armature du territoire s'organise autour d'un système hiérarchisé de communes, composé de villes, de bourgs centres, de villages et de deux agglomérations aux fonctionnements distincts mais complémentaires. Les gares TER du réseau ferroviaire constituent des éléments déterminants de la structuration urbaine retenue,

LE TERRITOIRE DES RIVES DU RHÔNE AU SEIN DES PRINCIPAUX ESPACES D'INFLUENCE DE LA MÉTROPOLE LYONNAISE



Les pôles urbains d'influence métropolitaine du territoire des Rives du Rhône

Source : Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise

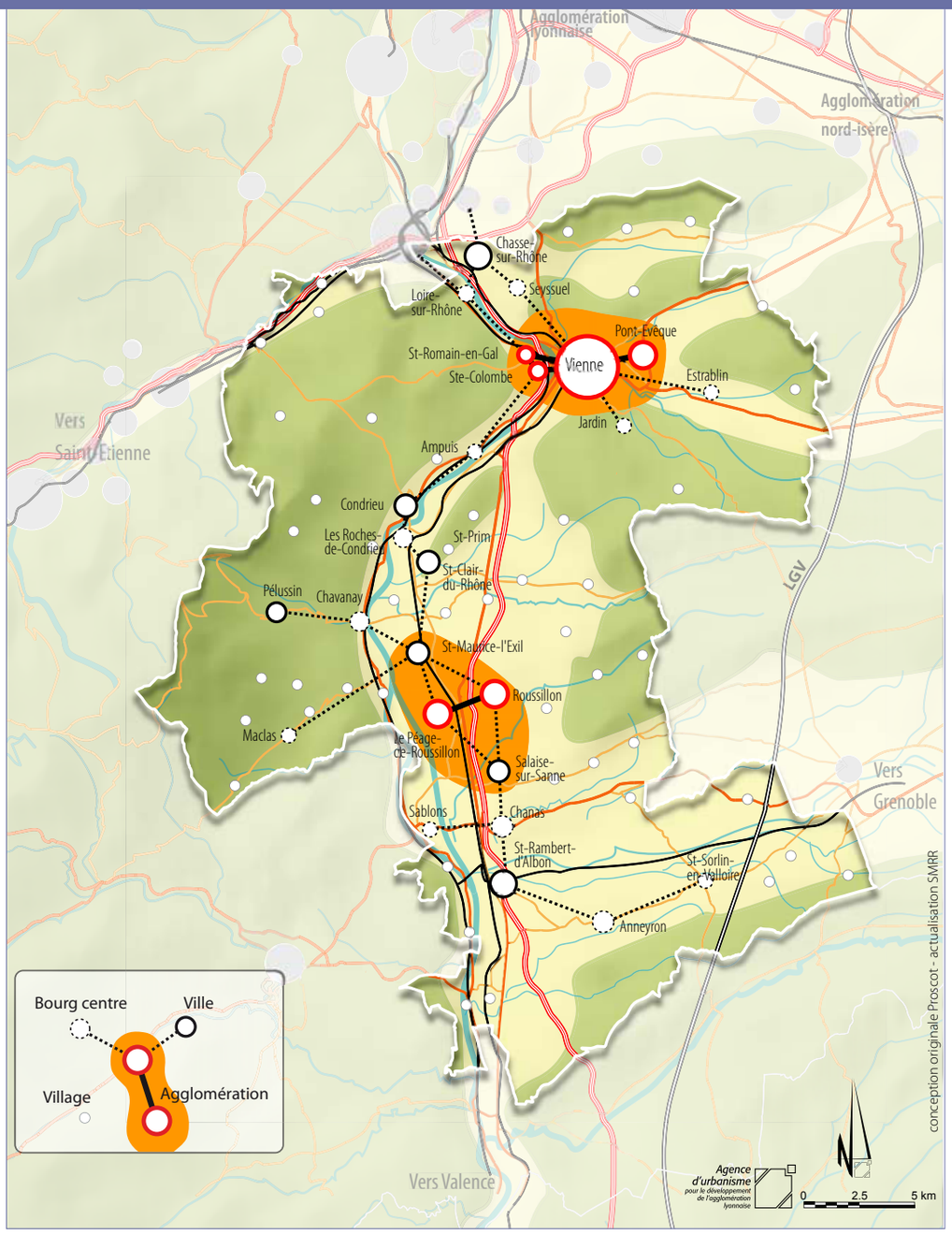
véritables points d'appui des politiques d'intensification et de réinvestissement urbain promues par le Scot.

L'agglomération viennoise est fortement polarisée par la ville de Vienne et doit composer pour son développement avec les difficultés particulières de son site très urbanisé et contraint topographiquement. Cette agglomération a vocation à conserver et accueillir des fonctions stratégiques à l'échelle du grand territoire (grands services publics, d'éducation, santé, culture, etc.) et doit en ce sens lutter contre la disparition progressive des fonctions urbaines supérieures, découlant le plus souvent de décisions de politique nationale (caisse centrale d'activités sociales, tribunal de grande instance, chambres consulaires, etc.). Son inscription dans la démarche de « pôle métropolitain » avec les agglomérations lyonnaise, stéphanoise et nord-iséroise confirme sa stature de pôle d'équilibre de la métropole, concourant à son rayonnement (Jazz à Vienne, AOP viticoles, patrimoine historique et fluvial…) et participant à sa compétitivité nationale comme internationale.

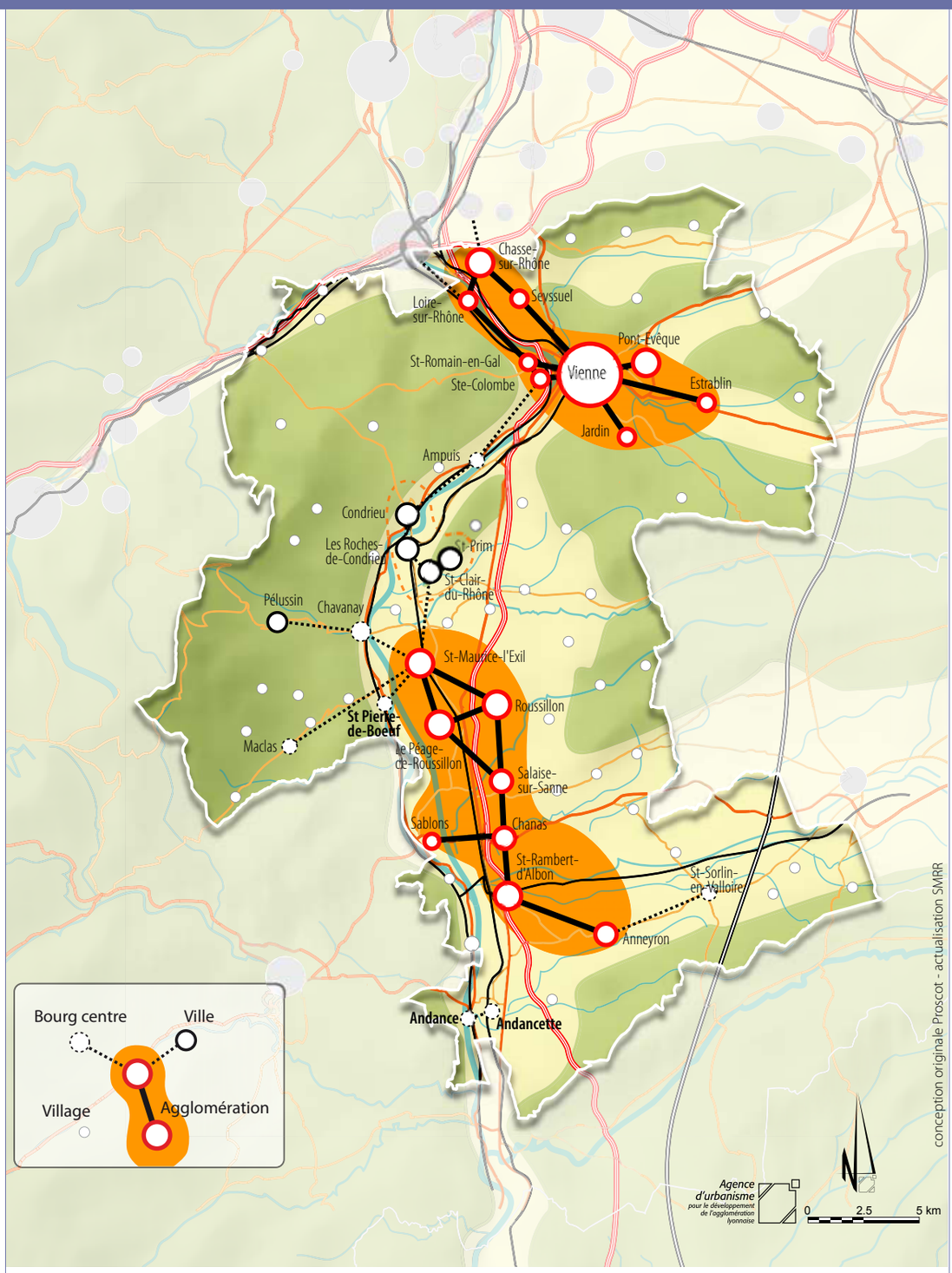
La montée en puissance de l'agglomération de Roussillon — Saint-Rambert-d'Albon est justifiée par ses importantes capacités de développement assises sur une disponibilité vérifiée en ressources foncières et naturelles : cette agglomération multipolaire bénéficiera par le biais du Scot des capacités de développement proportionnellement les plus importantes.

L'important effort demandé aux communes les plus rurales (villages et bourgs centres) pour freiner la périurbanisation devra s'accompagner, selon le souhait des élus, de mesures incitant au « rattrapage » des politiques de l'habitat et du logement sur des « segments » manquants tels que les logements abordables, les hébergements spécialisés pour personnes âgées, les logements créés par renouvellement de friches, etc.

ARMATURE URBAINE EN 2010



ARMATURE URBAINE À L'HORIZON 2030



Typologie des espaces urbanisés des Rives du Rhône

Ville

Ville *:* elle concentre les fonctions plus locales en complémentarité des bourgs centres (services et commerces de proximité principalement).

Village

Village *:* il accueille des commerces et services de proximité et joue principalement une fonction résidentielle.

Agglomération

Agglomération *:* elle accueille les plus importantes densités de population et offre l'ensemble des fonctions urbaines et stratégiques (fonctions administratives, principaux équipements, commerces et services, pôles d'emplois). Les communes comprises dans une aire d'agglomération rayonnent sur l'ensemble du territoire.

Bourg centre

Bourg centre *:* il joue un rôle majeur à l'échelle locale. Il accueille une grande partie des services à la population, mais rayonne sur un périmètre plus restreint que les villes.

Structurer et renforcer l'attractivité économique du territoire par la mise en place d'une stratégie de développement axée sur le Rhône

L'optimisation de la localisation stratégique du territoire est un enjeu majeur pour le Scot. Pour y parvenir il convient de coordonner le développement des grands sites d'activités, de promouvoir la diversification du tissu économique, de corréler si possible développement résidentiel et essor de l'emploi et d'intégrer systématiquement l'environnement dans les politiques et les projets d'aménagement économiques ou commerciaux.

2.1 OPTIMISER LA LOCALISATION STRATÉGIQUE DU TERRITOIRE

Le territoire des Rives du Rhône s'inscrit dans les échanges économiques nord-sud au sein d'une métropole dynamique et influente.

Le développement économique du territoire doit être apprécié à plusieurs échelles (relations avec l'agglomération lyonnaise, prise en compte des échanges Lyon-Marseille, prise en compte des échanges et des flux à l'échelle européenne et même au-delà).

Sa localisation et son accessibilité exceptionnelles liées à sa « quadri-modalité » lui offrent des opportunités de développement considérables.

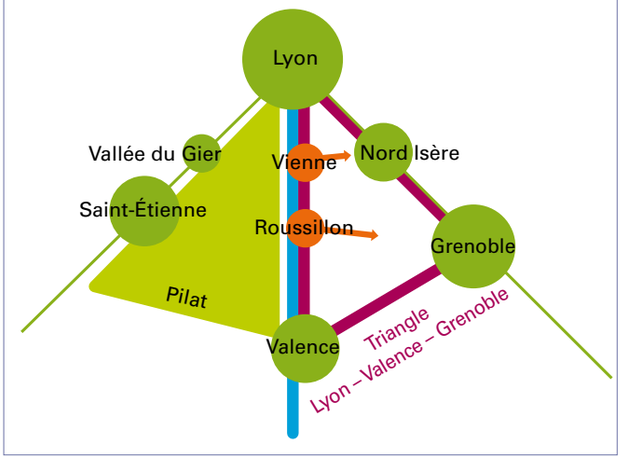
Compte tenu de cette excellente desserte, de sa localisation stratégique et de la proximité de grands parcs logistiques comme le parc de Chesnes, le territoire joue également un rôle dans les échanges et les flux à l'échelle européenne comme en témoigne le développement important lié à ce secteur d'activité depuis quelques années.

Seulement, selon le type et le mode d'organisation, les activités liées à la logistique sont plus ou moins génératrices de nuisances dues notamment aux déplacements des poids lourds.

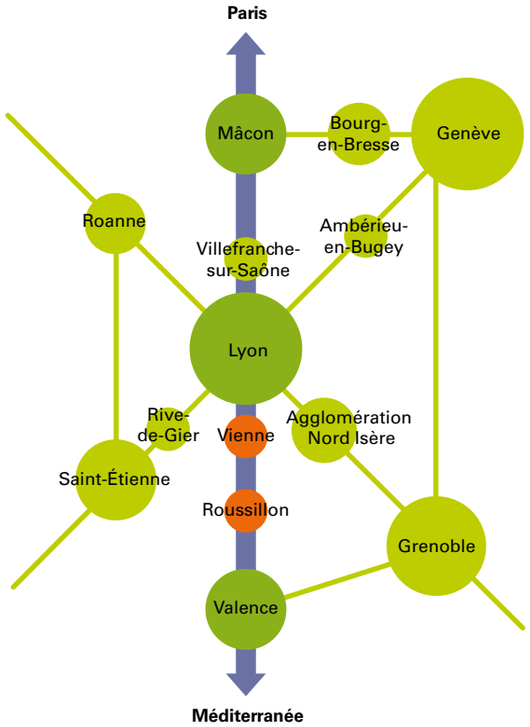
Ce mode de développement ne peut donc être imaginé sans la mise en place d'une stratégie de développement économique cohérente et coordonnée permettant d'optimiser l'ensemble des atouts du territoire sans compromettre son accessibilité et la qualité de son cadre de vie.

Cet objectif répond à la volonté des présidents de Scot de la métropole lyonnaise d'encadrer le développement de l'activité logistique. Les onze présidents de Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise exigent en ce sens que toute création ou extension de zone d'activités logistiques soit conditionnée par une desserte au minimum bi-modale (avis commun du 6 juillet 2006 sur le schéma de cohérence logistique RuI 2010-2020).

FONCTIONNEMENT AU SUD DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE



RENFORCEMENT DE L'AXE RHÔNE-SAÔNE DANS LE SYSTÈME MULTI-POLAIRE MÉTROPOLITAIN



2.2 FAVORISER UN DÉVELOPPEMENT COORDONNÉ DES SITES STRATÉGIQUES DE LA VALLÉE DU RHÔNE

Le territoire des Rives du Rhône accueille plusieurs sites de développement économique métropolitains le long de la vallée du Rhône : le Sip de Givors / Loire-sur-Rhône, la Zip de Salaise - Sablons et le parc d'activités Nord Drôme Ardèche (Panda).

Ces sites feront l'objet d'un développement économique fort, dont les retombées auront des incidences sur l'ensemble du territoire. À l'occasion d'une rencontre organisée le 27 novembre 2007 à Vienne, les onze présidents de Scot ont validé des principes communs s'agissant de ces sites, au titre desquels :

- la recherche d'un haut niveau de qualité environnementale, paysagère et de services
- la complémentarité entre ces zones métropolitaines et les autres types d'offres
- la promotion d'une politique d'accueil sélective afin d'éviter des cohabitations d'activités contraires à leur profil métropolitain

Les activités industrielles et logistiques importantes seront favorisées le long du Rhône en tirant partie des ZI existantes et de leurs extensions possibles, de la desserte multimodale (fluvial-ferroviaire-routier) et des capacités d'accueil d'installations classées pour la protection de l'environnement.

La partie sud du territoire, moins contrainte géographiquement et disposant de grandes possibilités foncières tiendra le premier rôle : une vaste zone économique est à organiser depuis la Zip de Salaise-Sablons (340 ha) jusqu'au Panda (250 ha) à Saint-Rambert-d'Albon.

Il sera donné la primauté à la création de larges espaces susceptibles d'accueillir de grands établissements industriels ou logistiques en lien avec le transport fluvial et la voie ferrée.

Une connexion intime entre ces deux entités devra être promue pour en favoriser un fonctionnement cohérent et complémentaire. Un projet détaillé d'aménagement technique et urbanistique est à concevoir en ce sens.

Le Sip de Givors / Loire-sur-Rhône sera réservé comme un espace à vocation économique devant accueillir des activités tirant partie de la voie d'eau. Le site bénéficie en effet d'une multimodalité rare à l'échelle de l'aire métropolitaine (route/fer/fleuve/fluvio-maritime). Suite à l'initiative commune des Scot des Rives du Rhône et de l'agglomération lyonnaise, une charte encadrant la reconversion de ce site a été signée le 22 juin 2009 entre EDF, CNR, VNF, les intercommunalités et les collectivités concernées.

En effet, même si sa superficie (une centaine d'hectares en incluant la zone concédée de la CNR) reste relativement modeste au regard d'autres sites multimodaux comme la Zip de Salaise-Sablons ou le port de Lyon Edouard Herriot, le site est inscrit, au même titre que le site de Salaise-Sablons, comme « site économique d'intérêt métropolitain » dans la DTA et comme « grand équipement spécialisé intermodal » dans le schéma logistique de la Rul.

Autour de Vienne, les sites potentiels de développement économique devront être envisagés en cohérence avec l'évolution de la desserte (projets d'un diffuseur au sud de Vienne et d'un contournement au nord-est de l'agglomération) en concertation avec les territoires voisins, (notamment le territoire du Nord Isère).

2.3 PROMOUVOIR UN DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DIVERSIFIÉ, EN COHÉRENCE AVEC LES SPÉCIFICITÉS DU TERRITOIRE

Le territoire du Scot est susceptible de convenir au développement de tous les grands secteurs d'activités : agriculture, industrie, logistique, commerce, tertiaire.

Cette capacité de développement résulte de sa situation géographique et tout particulièrement de sa situation aux portes d'une métropole en expansion sur le couloir européen nord-sud le plus fréquenté. Le fort dynamisme économique du territoire est également dû à sa desserte routière, ferroviaire et fluviale et à son riche passé industriel.

Le territoire n'est pas uniforme. Les possibilités foncières et la fragilité des ressources ne sont pas identiques. Les rythmes de développement ne seront pas égaux. Aussi, le développement économique sera organisé en fonction des spécificités locales en particulier des possibilités foncières, des capacités d'accès, des contraintes techniques, paysagères ou environnementales, des souhaits des populations...

2.3.1 Organiser le développement économique en dehors des grandes zones d'activités industrielles

Au-delà des grands sites stratégiques identifiés précédemment, les petites activités industrielles et l'artisanat de production seront regroupés sur des zones de taille plus modeste, ou seront dès que possible intégrés au bâti existant (PME/PMI non génératrices de nuisances).

Ainsi, les projets de développement des différentes intercommunalités seront adaptés et programmés en fonction :

- du rythme de croissance retenu pour chaque partie du territoire
- de l'évolution des demandes des entreprises et des attentes des populations

- des dynamiques et des projets des territoires mitoyens en recherchant les synergies maximales (valorisation des travaux réalisés dans le cadre de l'inter-Scot)
- de la réalisation d'autres projets d'aménagements ou d'infrastructures de transport (tels que le Col ou le CFAL)

L'opportunité des espaces d'activités intégrés au projet de Scot a été analysée, tant dans leur localisation et leur programmation que dans leur nature et leur dimensionnement.

Le développement potentiel de ces sites doit également être examiné au regard de leur accessibilité aux marchandises comme aux personnes. La capacité de desserte actuelle ou future en transports en commun devra aussi être prise en compte comme l'un des critères de réalisation de ces zones (exigence de la DTA pour les ZAE de niveau intercommunal).

2.3.2 Privilégier le développement du tertiaire et des petits parcs d'activités

Le tertiaire sera favorisé sur tout le territoire, tant pour les services aux entreprises que pour les services aux personnes. Les secteurs situés à proximité des gares seront les secteurs privilégiés pour l'accueil de petits parcs d'activités à vocation tertiaire.

Sur l'agglomération viennoise, l'effort sera plus soutenu, en lien avec la proximité lyonnaise et ses fonctions métropolitaines. Les potentialités liées à sa connexion avec le Nord Isère seront aussi à valoriser.

La partie sud du territoire sera aussi le siège d'un développement tertiaire en accord avec les développements retenus pour l'habitat et les activités économiques.

Les secteurs plus ruraux sont à même d'accueillir des activités de services aux entreprises et à la personne (établissements de santé, structures de tourisme ou de loisirs…), de même que certaines activités artisanales, dans le respect des niveaux de polarités définis par le Scot et en promouvant la plus grande mixité possible des espaces urbains.

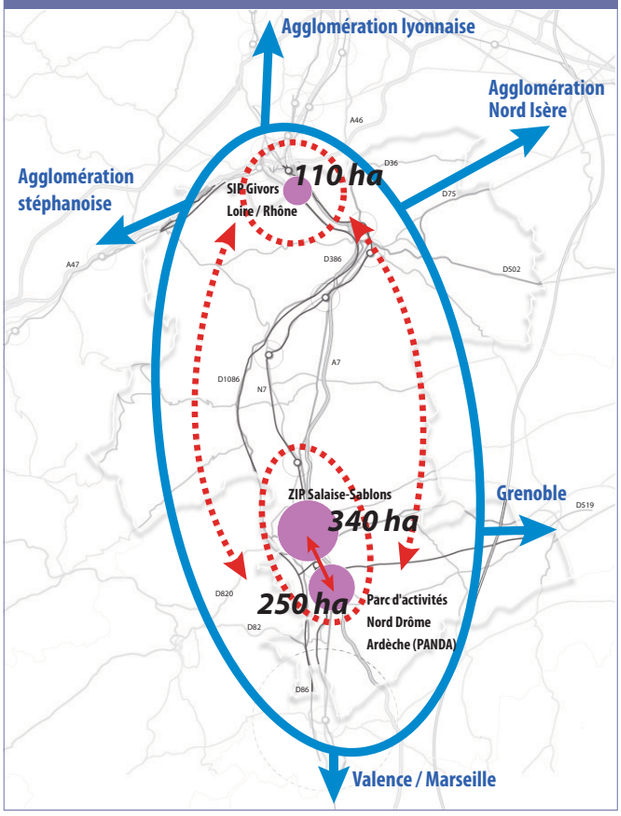
2.3.3 Encadrer le développement de l'artisanat et du commerce

L'artisanat et les commerces de proximité accompagneront partout la croissance de l'habitat, aussi bien dans les pôles urbains que dans les bourgs et villages.

Au-delà des seuls besoins de proximité, il convient d'encadrer le développement commercial du territoire et de promouvoir des jeux de complémentarités entre commerces de centre-ville et de périphérie, entre les polarités commerciales du territoire et celles situées en limite, etc. Une hiérarchie doit donc être établie selon les fonctionnalités, le rayonnement et le développement futur possible des polarités commerciales pour empêcher que des dynamiques et implantations non contrôlées viennent à contre-courant de la stratégie globale promue par les élus.

Dans la même veine, le commerce devra respecter les mêmes exigences qualitatives que celles imposées à l'habitat et aux autres activités économiques : insertion paysagère, qualité environnementale, pas d'« émiettement » le long des voies.

FONCTIONNEMENT DES SITES STRATÉGIQUES DU TERRITOIRE



2.3.4 Favoriser le développement des activités de loisirs et de tourisme

Situé à proximité de la seconde agglomération française et directement accessible depuis l'autoroute A7, le territoire des Rives du Rhône présente des atouts incontestables favorables au développement des activités de loisirs et de tourisme.

Le développement de ces activités sera envisagé sous deux angles complémentaires :

- accompagner les croissances urbaines, en réalisant les équipements nécessaires à une vie locale attractive et de qualité
- valoriser les éléments du patrimoine, les sites naturels et les espaces ruraux (valorisation des espaces emblématiques du territoire : Rhône, massif du Pilat, balmes viennoises, Valloire) afin d'accroître le tourisme de week-end ou de proximité (habitants des pôles urbains du territoire, de la métropole lyonnaise…) et de favoriser les séjours (vacances familiales, découvertes scolaires…).

Dans cette optique, le développement de structures de sport ou de loisirs (golfs, centres équestres, parcours sportifs…) sera promu.

Ces aménagements seront envisagés non seulement pour l'économie durable générée notamment en milieu rural (exemple : rôle des agriculteurs dans le dispositif, dans l'hébergement...) mais aussi pour accroître le niveau de service quotidien aux résidents (exemple : tennis, piscine...).

Des actions d'animation et de promotion coordonnées accompagneront les aménagements, les équipements et d'une façon plus générale les activités ou manifestations locales et leur programmation.

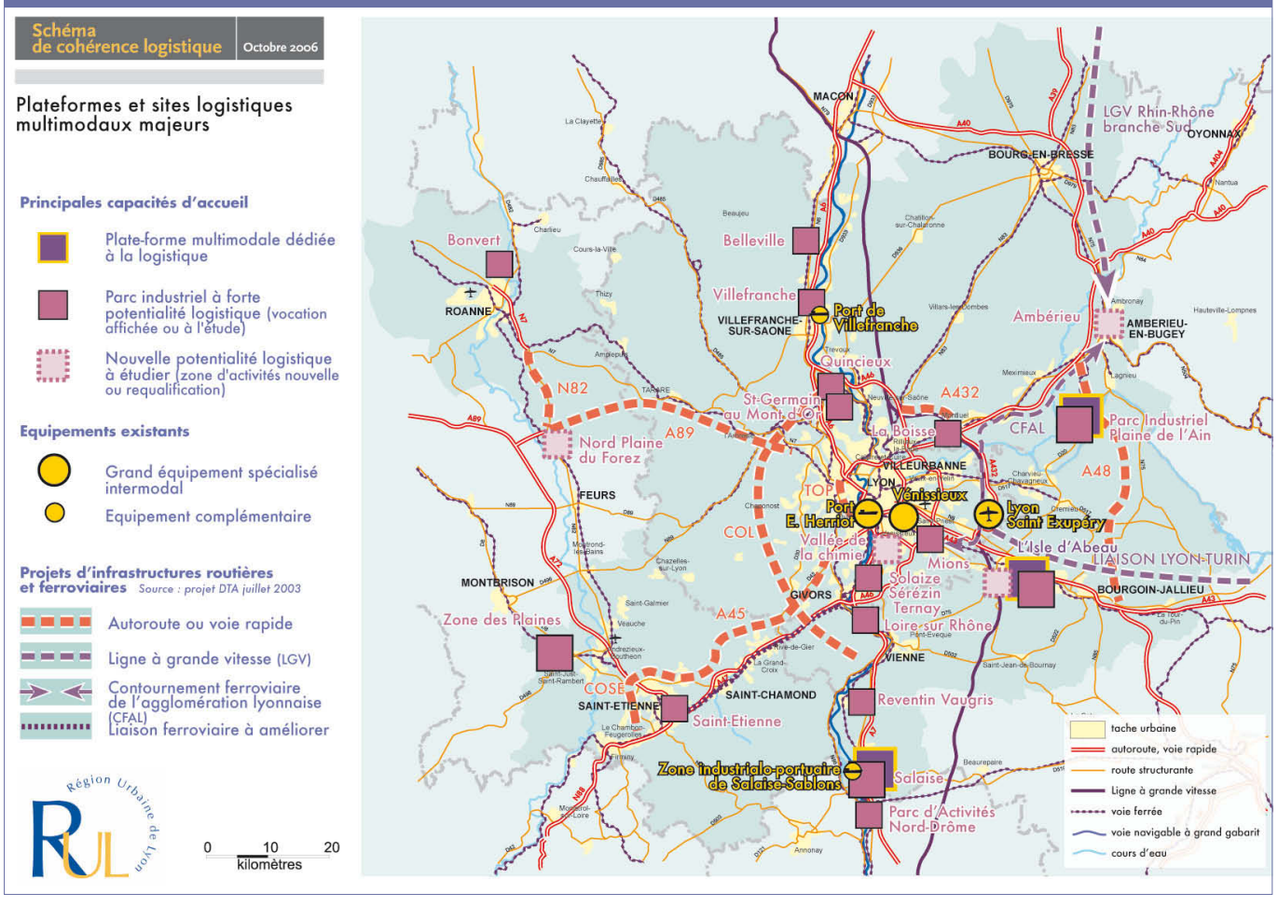
2.3.5 Se doter d'outils de promotion du territoire

L'amélioration de la cohérence dans le développement du territoire passe inévitablement par une approche solidaire au niveau du partage des ressources par l'ensemble des institutions.

Le territoire se dotera ainsi de moyens de promotion et d'animation visant à faire connaître ses potentiels de développement et ses capacités d'accueil.

Des actions spécifiques seront conduites pour faciliter la création et l'installation de jeunes ou de petites entreprises notamment par le biais d'une offre adaptée en structures, foncier ou immobilier (pépinières, ateliers relais, hôtels d'entreprise, centres d'affaires...).

PLATEFORMES ET SITES LOGISTIQUES MULTIMODAUX MAJEURS



2.4 FREINER LA RÉSIDENTIALISATION DU TERRITOIRE POUR TENDRE VERS UNE MEILLEURE ADÉQUATION ENTRE LA CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE ET LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

La mise en place d'une stratégie de développement économique à l'échelle du territoire en lien avec les dynamiques des territoires voisins est à mettre en relation avec les objectifs de croissance démographique.

Les objectifs visés en termes de croissance du nombre de ménages devront être corrélés à la croissance de l'emploi. Cet objectif équivaut à favoriser la création de plus de 20 000 emplois nouveaux sur le territoire d'ici à 2030.

2.5 INTÉGRER L'ENVIRONNEMENT DANS L'ENSEMBLE DES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Les ZAE et les zones commerciales feront l'objet des mêmes exigences de qualité et d'insertion dans le paysage et l'environnement que les espaces urbains dédiés à d'autres fonctions.

Les « axes vitrines » feront l'objet d'une attention particulière dans la qualité de leur traitement qui sera considérée comme un élément stratégique d'attractivité et de valorisation de l'image du territoire.

Le développement de grands sites économiques est susceptible d'avoir des impacts lourds sur le paysage et l'environnement. Dans le but de diminuer leur impact, le développement des zones d'activités intégrera en amont les problématiques environnementales et paysagères pour tendre vers l'émergence d'éco-zones à forte valeur ajoutée en termes d'image pour le territoire.

Aménagements paysagers dans la zone d'activités de Saint-Quentin

Partage modal et hiérarchisation dans l'organisation de la voirie, zone d'activités de Rovaltain

La zone d'activités de Rovaltain : un travail autour de l'intégration paysagère

Préserver les ressources et les espaces naturels et agricoles

L'environnement doit être au cœur du projet du Scot tant il est à la fois une volonté et une nécessité. Cet objectif s'exprime au travers de multiples actions dont la poursuite est une condition sine qua non d'un développement durable du territoire : mise en valeur des paysages, protection des espaces naturels, pérennisation de l'activité agricole, valorisation du cadre de vie et préservation des ressources naturelles.

3.1 PROTÉGER ET VALORISER LES ESPACES NATURELS

Les espaces naturels feront l'objet d'une attention particulière au niveau de leur protection et de leur valorisation. Différents niveaux de protection seront à définir, jusqu'à l'inconstructibilité totale sur les sites les plus fragiles.

Au-delà d'une protection stricte, ces espaces devront constituer un véritable outil d'aménagement et de structuration du territoire dans la mise en application du Scot.

Les espaces naturels ne doivent pas être considérés comme des espaces autonomes déconnectés les uns des autres. Leur pérennité dépend également des liens qu'ils entretiennent. Le Scot définit les grands corridors écologiques et les principes de maintien des liaisons entre les espaces naturels. Les espaces les plus remarquables comme les plus ordinaires peuvent remplir cette fonction et mériter à ce titre protection.

3.2 ASSURER LE MAINTIEN D'UNE AGRICULTURE MULTIFONCTIONNELLE

3.2.1 Promouvoir une approche différenciée des espaces agricoles basée sur leur multifonctionnalité

L'agriculture et les espaces agricoles sont des composantes clés de l'organisation du territoire et de ses grands équilibres.

Le Scot doit mettre en place les outils appropriés afin de garantir la pérennité des espaces agricoles et d'en assurer la viabilité économique.

Cette protection passe par l'identification de secteurs stratégiques garante d'une visibilité foncière à long terme pour les agriculteurs. Il faut éviter l'intensification agricole, source d'une augmentation de la pression sur la ressource en eau.

La protection et la valorisation des espaces agricoles est également liée à la reconnaissance de leurs fonctions connexes et transversales au-delà de leur rôle de production.

L'agriculture entretient et valorise en effet des corridors écologiques, des zones d'expansion de crue, des coupures vertes, des zones soumises à des risques industriels…

3.2.2 Garantir la viabilité économique des exploitations

La pérennisation de l'agriculture passe également par la rentabilité économique de cette activité.

Le Scot veillera au maintien des capacités de production locale (préservation de foncier productif, possibilité d'accéder aux terrains, limitation des conflits avec les espaces urbanisés…) et assurera le maintien de la viabilité des exploitations face à la pression urbaine (terrains, accès, conditions d'exploitation, débouchés).

3.2.3 Renforcer le rôle de l'agriculture comme une composante essentielle de la valorisation du territoire

L'image de l'agriculture doit être renforcée et reconnue pour sa multifonctionnalité au sein du territoire (développement économique, rôle social, culturel, touristique, paysager).

Le maintien d'une image valorisante de l'agriculture dépend notamment de la valorisation et de la protection des terroirs et d'une production associée à des produits à forte notoriété appellations d'origine protégée (AOP) viticoles et fromagère, arboriculture.

Une agriculture diversifiée

3.3 GARANTIR LA PÉRENNITÉ DES RESSOURCES NATURELLES

Les ressources naturelles du territoire devront faire l'objet d'une gestion durable, afin de préserver leur qualité et leur quantité. Une attention particulière sera consacrée aux ressources naturelles non renouvelables : eau superficielle et souterraine, matériaux de construction (roches dures et granulats), terroirs agricoles...

Le réchauffement de l'eau du fleuve Rhône, la baisse de la qualité des eaux de surface et souterraines ainsi que la diminution du niveau des nappes phréatiques menacent la pérennité de la ressource en eau sur le territoire.

Les perspectives ambitieuses de développement du territoire en termes de croissance de la population et de développement économique ne peuvent être imaginées sans un mode de gestion efficace et durable de la ressource en eau.

Les objectifs de préservation de la ressource en eau sont élaborés et défendus au travers de documents comme le Sdage Rhône Méditerranée Corse, des résultats d'études du Sage Bièvre Liers Valloire, du contrat de rivière des quatre vallées et du schéma de ressource en eau de l'Isère.

Le plan Rhône permet aussi une approche transversale des enjeux liés à l'eau et plus globalement l'insertion de la problématique fluviale dans un document d'urbanisme tel que le Scot.

Les orientations du Scot devront prolonger et approfondir ces objectifs. Le rôle du Scot s'avérera en effet majeur dans les choix d'aménagement qu'il fixera (localisation et intensité du développement urbain, industriel...).

Ainsi le Scot encouragera des pratiques visant à diminuer les pressions sur la ressource en eau au travers par exemple de l'agriculture raisonnée ou encore en conditionnant l'urbanisation de certains secteurs à des mesures de réduction des impacts.

Dans d'autres cas, la disponibilité de la ressource, à l'origine de conflits d'usage, induira d'inévitables arbitrages et la mise en place d'orientations spécifiques.

3.4 PRÉSERVER L'IDENTITÉ DES GRANDES UNITÉS PAYSAGÈRES ET VALORISER LES ÉLÉMENTS STRUCTURANTS DU TERRITOIRE

Le territoire des Rives du Rhône est remarquable par la diversité des entités et des ambiances paysagères qui le composent : vallée du Rhône et richesse des espaces aquatiques, vastes plaines agricoles, coteaux viticoles et boisés, bois et forêts, plateaux arboricoles, paysages de moyenne montagne... mais aussi des paysages urbains rythmant la traversée du territoire.

Cette diversité des ambiances paysagères est aujourd'hui menacée par une forte banalisation liée notamment à une diffusion non maîtrisée de l'urbanisation.

3.4.1 Maintenir les grands équilibres entre les espaces naturels, agricoles et bâtis

La grande diversité et l'attractivité des paysages du territoire reposent sur les grands équilibres entre les espaces naturels, notamment forestiers, et les espaces agricoles et bâtis qui sont garants de la lisibilité des paysages du territoire.

Le maintien de ces grands équilibres (conservation des corridors écologiques, de vastes espaces agricoles et de coupures à l'urbanisation, des cônes de vue sur le grand paysage...) est une des conditions du maintien de l'identité paysagère du territoire.

Ce travail pourra être poursuivi dans le cadre de l'élaboration d'une charte paysagère à l'échelle du territoire au travers par exemple des contrats de développement de pays Rhône-Alpes. À noter qu'une charte paysagère est en cours au sein de la communauté de communes du Pilat rhodanien.

3.4.2 Favoriser l'intégration des nouvelles constructions dans l'environnement

Les nouvelles constructions destinées à l'habitat, à l'activité et aux équipements feront l'objet de modes de construction qualitatifs permettant leur insertion dans le paysage naturel, agricole ou urbain (respect des caractéristiques morphologiques des villes et villages mais aussi leur insertion environnementale en favorisant des modes de construction écologiques).

Les entrées d'agglomération et les principaux axes de circulation feront l'objet d'une attention spécifique, afin de véhiculer une image positive et attractive du territoire.

3.5 VALORISER UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ EN LIMITANT LES NUISANCES

3.5.1 Mener une politique urbaine prenant en compte les risques naturels et technologiques

La localisation de l'urbanisation prendra en compte les contraintes liées :

- aux risques industriels, notamment les sites Seveso et les plans de prévention de risques technologiques (PPRT) qui les entourent, ainsi que la centrale nucléaire de Saint-Alban du Rhône - Saint-Maurice l'Exil et le plan particulier d'intervention (PPI) qui lui est lié
- à la nécessité de protéger la ressource en eau en tenant compte du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Rhône Méditerranée Corse, des résultats d'études du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) Bièvre Lières Valloire, du contrat de rivière des quatre vallées et du schéma de ressource en eau de l'Isère
- à la pollution des sols
- aux nuisances sonores
- aux risques d'inondation et aux différents PPRI existants sur le territoire
- aux mouvements de terrains
- aux canalisations de transport de matières dangereuses en se référant aux réglementations en vigueur

3.5.2 Gérer les déchets

Le développement et la croissance démographique du territoire ne doivent pas pour autant s'accompagner d'une augmentation proportionnelle des déchets produits d'ici à 2030 : une politique volontariste pourrait même viser à leur non augmentation.

La majorité des centres de traitement se trouvent aujourd'hui hors du territoire du Scot. La saturation possible de ces centres et l'augmentation des trafics de poids lourds à long terme doit amener le territoire à porter une réflexion sur les modalités de prise en charge de ses déchets en compatibilité avec les objectifs de croissance démographique visés.

Les objectifs de limitation à la source, de tri puis de valorisation des déchets nécessite de mener un bilan des pratiques territoriales mais aussi des réflexions à plus grande échelle.

Aperçu de quelques ambiances paysagères du territoire

3.6 LUTTER CONTRE LE RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE ET ANTICIPER SUR SES CONSÉQUENCES

Le Scot des Rives du Rhône s'est emparé de l'enjeu de réduction des gaz à effet de serre et de recours aux énergies renouvelables, dans l'esprit des nouvelles exigences promues par la loi « Grenelle II ».

Les orientations du Scot devront concourir globalement à la rationalisation, à défaut de la réduction, de la production de gaz à effet de serre par le territoire. Cet objectif devra servir de fil conducteur aux nouvelles politiques territoriales, au même titre que la protection des ressources.

Dans le même ordre d'idées, des mesures telles que la préservation des zones humides et forestières, la végétalisation des centres urbains, l'implantation réfléchie des bâtiments, participeront localement à la réduction des effets attendus du réchauffement climatique (îlots de chaleur).

Enfin, tout en promouvant le développement des énergies renouvelables, il faudra rester vigilant et fixer des règles au développement des grandes centrales de production et à leurs impacts, notamment en termes de consommation d'espaces naturels et agricoles.

Les Roches-de-Condrieu

Objectif 4

Rationaliser les déplacements et optimiser les infrastructures de transport

Le projet de Scot participera à l'efficience des transports collectifs, de la ligne de bus locale au transport ferroviaire régional de voyageurs. L'axe ferroviaire constitue à ce titre une véritable colonne vertébrale pour la structuration urbaine. Plus globalement, la multimodalité offerte par la présence des axes ferroviaires et fluviaux constitue une véritable opportunité pour le développement économique. L'efficacité économique des Rives du Rhône dépendra aussi de la capacité des élus à mettre le réseau viaire au service du projet, et non l'inverse.

4.1 REPENSER L'URBANISME AU SERVICE DES TRANSPORTS EN COMMUN ET NON L'INVERSE

4.1.1 Valoriser la dorsale ferroviaire du territoire en lien avec la création de nouveaux quartiers

La limitation des flux de transport automobile et notamment des flux domicile-travail ne peut passer que par une offre pertinente en transport collectif à l'échelle de la métropole lyonnaise. Les pôles-gares sont les lieux stratégiques pour mettre en œuvre une politique efficace en matière de transports en commun. Les autres secteurs moins urbanisés du territoire doivent pouvoir bénéficier d'une offre de transport alternative à la voiture.

Les gares et les secteurs situés à proximité, constituent dès lors des espaces stratégiques en termes de développement pour l'accueil de l'habitat, d'activités et d'équipements, capables d'être à l'origine de l'émergence de nouveaux quartiers. C'est le sens de l'étude menée en 2007 par l'agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise sur le potentiel d'urbanisation autour des six principales gares des Rives du Rhône. Cette étude « Urbagare » a mis en lumière les capacités notables d'intensification urbaine autour des pôles-gares et à conforté le projet de Scot dans ses ambitions.

4.1.2 Améliorer la qualité de la desserte en transports en commun

Comme pour le logement, le projet de Scot promeut une société de la liberté de choix, au titre de laquelle figure celui du mode de déplacement. Chacun doit pouvoir sans trop d'efforts se voir proposer une alternative à la voiture pour se déplacer, qu'il s'agisse du travail, des loisirs, des commerces, etc. La concentration du développement urbain dans les agglomérations réduira la dépendance des futurs habitants à la voiture et par là même leur vulnérabilité énergétique. De même, les zones d'activités économiques et commerciales devront pouvoir bénéficier d'une offre en transports collectifs. Au final, ces objectifs permettront de diminuer la congestion routière ainsi que la production de gaz à effet de serre.

4.1.3 Réhabiliter les modes de déplacements doux par le retour à une « ville des courtes distances »

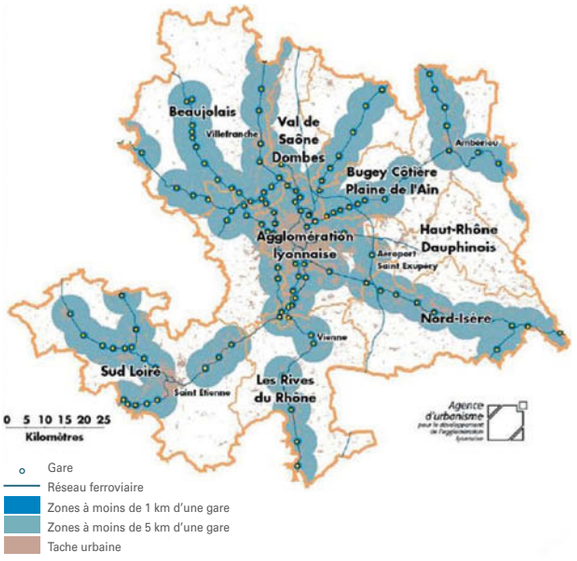
De même que « l'énergie la plus propre est celle que l'on ne consomme pas », « le déplacement le plus court est celui que l'on ne fait pas ». Ainsi avant même de réfléchir à un urbanisme qui optimise le recours aux transports alternatifs, il convient de réduire les obligations de déplacement et faciliter des modes de transports « décarbonés ». Équipements publics, commerces, services devront s'implanter de façon à être accessibles facilement, par le plus grand nombre et sans avoir nécessairement recours à la voiture. De même, il conviendra d'intensifier la production de logements dans les secteurs proches de ces équipements et services.

4.1.4 Promouvoir des politiques de stationnement qui n'entrent pas en contradiction avec la promotion des pratiques de mobilité plus durables

D'une manière générale, l'offre en places de stationnement pour les voitures individuelles ne doit pas s'inscrire en contradiction avec les politiques menées à l'échelle du territoire en matière de promotion des modes de déplacement alternatifs (bus, modes doux). Les politiques de stationnement doivent s'adapter en fonction de la localisation de la zone concernée (du quartier villageois au pôle-gare), de sa nature (du secteur résidentiel à la zone d'activités économiques et/ou commerciales) et de son accessibilité et niveau de desserte par les transports en commun. Dans tous les cas, les politiques d'aménagement doivent favoriser le recours aux pratiques de mobilité alternatives (parc relais, stationnement des vélos).

4.2 PARTICIPER À L'ÉMERGENCE D'UN RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE LYONNAISE

ÉTOILE FERROVIAIRE DE LA RÉGION LYONNAISE : BASE DU PROJET REAL



La mobilité et les déplacements sur le territoire doivent être réfléchis à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise en lien avec les flux quotidiens de population entrants et sortants du territoire.

Le territoire s'inscrit donc dans les réflexions menées sur l'ensemble de « l'étoile ferroviaire » dans le cadre du projet Real qui concourre à de meilleurs cadencements et tarifications ainsi qu'à la valorisation des potentialités d'aménagement existantes autour des gares.

Compte tenu du scénario de développement choisi pour le territoire, prévoyant l'émergence d'un nouvel espace urbain au sud, il paraît indispensable de prolonger ces réflexions au-delà de Vienne jusqu'à Saint-Rambert-d'Albon.

Cette volonté répond à l'objectif d'intégrer en amont la cohérence entre la croissance de la population, de l'emploi et des services avec la desserte en transport collectif, compte tenu des perspectives de développement dans cette partie du territoire.

4.3 RENFORCER LA MULTIMODALITÉ DU TERRITOIRE EN OPTIMISANT LE POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DES VOIES FERROVIAIRES ET DE LA VOIE D'EAU POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Le territoire bénéficie d'une localisation stratégique favorable au développement et à l'utilisation de modes alternatifs pour le transport des marchandises (présence de deux voies ferrées, du Rhône et de plusieurs ports et quais d'embarquement).

La prise en compte de la voie ferrée et de la voie d'eau fait partie de la stratégie de développement économique. Leur utilisation pourra conditionner l'accueil des entreprises afin de pérenniser l'essor de ces modes de transports alternatifs au tout routier sur le long terme.

Les dix présidents de Scot se sont à ce titre positionnés le 6 juillet 2006 au travers d'un avis commun sur le débat public sur l'avenir de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien (Vral) pour « passer d'un couloir de transit à une vallée lieu de vie ». L'optimisation des infrastructures existantes, la mise en place de politiques tarifaires adéquates permettront un rééquilibrage vers les modes de transports plus durables, alternatifs à la route, que sont le fer et le fleuve.

Port de Salaise-Sablons - Vienne Sud

Activités logistiques, parc d'activités Nord Drôme Ardèche

Péniche sur le Rhône à Condrieu

4.4 DÉFINIR UN SYSTÈME DE LIAISONS VIAIRES HIÉRARCHISÉ EN LIEN AVEC LES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT

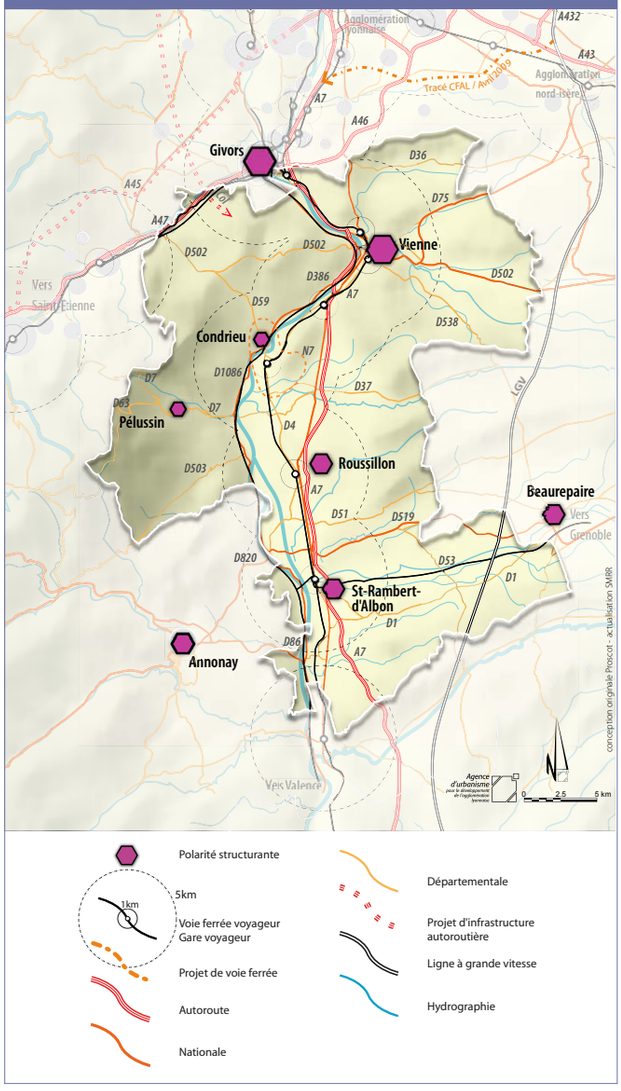
Le territoire s'inscrit dans la logique des flux de transports européens (présence de l'A7, proximité d'infrastructures routières stratégiques du sud de Lyon comme l'A43, l'A46 et l'A47) et bénéficie d'une excellente desserte routière.

Compte tenu de cette excellente desserte routière et de la saturation progressive des terrains d'accueil pour l'activité logistique à l'échelle de l'agglomération lyonnaise, le territoire connaît un développement important de l'activité logistique et un accroissement des déplacements des poids lourds associés à celui-ci.

L'augmentation du trafic associé au développement économique soulève la question du rôle des infrastructures de transport et notamment des axes émergents (axes situés à l'est de Vienne, axe trans-Rhône liant Annonay à Grenoble qui connaissent un développement économique important). Le statut et l'aménagement de ces axes ne sont pas toujours en adéquation avec les projets de développement actuels et à venir sur le territoire.

La définition d'un système viaire hiérarchisé doit permettre à terme d'optimiser les infrastructures existantes et donc de limiter la construction de nouvelles routes, en identifiant les liaisons routières stratégiques pour le développement du territoire. Les différentes opérations d'aménagement ne devront pas compromettre leur fonction et leur fonctionnement sur le long terme.

HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU ROUTIER DU TERRITOIRE



Promouvoir des politiques de l'habitat plus solidaires et des formes urbaines plus durables

Le logement doit être un axe fort de la stratégie d'aménagement. La production de logements plus diversifiés, moins consommateurs d'espace et plus innovants est un attendu fort du Scot.

5.1 PRODUIRE DES LOGEMENTS QUI RÉPONDENT AUX BESOINS ET ATTENTES DE TOUS

La croissance démographique du territoire ne peut être envisagée sans un accompagnement qualitatif dans la production des nouveaux logements.

Le diagnostic a fait apparaître un fort déséquilibre sur le territoire dans la production de logements (les trois quarts des logements construits entre 1990 et 2005 étaient des maisons individuelles).

Au-delà des conséquences dommageables pour le territoire au niveau de la consommation d'espace et de la dégradation des paysages, ce constat présente également un risque social pouvant nuire à terme à son attractivité et à son bon fonctionnement, au niveau des parcours résidentiels notamment.

La croissance de la population devra donc s'accompagner de la production d'un habitat diversifié (maisons individuelles, maisons de ville, habitat intermédiaire, petit collectif) favorisant la mixité des typologies d'habitat et la mixité sociale (accession à la propriété, locatif privé et social).

De l'habitat individuel...

© SMRR

© SMRR

... au petit collectif

© Agence d'urbanisme de Lyon M.P. Ruch

© Agence d'urbanisme de Lyon A. Wojtowicz

5.2 FREINER LA CONSOMMATION EFFRÉNÉE DU FONCIER ET ROMPRE AVEC L'ÉPARPILLEMENT URBAIN

La diversification des formes urbaines et des typologies de logements devra participer à une baisse de la consommation d'espace sur le territoire.

Cette réduction de la consommation foncière sera liée à la densification de l'habitat, pour tendre vers une densité moyenne à l'échelle du territoire d'environ 30 logements à l'hectare pour l'ensemble des nouveaux logements construits, contre 13 logements à l'hectare aujourd'hui.

La diminution de la consommation d'espace sera également liée à la production de quartiers privilégiant une mixité des fonctions urbaines et donc la proximité de l'ensemble des services à la population.

Ce type d'aménagement prend tout son sens dans le cadre d'opérations de renouvellement/réinvestissement à l'intérieur du tissu urbain constitué (« dents creuses », friches). C'est l'une des clés d'économie foncière primordiale pour le Scot. Pour exemple, de 2000 à 2005, 70 % des constructions nouvelles réalisées à l'est et au sud du Scot de l'agglomération lyonnaise l'ont été en milieu urbain.

À ce titre, la réflexion sur le développement urbain des communes verra se substituer au réflexe type « Quels nouveaux terrains vais-je urbaniser ? » la nouvelle exigence « Combien d'hectares vais-je réussir à économiser ? ». Le mitage, l'essor de hameaux éloignés des services de première nécessité, la rétention foncière dans les centres-bourgs sont autant de dynamiques qu'il faudra contrecarrer.

5.3 INCITER À UNE RÉAPPROPRIATION PAR LES POUVOIRS PUBLICS DE LA PRODUCTION DE LA VILLE

5.3.1 Encourager des modes de construction innovants

Le développement d'un habitat durable doit se traduire par l'émergence de constructions innovantes à travers tout le territoire. Outre l'intégration paysagère des nouvelles constructions qui ne devront pas remettre en cause les caractéristiques des grandes entités paysagères du territoire et la morphologie des espaces bâtis (respect des grandes coupures d'urbanisation, implantation harmonieuse du bâti, etc.), il sera recherché une intégration écologique en favorisant les éco-constructions.

Néanmoins, la conception écologique des nouvelles constructions ne saurait en aucun cas légitimer l'urbanisation de certains secteurs qui de par leur vulnérabilité méritent protection (zones humides, inondables, naturelles, etc.), **les nouvelles pratiques écologiques quant aux formes d'habiter ne pouvant servir d'alibi aux manières d'urbaniser**.

Des opérations d'envergure, sous forme de « quartiers durables » seraient l'occasion d'engager une dynamique en matière d'éco-construction susceptible d'avoir des retombées positives sur l'ensemble du territoire dans la production des nouveaux logements.

5.3.2 Poursuivre la requalification urbaine et sociale des quartiers « politique de la ville »

Cet enjeu concerne spécifiquement les quartiers de Malissol à Vienne (2 600 habitants) et du Plan des Aures à Pont-Évêque (1 200 habitants). Le 10 novembre 2010, une convention de rénovation urbaine a en effet été signée avec l'agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU) pour requalifier deux quartiers de l'agglomération viennoise. Le Scot en partage et promeut les trois objectifs majeurs :

1. **Intégrer les quartiers d'habitat social dans l'agglomération viennoise, mettre en œuvre la continuité urbaine :** tisser des liens en valorisant les espaces publics et les voiries, repenser les circulations, régler les problèmes de confort et de sécurité et aussi d'image.
2. **Adapter qualitativement le parc social de Vienne et Pont-Évêque à l'évolution de la demande :** améliorer l'image du logement social en développant des logements mieux adaptés aux besoins.
3. **Diversifier l'habitat et les fonctions urbaines des quartiers « politique de la ville » :** implanter des équipements publics, encourager la mixité sociale pour le développement diversifié de l'habitat, conforter les liens entre les zones d'activités et les zones résidentielles…

Éco-quartier les Béalieres à Meylan

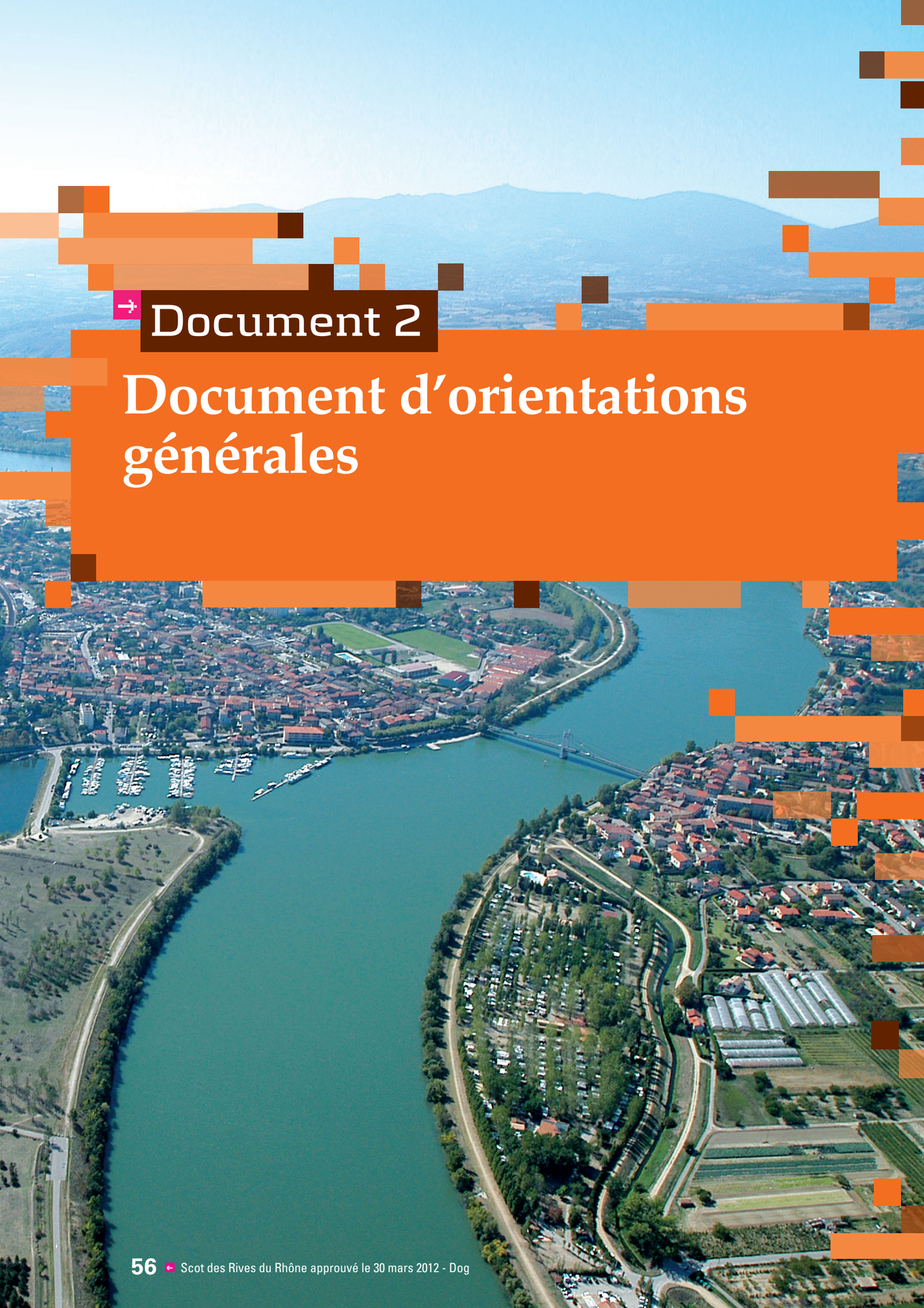
Le quartier de Malissol à Vienne

5.3.3 Agir sur le foncier, « matière première » de l'urbanisme

Une stratégie foncière bâtie sur des priorités territoriales clairement définies et sur une politique active d'anticipation constituera l'un des leviers de mise en œuvre majeurs du projet de Scot. Les espaces et sites privilégiés d'intervention foncière doivent être déterminés. Les pouvoirs publics devront s'emparer à tous les niveaux d'actions et par tous les outils possibles de cette problématique.

Le foncier, matière première de l'urbanisme

Mémo



Document 2

Document d'orientations générales

PRÉAMBULE 64

RAPPEL DES OBJECTIFS DU PADD 66

LE DOG : MODE D'EMPLOI 70

PARTIE 1 72
Affirmer le rôle structurant des agglomérations dans l'armature urbaine

PARTIE 2 84
Structurer et renforcer l'attractivité économique

PARTIE 3 110
Préserver les ressources et les espaces naturels et agricoles

PARTIE 4 152
Rationaliser les déplacements et optimiser les infrastructures de transport

PARTIE 5 172
Promouvoir des politiques de l'habitat plus solidaires et des formes urbaines plus durables

CONCLUSION 196

Document 2

Sommaire

PRÉAMBULE 64

RAPPEL DES OBJECTIFS DU PADD 66

1.1 LE MODÈLE DE DÉVELOPPEMENT CHOISI 67

1.2 LA CHARPENTE DU PROJET : « LES INVARIANTS » 67

1.3 LES OBJECTIFS STRATÉGIQUES DU PROJET 67

1.3.1 Objectif 1 : Affirmer le rôle structurant des agglomérations dans l'armature urbaine 67
1.3.2 Objectif 2 : Structurer et renforcer l'attractivité économique 67
1.3.3 Objectif 3 : Préserver les ressources et les espaces naturels et agricoles 67
1.3.4 Objectif 4 : Rationaliser les déplacements et optimiser les infrastructures de transport 67
1.3.5 Objectif 5 : Promouvoir des politiques de l'habitat plus solidaires et des formes urbaines plus durables 68

LE DOG : MODE D'EMPLOI 70

PARTIE 1

AFFIRMER LE RÔLE STRUCTURANT DES AGGLOMÉRATIONS DANS L'ARMATURE URBAINE 72

CHAPITRE 1- INVERSER LES TENDANCES ET ROMPRE AVEC LA PÉRIURBANISATION : LES MODALITÉS D'APPLICATION DU DÉFI 74

CHAPITRE 2- ENCOURAGER ET FAVORISER LES « BONNES PRATIQUES » 76

2.1 LES PROGRAMMES LOCAUX DE L'HABITAT : OUTILS DE DÉCLINAISON STRATÉGIQUE DU SCOT 76

2.2 PROMOUVOIR LA SOLIDARITÉ ENVERS LES PLUS ÂGÉS 76

2.3 ENCOURAGER LA SOLIDARITÉ SOCIALE 76

2.4 VALORISER LE RENOUVELLEMENT URBAIN 77

2.5 INCITER À LA RÉALISATION DE CONCEPTS URBANISTIQUES INNOVANTS SUR LE TERRITOIRE 77

PARTIE 2

STRUCTURER ET RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE 84

CHAPITRE 1- SE FIXER DES EXIGENCES COMMUNES POUR L'ACCUEIL DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES 86

CHAPITRE 2- VALORISER LES GRANDS SITES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE MÉTROPOLITAIN 88

2.1 LA ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE DE SALAISE-SABLONS ET LE PARC D'ACTIVITÉS NORD DRÔME-ARDÈCHE : L'IMPÉRATIF D'UN DÉVELOPPEMENT CONCERTÉ ET COMPLÉMENTAIRE 88

2.1.1 La zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons 88
2.1.2 Le parc d'activités Nord Drôme-Ardèche 88

2.2 LES PLATEFORMES CHIMIQUES DE SAINT-CLAIR-DU-RHÔNE ET DE ROUSSILLON - SALAISE-SUR-SANNE : LA « GRANDE VALLÉE DE LA CHIMIE » 89

2.3 LE SITE INDUSTRIALO-PORTUAIRE DE GIVORS - LOIRE-SUR-RHÔNE : UN FUTUR PORT PUBLIC STRATÉGIQUE POUR LA MÉTROPOLE 89

CHAPITRE 3- ADAPTER LES STRATÉGIES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE AUX DIFFÉRENTS CONTEXTES TERRITORIAUX 91

3.1 ORGANISER LES FORTES CAPACITÉS DE L'AGGLOMÉRATION ROUSSILLON - SAINT-RAMBERT-D'ALBON 91

3.2 IDENTIFIER LES MEILLEURES POTENTIALITÉS DU BASSIN DE VIE VIENNOIS 93

3.3 LE PILAT : METTRE EN AVANT LES FORCES ENDOGÈNES ET « NATURELLES » DU TERRITOIRE 95

CHAPITRE 4- ENCADRER LE DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL 96

4.1 QUALITÉ, ACCESSIBILITÉ, COMPLÉMENTARITÉ : LES TROIS PILIERS D'UN DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL DURABLE 96

4.1.1 La qualité urbaine et architecturale des polarités commerciales 96
4.1.2 L'accessibilité multimodale 97
4.1.3 Les complémentarités territoriales 97

4.2 HIÉRARCHISER ET CONSOLIDER LA STRUCTURATION COMMERCIALE DU TERRITOIRE 98

4.2.1 Des fonctions hierarchisées qui orientent les évolutions des pôles marchands 98
4.2.2 Une évolution de l'offre commerciale des différents types de pôles marchands 100

Document 2

Sommaire

CHAPITRE 5- ORGANISER ET PROMOUVOIR LA DIVERSIFICATION DU TISSU ÉCONOMIQUE DES RIVES DU RHÔNE EN DEHORS DES ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES 102

CHAPITRE 6- GARANTIR LA QUALITÉ DES POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT DES ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ET DES ZONES COMMERCIALES 103

CHAPITRE 7- METTRE EN RÉSEAU L'OFFRE EN TOURISME ET LOISIRS 105

7.1 CONCEVOIR UNE OFFRE COMPLÈTE METTANT EN VALEUR LES ATOUTS TOURISTIQUES DU TERRITOIRE 105

7.2 GARANTIR L'ACCESSIBILITÉ POUR TOUS AUX GRANDS ÉQUIPEMENTS CULTURELS ET DE LOISIRS 106

7.3 DÉVELOPPER LES ACTIVITÉS TOURISTIQUES ET DE LOISIRS LIÉES AU FLEUVE 106

7.4 EN ZONE DE MONTAGNE, S'ASSURER QUE LES PROJETS TOURISTIQUES RESPECTENT LA SENSIBILITÉ DES ÉQUILIBRES ÉCONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX LOCAUX 107

7.5 METTRE EN PLACE UN OBSERVATOIRE DU TOURISME ET DES LOISIRS 107

PARTIE 3

PRÉSERVER LES RESSOURCES ET LES ESPACES NATURELS ET AGRICOLES 110

CHAPITRE 1- PROTÉGER ET VALORISER LES ESPACES NATURELS 112

1.1 LES CŒURS VERTS 112

1.2 LES ESPACES NATURELS REMARQUABLES 112

1.2.1 Les espaces et sites naturels protégés 113

1.2.2 Les espaces et sites naturels préservés 114

1.3 LES CORRIDORS ÉCOLOGIQUES 114

1.4 LES COUPURES VERTES À MAINTENIR 116

1.5 LES ZONES FORESTIÈRES ET BOISÉES 119

1.5.1 Optimiser le rôle économique du bois 119

1.5.2 Préserver les fonctionnalités écologiques 119

1.5.3 Maintenir le rôle des espaces boisés dans les loisirs et l'aménagement du territoire 120

1.5.4 Anticiper et gérer les risques liés à la forêt 120

CHAPITRE 2- ASSURER LE MAINTIEN D'UNE AGRICULTURE MULTIFONCTIONNELLE 122

2.1 RECONNAÎTRE ET PRENDRE EN COMPTE LES DIFFÉRENTS RÔLES ET FONCTIONS DE L'AGRICULTURE 122

2.2 PRÉSERVER ET PROTÉGER LES TERROIRS AGRICOLES 123

2.3 RESPECTER LES FONCTIONNALITÉS DES ESPACES AGRICOLES 127

CHAPITRE 3- GARANTIR LA PÉRENNITÉ DES RESSOURCES NATURELLES 130

3.1 PROTÉGER LA RESSOURCE EN EAU ET EN RATIONALISER LES USAGES 130

3.2 PROMOUVOIR UNE EXPLOITATION RAISONNÉE DES CARRIÈRES 132

CHAPITRE 4- PRÉSERVER L'IDENTITÉ DES GRANDES UNITÉS PAYSAGÈRES ET VALORISER LES ÉLÉMENTS STRUCTURANTS DU TERRITOIRE 133

4.1 VEILLER À LA QUALITÉ DES ZONES DE CONTACT ENTRE LE BÂTI ET LA CAMPAGNE 133

4.2 RESPECTER LA TRAME DES ESPACES BÂTIS ET MAINTENIR DES ESPACES DE RESPIRATION PAYSAGÈRE 133

4.3 VALORISER ET MAINTENIR LES CÔNES DE VUE SUR LES GRANDS PAYSAGES 135

4.4 METTRE EN VALEUR LES ENTRÉES DE VILLE ET LES ABORDS DES AXES STRUCTURANTS 135

4.5 ADAPTER LES NOUVELLES CONSTRUCTIONS À LA TOPOGRAPHIE, PRÉSERVER ET VALORISER L'ARCHITECTURE TRADITIONNELLE REMARQUABLE 136

CHAPITRE 5- VALORISER UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ EN LIMITANT LES NUISANCES 140

5.1 DÉVELOPPER UNE CULTURE DU RISQUE AU SEIN DU TERRITOIRE 140

5.2 RÉDUIRE LE RISQUE DE RUISSELLEMENT 140

5.3 LIMITER LE RISQUE D'INONDATION 141

5.4 PRÉVENIR LES AUTRES RISQUES NATURELS 141

5.5 GÉRER LE RISQUE INDUSTRIEL 142

5.6 PRENDRE EN COMPTE LES AUTRES POLLUTIONS ET NUISANCES 144

5.6.1 Les nuisances sonores 144
5.6.2 Les pollutions atmosphériques 146
5.6.3 Les plantes invasives 146

5.7 AMÉLIORER LE TRAITEMENT DES DÉCHETS 147

Document 2

Sommaire

CHAPITRE 6- UN SCOT POUR LUTTER CONTRE LE RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE ET ANTICIPER SES CONSÉQUENCES 148

6.1 RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE 148

6.2 PROMOUVOIR LES ÉNERGIES RENOUVELABLES 148

6.3 ADAPTER LES DOCUMENTS D'URBANISME AUX EFFETS ATTENDUS DU CHANGEMENT CLIMATIQUE 149

PARTIE 4

RATIONALISER LES DÉPLACEMENTS ET OPTIMISER LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT 152

CHAPITRE 1- RENFORCER LES LIENS ENTRE L'URBANISME ET LES TRANSPORTS 154

1.1 LES PÔLES-GARES : SECTEURS PRIORITAIRES DE LA CROISSANCE URBAINE 154

1.2 LE NIVEAU DE DESSERTE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN COMME FIL DIRECTEUR DE L'URBANISATION 159

1.2.1 Le développement des transports en commun dans les agglomérations et les villes 159

1.2.2 Le développement des modes de transport alternatifs à l'usage individuel de la voiture en dehors des agglomérations 160

1.3 L'ACCESSIBILITÉ AUX TRANSPORTS ET AUX SERVICES DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE 161

1.4 DÉVELOPPER UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT ÉCONOME EN ESPACE ET ARTICULÉE AVEC LES DESSERTES EN TRANSPORTS EN COMMUN ET MODES DOUX 162

CHAPITRE 2- LE DÉVELOPPEMENT DE L'INTERMODALITÉ POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES 163

CHAPITRE 3- VALORISER LES MODES DE DÉPLACEMENT NON MOTORISÉS 164

CHAPITRE 4- LE MAINTIEN D'UNE ARMATURE ROUTIÈRE PERFORMANTE ET HIÉRARCHISÉE 166

4.1 LES FONCTIONNALITÉS DU RÉSEAU ROUTIER À L'HORIZON 2030 166

4.2 LES PROJETS INDISPENSABLES POUR MAINTENIR LE NIVEAU DE DESSERTE ET DE MOBILITÉ DU TERRITOIRE 167

4.2.1 Améliorer les conditions de circulation du pays viennois et de la région de Condrieu 167

4.2.2 Anticiper l'aggravation des conditions de circulation dans l'agglomération Roussillon Saint-Rambert-d'Albon 168

4.2.3 Accompagner la structuration des territoires de l'espace Trans-Rhône Isère Drôme Ardèche Nord (Tridan) 168

PARTIE 5

PROMOUVOIR DES POLITIQUES DE L'HABITAT PLUS SOLIDAIRES ET DES FORMES URBAINES PLUS DURABLES 172

CHAPITRE 1- PROMOUVOIR DES FORMES URBAINES VARIÉES ET LIMITER LA CONSOMMATION FONCIÈRE 174

CHAPITRE 2- ROMPRE AVEC LA DISPERSION DE L'HABITAT 176

CHAPITRE 3- RÉINVESTIR DANS LE TISSU URBAIN EXISTANT 180

CHAPITRE 4- DIVERSIFIER L'OFFRE EN LOGEMENTS POUR RÉPONDRE À TOUS LES BESOINS 182

4.1 AUGMENTER LA PART DES LOGEMENTS LOCATIFS ABORDABLES 182

4.2 S'ADAPTER AUX BESOINS DES PERSONNES ÂGÉES 183

4.3 PRENDRE EN COMPTE LES BESOINS D'ACCÈS AU LOGEMENT DES JEUNES ADULTES 184

4.4 SE DOTER D'HÉBERGEMENTS D'URGENCE 184

4.5 ACCUEILLIR LES GENS DU VOYAGE 184

CHAPITRE 5- POURSUIVRE LA REQUALIFICATION URBAINE ET SOCIALE DES QUARTIERS « POLITIQUE DE LA VILLE » 186

CHAPITRE 6- ENCOURAGER UN URBANISME RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT 187

CHAPITRE 7- FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT D'UN URBANISME DE PROJET 190

7.1 AMÉLIORER LA QUALITÉ DES NOUVELLES FORMES URBAINES PRODUITES 190

7.2 VEILLER AU MAINTIEN ET AU DÉVELOPPEMENT DES TRAMES VERTES URBAINES 191

CHAPITRE 8- ANTICIPER LES BESOINS EN ÉQUIPEMENTS 192

CHAPITRE 9- METTRE EN PLACE DES POLITIQUES PUBLIQUES PERMETTANT LA MAÎTRISE DU FONCIER 193

9.1 UNE STRATÉGIE FONCIÈRE À L'ÉCHELLE DU SCOT QUI S'APPUIERA SUR DES PARTENAIRES ET DES OUTILS VARIÉS 193

9.2 DÉVELOPPER LES CAPACITÉS D'ACTION DES COMMUNES ET INTERCOMMUNALITÉS 194

CONCLUSION 196

Document 2

PRÉAMBULE

Le document d'orientations générales (Dog) constitue le document de référence du Scot : si le projet d'aménagement et de développement durable (Padd) décline le projet global qui sous-tend le Scot et les objectifs stratégiques retenus, le document d'orientations générales est un document plus technique qui revêt un caractère prescriptif. **Il représente le mode d'application pratique et opposable du Scot.** Le contenu du Dog est défini par l'article R.122-3 du code de l'urbanisme (cf. annexe 8).

Le document d'orientations générales constitue donc le « dernier » maillon de la chaîne d'élaboration du schéma. Il est destiné à encadrer les documents locaux de planification (PLU (plans locaux d'urbanisme) et cartes communales), les politiques sectorielles telles que les PLH (programmes locaux de l'habitat), les PDU (plans de déplacements urbains) ainsi que les opérations d'aménagement et d'urbanisme (telles que décrites au R.122-5 du code de l'urbanisme). C'est essentiellement à sa lumière que s'évaluera la compatibilité de ces documents et procédures. **Cette notion de compatibilité, moyen d'action essentiel du Scot, est effective lorsqu'un projet de portée inférieure n'est pas contraire à ses principes fondamentaux, à ses orientations et qu'il contribue à leur réalisation.**

En effet, le Scot ayant davantage vocation à définir les résultats à atteindre, plutôt que les méthodes et moyens à employer pour y parvenir, son action territoriale est rarement directe. Elle prend sens et efficacité au travers de l'application de cette règle de compatibilité et des documents qui lui sont subordonnés.

Le Scot doit également tenir compte des objectifs et programmes de l'État, mentionnés notamment dans le porter à connaissance de l'État. Il met de même en œuvre, dans le respect du principe de compatibilité, la directive territoriale d'aménagement (DTA), la charte du parc naturel régional (PNR) du Pilat et les orientations du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) du bassin Rhône Méditerranée Corse et du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) Bièvre Liers Valloire.

Suivant la même structuration que le Padd, le Dog se décompose en cinq grands axes qui abordent successivement :

- les grands équilibres de développement et l'armature urbaine du territoire à l'horizon 2030
- les exigences à respecter pour assurer un développement économique durable
- les ressources naturelles et agricoles à préserver
- les transports et déplacements comme porte d'entrée des politiques urbaines
- l'habitat, qu'il faut rendre plus accessible et moins dispendieux en foncier

La vallée du Rhône

Document 2

RAPPEL DES OBJECTIFS DU PADD

Le projet politique définissant la stratégie globale de développement pour le territoire des Rives du Rhône, débattu et validé dans ses grands principes en comité syndical le 6 mars 2007, a donné lieu à l'élaboration du Padd, compris dans le présent dossier.

1.1 LE MODÈLE DE DÉVELOPPEMENT CHOISI

Les élus se positionnent en faveur d'une politique volontariste en matière de développement et de croissance démographique, en cohérence avec les « engagements » métropolitains partagés par ailleurs avec les autres Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise (démarche inter-Scot).

Une hypothèse haute de croissance démographique est ainsi retenue dans le Padd, anticipant l'accueil d'un peu plus de 40 000 nouveaux habitants entre 2009 et 2030. À noter que ce chiffre n'est pas qu'un simple objectif quantitatif, il s'inscrit avant tout dans une démarche qualitative, d'anticipation et de maîtrise de l'urbanisation.

1.2 LA CHARPENTE DU PROJET : « LES INVARIANTS »

La préservation des grandes entités naturelles, paysagères et agricoles du territoire ainsi que la valorisation des grands axes de circulation existants ou en projet (fer, fleuve, route) font partie des « invariants » que le projet de Scot se doit de respecter, quels que soient les choix de développement qui puissent être retenus par les élus.

Le projet de territoire doit également composer avec les contraintes existantes dans la vallée du Rhône (risques industriels et naturels notamment).

Par ailleurs, les élus ont affiché la volonté de faire correspondre le développement économique du territoire avec la croissance démographique attendue (objectif d'un logement nouveau par emploi nouveau). Cette ambition tend à conserver l'autonomie et le dynamisme territorial des Rives du Rhône.

1.3 LES OBJECTIFS STRATÉGIQUES DU PROJET

1.3.1 Objectif 1 : Affirmer le rôle structurant des agglomérations dans l'armature urbaine

Le projet s'inscrit dans une logique d'inversion des tendances constatées en matière de développement urbain. Les élus se sont positionnés en faveur d'une armature urbaine hiérarchisée pour 2030, renforçant le poids des deux agglomérations principales et des centres urbains, dans le but de freiner le phénomène de périurbanisation. L'agglomération viennoise et l'agglomération Roussillon – Saint-Rambert-d'Albon doivent ainsi accueillir une part importante de la population nouvelle du territoire. La vallée du Rhône, redevenant l'axe de développement principal, rapprochera la population des principaux équipements, services et réseaux de transports en commun.

1.3.2 Objectif 2 : Structurer et renforcer l'attractivité économique

La localisation stratégique du territoire traversé par la vallée du Rhône, ainsi que l'importance des disponibilités foncières en bordure de fleuve doivent être valorisées et optimisées dans le cadre d'un développement coordonné des grands sites stratégiques à l'échelle du territoire des Rives du Rhône et de l'aire métropolitaine lyonnaise.

En dehors des sites économiques majeurs, un développement économique diversifié et encadré doit être favorisé sur l'ensemble du territoire (développement de l'artisanat, du commerce, du tertiaire, des loisirs). Par ailleurs, l'ensemble des projets de développement doit intégrer une dimension environnementale forte.

1.3.3 Objectif 3 : Préserver les ressources et les espaces naturels et agricoles

Le Scot doit garantir le maintien des grands équilibres entre espaces naturels, agricoles et bâtis, ainsi que la préservation des grandes unités paysagères.

Des dispositions sont mises en place pour protéger et valoriser les espaces naturels, garantir la viabilité des exploitations agricoles et assurer le maintien d'une agriculture multifonctionnelle.

Une attention particulière est accordée à l'intégration des nouvelles constructions dans l'environnement (entrée d'agglomération, adaptation au contexte géographique, etc.) et à la prise en compte des risques naturels et technologiques.

1.3.4 Objectif 4 : Rationaliser les déplacements et optimiser les infrastructures de transport

En matière de transport et d'infrastructure, le Scot favorise le développement des modes de transports alternatifs à la route, en participant notamment à l'émergence d'un réseau de transports collectifs à l'échelle métropolitaine (réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise) et en renforçant la multimodalité du territoire (fort potentiel lié aux voies ferrées et à la voie d'eau).

Un réseau viaire hiérarchisé doit également être défini en lien avec les projets de développement.

1.3.5 Objectif 5 : Promouvoir des politiques de l'habitat plus solidaires et des formes urbaines plus durables

Afin de répondre aux attentes de l'ensemble des habitants, les élus du syndicat mixte se positionnent en faveur d'une diversification des formes d'habitat et d'une plus grande mixité sociale. Les orientations du Scot encouragent ainsi la production d'un habitat moins consommateur d'espace, plus diversifié en termes de statut d'occupation et de typologie de logements (immeubles collectifs, logements intermédiaires, groupés, individuels…). Il s'agit également d'encourager les modes de construction innovants et la production de quartiers intégrant l'ensemble des objectifs de développement durable.

Mémo

Document 2

LE DOG : MODE D'EMPLOI

Ce mode d'emploi décrit la manière dont est structuré le Dog pour en faciliter la lecture.

Les parties

Elles présentent et développent les grands domaines d'intervention du Scot (développement économique/ habitat/mobilité…)

Introduction générale

Elle replace la thématique dans son contexte au regard des enjeux issus du diagnostic et du Padd.

L'ancrage métropolitain

Rappel introductif visant à repositionner les orientations du Scot dans le cadre plus large des objectifs poursuivis à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise par les présidents de Scot (démarche inter-Scot) ainsi que par l'État au travers de la DTA.

Les chapitres

Les chapitres présentent les déclinaisons sectorielles ou territoriales du Scot et peuvent éventuellement être subdivisés en sous-chapitres.

Les prescriptions

Il s'agit des dispositions obligatoires mises en place pour garantir le respect des orientations du Scot. Elles s'imposent, dans un rapport de compatibilité, à tous les documents et projets visés à l'article L 122-1 du code de l'urbanisme, parmi lesquels on trouve notamment les PLU, les PLH, les PDU.

Les sous-chapitres

Les recommandations

Les recommandations énoncent des dispositions souhaitables qui ne revêtent pas de caractère obligatoire.

Les illustrations graphiques

Les dispositions du Dog sont accompagnées de cartes et de schémas. Ces documents viennent appuyer les prescriptions écrites et doivent être interprétés, le cas échéant, au regard de celles-ci. Les cartes sont prescriptives, alors que les schémas n'ont qu'une valeur illustrative et pédagogique.

Document 2

PARTIE 1

Affirmer le rôle structurant des agglomérations dans l'armature urbaine

Les élus ont fait le choix d'inverser les dynamiques territoriales à l'œuvre ces dernières années en matière d'urbanisation et de répartition de la croissance démographique (étalement urbain, périurbanisation, atteintes aux espaces agricoles et naturels…). Si un essor démographique d'un peu plus de 40 000 habitants nouveaux est attendu entre 2009 et 2030 (environ 1 % de croissance annuelle à l'échelle du Scot), la stratégie d'accueil et de répartition territoriale des nouveaux habitants doit rompre avec la dynamique de périurbanisation constatée jusqu'à présent. Les polarités doivent redevenir les scènes privilégiées de cette croissance, en accord avec l'armature urbaine du territoire.

Cette armature se structure et se hiérarchise logiquement selon la proximité et la capacité des axes de transport, l'existence d'une desserte en transports en commun, l'offre en emplois, services et équipements des communes concernées.

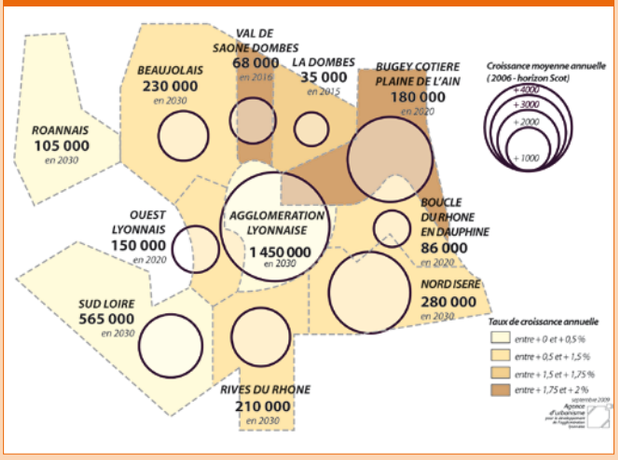
Pour une aire métropolitaine accueillante et multipolaire

Dans le prolongement de la directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise approuvée en janvier 2007, les élus des Scot se sont accordés – dans le cadre de la démarche « inter-Scot » et de son chapitre commun – sur une organisation multipolaire du territoire. Cette organisation multipolaire vise à localiser principalement l'habitat, les emplois et les services dans une quarantaine de polarités urbaines bien équipées et bien desservies, ceci afin de permettre une utilisation plus économe de l'espace et de tendre vers une organisation urbaine plus favorable aux transports en commun et aux modes doux.

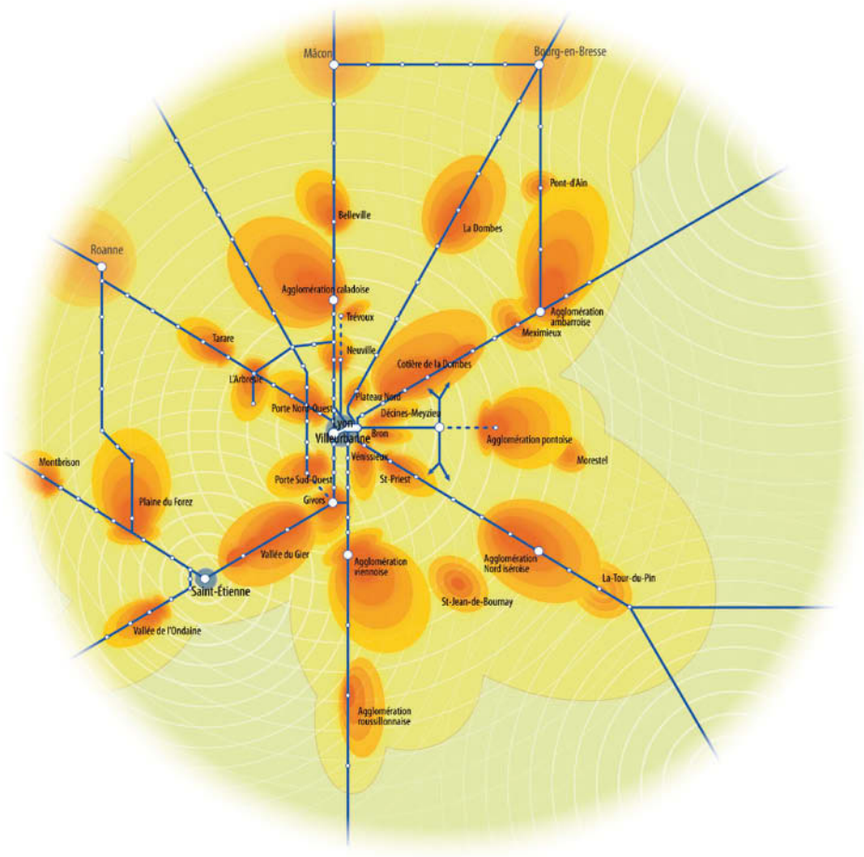
Cet objectif partagé est d'autant plus important que l'aire métropolitaine lyonnaise pourrait accueillir entre 300 000 et 500 000 habitants supplémentaires d'ici à 2030 (ce chiffre n'est pas un objectif en soi, l'ambition étant davantage pour les présidents de Scot de réunir les conditions d'attractivité nécessaires et favorables à cet accueil).

L'aire métropolitaine lyonnaise affiche un objectif ambitieux couplé à un effort de construction significatif. Les Scot de l'agglomération stéphanoise et Nord Isère partagent également des objectifs importants, correspondant à la volonté de tenir leurs rangs de deuxième et troisième pôles métropolitains. Les pôles secondaires doivent également contribuer pour une bonne part à cette croissance, c'est pourquoi les autres Scot s'entendent sur un objectif de développement de l'offre de logements au sein de polarités bien identifiées.

LES OBJECTIFS DÉMOGRAPHIQUES DES SCOT DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE



L'ORGANISATION MULTIPOLAIRE DE L'INTER-SCOT



Inverser les tendances et rompre avec la périurbanisation : les modalités d'application du défi

L'armature urbaine de l'aire métropolitaine lyonnaise se structurera à l'horizon 2030 autour de trois centres métropolitains (Lyon, Saint-Étienne, agglomération des portes de l'Isère) et de plusieurs bassins de vie intermédiaires.

Afin de respecter les grands équilibres de répartition de la population à l'échelle de l'aire métropolitaine, des objectifs de croissance démographique différenciés ont été définis à l'échelle du Scot des Rives du Rhône.

Les capacités de construction de nouveaux logements qui découlent des projections sont l'outil indispensable pour permettre aux objectifs du Scot d'être appliqués, suivis et évalués. Ces capacités ne sauraient en aucun cas constituer un « droit à construire », mais plutôt une limite, eu égard aux prévisions du Scot.

Ces capacités garantissent une répartition de la croissance démographique en meilleure corrélation avec le niveau de services et l'offre en emplois présente et à venir des communes. Ce principe d'une solidarité entre des communes qui modèrent leur rythme de développement et d'autres qui doivent développer les outils techniques et financiers nécessaires pour renforcer leurs capacités d'accueil, est l'une des clefs indispensables à la réussite du projet de Scot.

Comme expliqué dans le Padd, le territoire métropolitain se structure et s'organise à l'horizon 2030 autour de 4 niveaux de polarité :

- hors Rives du Rhône : les centres métropolitains de Lyon, Saint-Étienne, de la Capi (communauté d'agglomération porte de l'Isère)
- à l'échelle des Rives du Rhône : les agglomérations, les villes et les bourgs centres

Pour chaque niveau de polarité, des croissances démographiques différenciées ont été retenues en tenant compte des contraintes géographiques, des disponibilités foncières et de la capacité de chaque agglomération à accueillir des projets d'envergure.
Les agglomérations viennoise et de Roussillon - Saint-Rambert-d'Albon, ainsi que les villes de taille intermédiaire, sont à ce titre les lieux privilégiés pour accueillir l'essor démographique attendu. Cette responsabilité doit être assumée à la fois par l'accélération du rythme de la construction de nouveaux logements et par l'augmentation du nombre d'emplois. Il est envisagé de produire environ 15 500 logements sur les agglomérations et les villes et 8 000 logements dans les villages et les bourgs centres.

L'agglomération de Roussillon - Saint-Rambert-d'Albon est identifiée comme le secteur où les ambitions de croissance démographique du Scot sont proportionnellement les plus importantes. Ce choix est lié à son fort potentiel de développement économique, ses importantes disponibilités foncières pour le développement de l'habitat en foncier libre[1] mais également en renouvellement urbain autour des gares. Ce choix prend également en compte les capacités des ressources naturelles (eau potable notamment) du secteur pour accompagner cette croissance, ainsi qu'une volonté politique locale de mobiliser les moyens nécessaires à la réalisation des objectifs du Scot (transports en commun, politique foncière).

1. Les agglomérations sont composées de plusieurs communes et disposent de l'ensemble des fonctions urbaines et stratégiques (lycée, gare, centre nautique, hypermarché, complexe cinématographique, médiathèque…). Elles rayonnent sur l'ensemble du territoire. Sur le territoire, les deux agglomérations de Vienne et de Roussillon – Saint-Rambert-d'Albon sont destinées à accueillir une grande partie de la croissance démographique et de l'emploi d'ici à 2030. Elles capteront durant cette période la moitié de la croissance démographique attendue.

- L'agglomération viennoise comprend les communes de Vienne (ville centre), Chasse-sur- Rhône, Estrablin, Loire-sur-Rhône, Pont-Évêque, Seyssuel, Sainte-Colombe, Saint-Romain-en-Gal. Elle comptait 51 221 habitants en 2006. L'ambition affichée pour l'agglomération est la construction d'environ 6 500 logements entre 2009 et 2030 (population attendue en 2030 : environ 64 000 habitants).

PRESCRIPTIONS

L'objectif minimal de construction pour les communes de l'agglomération viennoise est dans ce but fixé à 6 logements / an / 1 000 habitants.

- L'agglomération de Roussillon - Saint-Rambert-d'Albon comprend les communes de Roussillon, du Péage-de-Roussillon et de Saint–Rambert-d'Albon (villes centres) ainsi que celles d'Anneyron, Chanas, Sablons, Salaise-sur-Sanne et Saint-Maurice-l'Exil. Elle comptait, en 2006, 36 779 habitants. L'ambition affichée pour l'agglomération est la construction d'environ 7 200 logements entre 2009 et 2030 (population attendue en 2030 : environ 52 000 habitants).

PRESCRIPTIONS

L'objectif minimal de construction pour les communes de l'agglomération Roussillon - Saint-Rambert-d'Albon est dans ce but fixé à 9 logements / an / 1 000 habitants.

L'intensité du développement urbain des différentes communes et quartiers des agglomérations doit être proportionnelle à la qualité de leur offre en transports en commun[2].

Les PLH prennent en compte cet enjeu en mettant en cohérence le rythme de développement urbain des communes et quartiers avec l'évolution de leur niveau de desserte (cas par exemple des communes de Seyssuel et d'Anneyron).

L'agglomération de Roussillon – Saint-Rambert-d'Albon est actuellement dépourvue d'une desserte en transports en commun. Or, le lien urbanisme/transport étant fondateur de son modèle de développement, l'objectif minimal de construction constitue pour les communes de l'agglomération un objectif maximal tant qu'elles ne bénéficient pas d'une telle desserte. En ce sens, le syndicat mixte des Rives du Rhône affiche sa volonté qu'une offre en transports en commun soit développée à court/moyen terme sur cette agglomération.

2. Le pôle urbain formé par Condrieu, Les-Roches-de-Condrieu, Saint-Clair-du-Rhône et Saint-Prim comptait, en 2006, 10 390 habitants. Ces communes doivent construire entre 2009 et 2030 environ 1 300 logements pour respecter les objectifs du Scot. Les principales capacités de construction se situent sur Saint-Clair-du-Rhône et Saint-Prim. **Pélussin** comptait en 2006, 3 405 habitants. Il est envisagé d'y construire environ 440 logements entre 2009 et 2030.

PRESCRIPTIONS

L'objectif maximal de construction pour les villes est fixé à 6 logements / an / 1 000 habitants.

3. Les bourgs centres structurent des petits bassins de vie de proximité et concentrent des fonctions plus locales en complémentarité des villes et agglomérations (services et commerces). Il s'agit d'Ampuis, d'Andance-Andancette, Chavanay, Jardin, Maclas, Saint-Sorlin-en-Valloire et Saint-Pierre-de-Boeuf.

Les autres communes sont des villages qui ont également vocation à accueillir des équipements économiques et commerciaux de proximité.

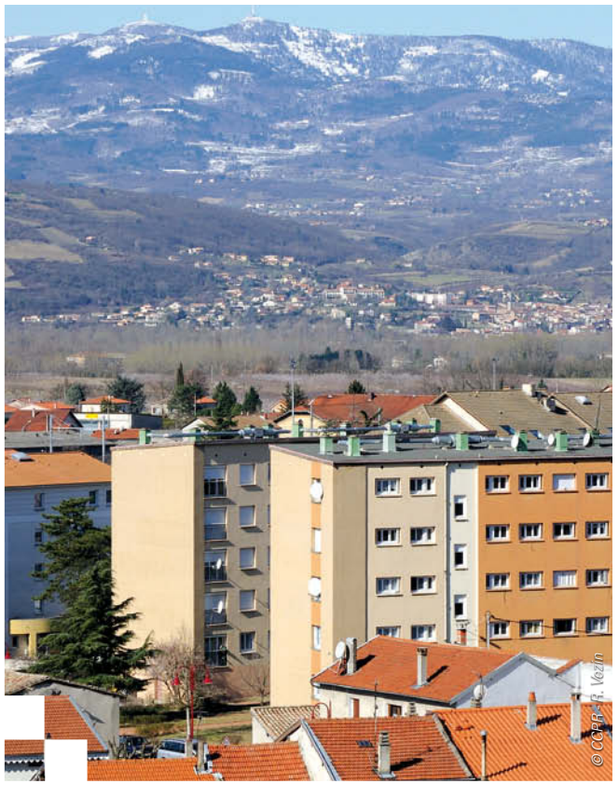
Les bourgs centres et les villages capteront près d'un tiers de la croissance démographique du territoire des Rives du Rhône d'ici à 2030, ce qui nécessitera la construction d'environ 8 000 logements entre 2009 et 2030.

PRESCRIPTIONS

L'objectif maximal de construction (hors « bonnes pratiques ») pour les bourgs centres et les villages est fixé à 5,5 logements / an / 1 000 habitants pour respecter ces ambitions.

La compatibilité avec les orientations du Scot, des objectifs de développement des PLU et des besoins fonciers induits pour la commune (cf. partie 5 chapitre 1 du Dog), s'évalue sur la base des capacités inscrites dans le projet de PLU au moment de son arrêt.

Les capacités de production de logements qui découlent des règles précédemment citées sont déclinées sur 6 ans dans les PLH (objectifs à 6 ans) et sur 10 à 15 ans dans les PLU.



Logements collectifs, agglomération de Roussillon - Saint-Rambert-d'Albon

Malleval, village d'histoire préservé

Chapitre 2

Encourager et favoriser les « bonnes pratiques »

Afin de promouvoir des projets d'urbanisme de qualité, il est possible pour les communes hors agglomérations d'aller, dans des proportions raisonnables, au-delà des capacités de production de logements prévus par le Scot, dans les cas énumérés ci-après.

2.1 LES PROGRAMMES LOCAUX DE L'HABITAT : OUTILS DE DÉCLINAISON STRATÉGIQUE DU SCOT

PRESCRIPTIONS

Les capacités globales de construction de nouveaux logements à l'échelle de chaque intercommunalité peuvent être, dans le cadre des PLH, redistribuées entre les communes, dans le respect de l'armature urbaine précédemment définie :

- La répartition des objectifs de construction entre communes d'une même typologie (agglomérations, villes, bourgs centres et villages) relève du PLH.
- Les capacités de construction des agglomérations ou des villes ne peuvent être « redistribuées » au profit des autres types de communes.
- Les PLH ne peuvent afficher des objectifs de construction plus faibles pour les bourgs centres que pour les villages.

En l'absence de PLH, les objectifs de construction du Scot s'appliquent directement à l'échelle communale tel qu'indiqué au chapitre 1 de la présente partie.

Cette capacité de réappropriation par les PLH permet par exemple aux intercommunalités de prendre en compte des réalités géographiques locales (communes contraintes dans leur développement) ou les différentes phases des projets d'urbanisme. Des évolutions dans la qualité de desserte en transports en commun de certains bourgs centres ou villages pourraient aussi motiver un réajustement des capacités de construction[3].

2.2 PROMOUVOIR LA SOLIDARITÉ ENVERS LES PLUS ÂGÉS

PRESCRIPTIONS

Les opérations de logements visant à la solidarité envers les plus agés : foyer-logement, maison de retraite, maison d'accueil pour personnes âgées, ne sont pas comptabilisées parmi les objectifs de construction de logements assignés par le Scot, sous réserve qu'elles respectent aussi les objectifs qualitatifs du Dog en matière de construction.

Le Scot promeut la solidarité intergénérationnelle

2.3 ENCOURAGER LA SOLIDARITÉ SOCIALE

PRESCRIPTIONS

Les logements locatifs abordables[4] produits sur les communes dans une « logique de rattrapage », au-delà des objectifs de base assignés par le Scot, ne sont pas comptabilisés.

[3] *Cf. notion de « bonne desserte » partie 4, point 1.2.2*
[4] *Cf. partie 5, sous-chapitre 4.1*

2.4 VALORISER LE RENOUVELLEMENT URBAIN

PRESCRIPTIONS

Afin d'encourager des politiques volontaristes de renouvellement urbain[5], ne sont pas pris en compte dans les objectifs de construction du Scot :

- les logements anciens ou vétustes remis sur le marché de l'accession ou de la location, suite à une opération de réhabilitation publique ou privée
- les nouveaux logements créés par la réhabilitation ou la démolition/reconstruction de friches industrielles ou agricoles[6] situées dans le tissu urbanisé des communes, voire en dehors, quand des raisons de préservation patrimoniale le justifient

2.5 INCITER À LA RÉALISATION DE CONCEPTS URBANISTIQUES INNOVANTS SUR LE TERRITOIRE

PRESCRIPTIONS

Le Scot souhaite encourager les projets d'urbanisme et/ou architecturaux innovants, porteurs d'image et d'attractivité pour le territoire. Pour ce faire, les logements nouveaux construits dans le cadre de concepts manifestement novateurs et inédits sur le territoire ne sont pas comptabilisés dans les objectifs maximaux de construction indiqués au chapitre 1 de la présente partie, dans la limite de 50 % de logements supplémentaires vis-à-vis du volume global alloué initialement.

Ces projets devront respecter l'ensemble des autres prescriptions du Scot en matière d'intégration urbaine, environnementale et paysagère (parties 3 et 5 du Dog).

Ils justifieront d'une mixité de fonctions et s'inscriront dans le tissu économique local par la valorisation des ressources (hommes et matériaux).

L'intérêt territorial de ce type de projets devra être validé par une commission associant la commune, l'intercommunalité, le syndicat mixte du Scot et celui du PNR si ce dernier est territorialement concerné, l'État et le porteur de projet (architecte, promoteur).

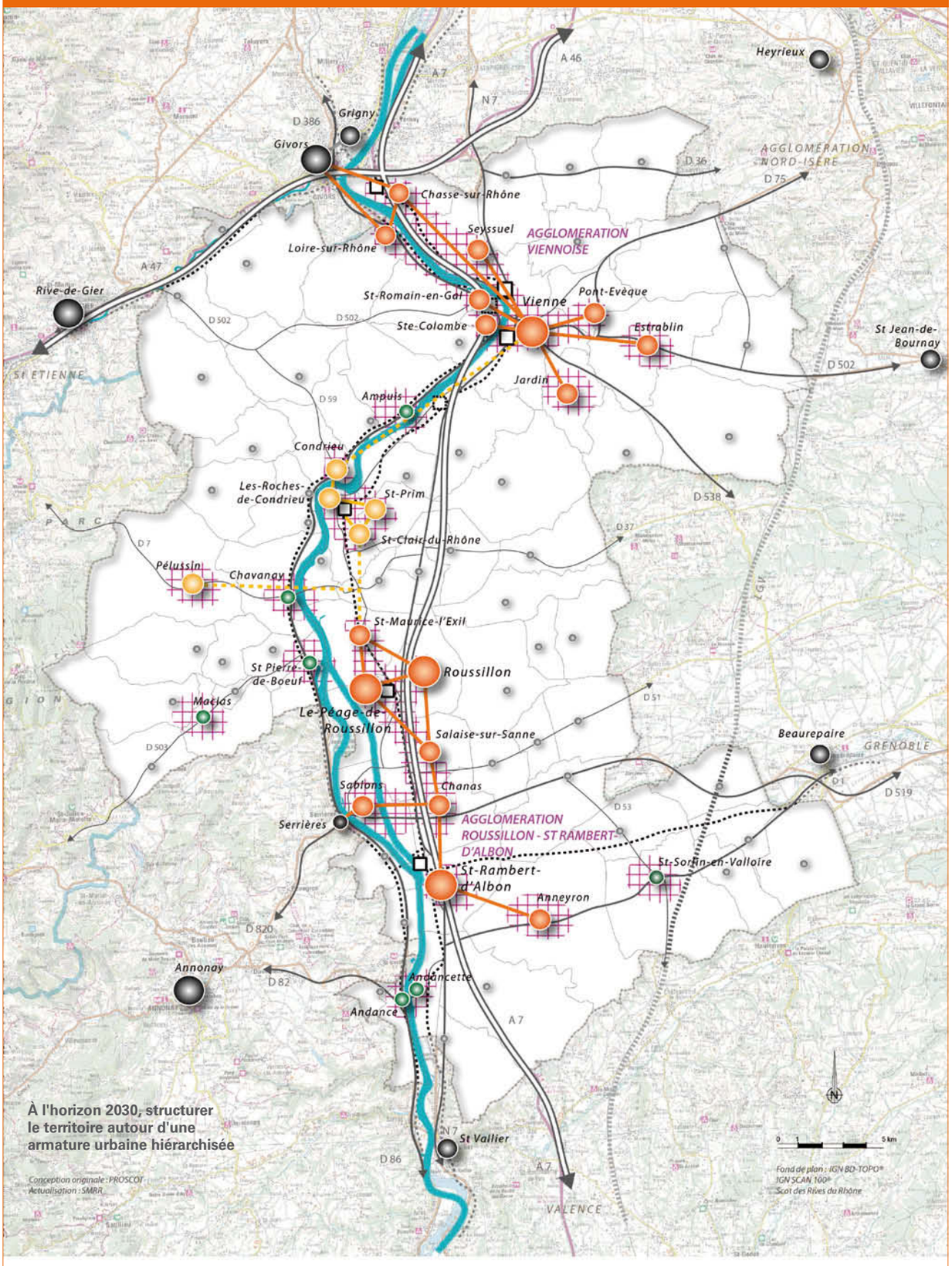
Dans la mesure du possible, ces projets viseront également un bilan global d'opération neutre en termes de consommation d'énergie.

Le pôle urbain de Condrieu - Saint-Clair-du-Rhône

[5] *Cf. partie 5, chapitre 3*

[6] *Cf. art R. 123-12 2ème du code de l'urbanisme concernant les possibilités de changement de destination des bâtiments agricoles à valeur architecturale ou patrimoniale dans les zones A des PLU*

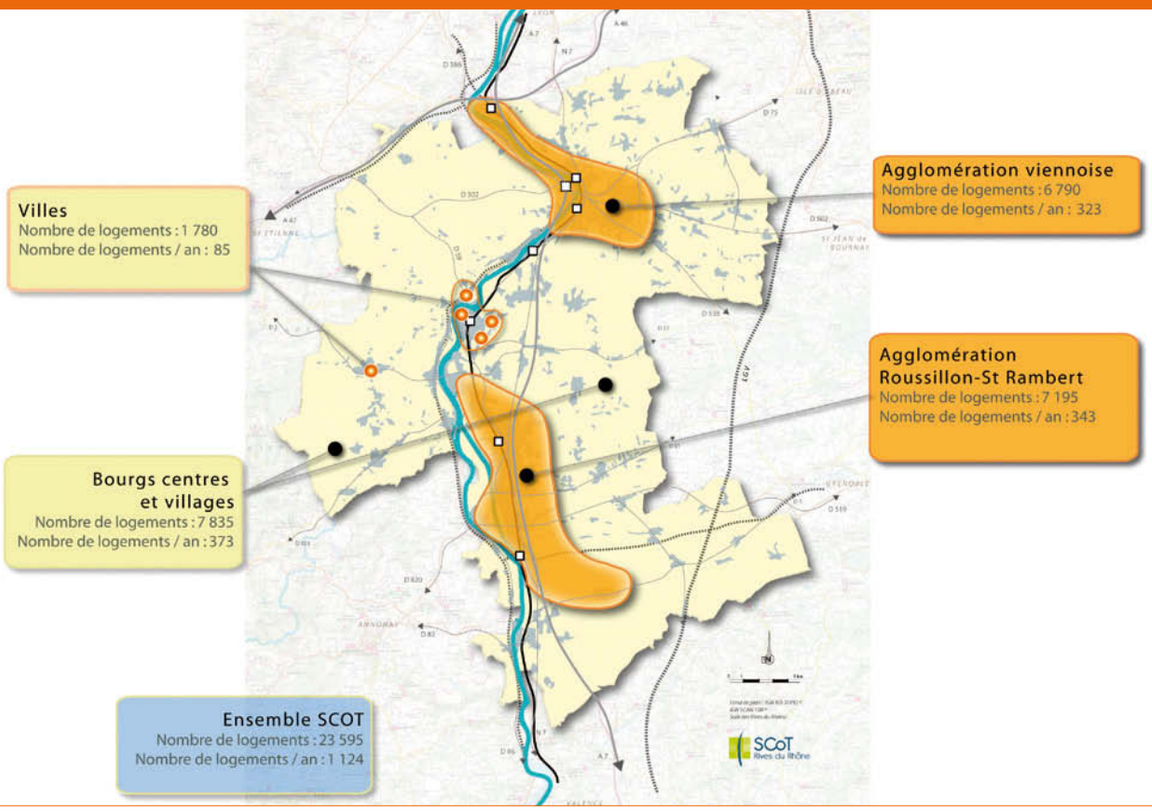
ARMATURE URBAINE



Conforter l'armature urbaine

- commune d'agglomération
- ville
- bourg centre
- village
- privilégier l'implantation de services et d'équipements dans les principaux espaces de centralité
- routes secondaires / principales / autoroutes
- voies ferrées
- gare (existante - en projet)

RÉPARTITION DES NOUVEAUX LOGEMENTS À L'HORIZON 2030



RÉPARTITION DES NOUVEAUX LOGEMENTS À L'HORIZON 2030 PAR EPCI

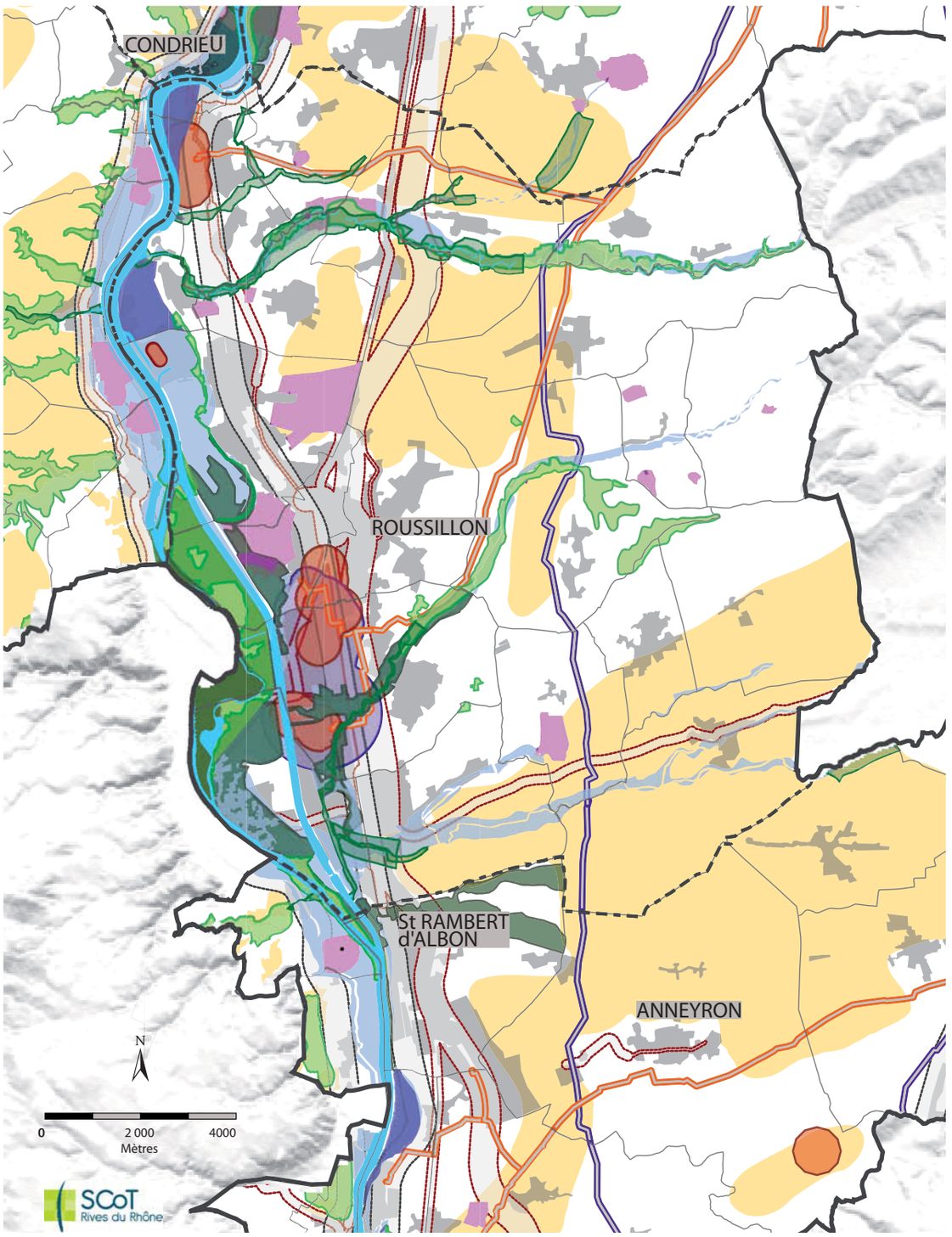
Données indicatives réalisées sur la base de la population en 2009

Prospective 2030	Nouveaux logements [1]	Nouveaux logements (moyenne /an) [2]
CA pays viennois	8 450	402
Dans agglomération viennoise	6 250	298
Bourgs centres	-	-
Villages	2 200	105
Sainte-Colombe (agglo viennoise)	245	12
CC région de Condrieu	1 775	85
Dans pôle Condrieu - Saint-Clair	470	22
Loire-sur-Rhône (agglo viennoise)	295	14
Bourgs centres	305	15
Villages	705	34
CC Pilat rhodanien	1 895	90
Ville de Pélussin	430	21
Bourgs centres	715	34
Villages	745	36
CC pays roussillonnais	7 920	377
Dans pôle Condrieu - Saint-Clair	880	42
Dans agglomération Roussillon - Saint-Rambert-d'Albon	5 435	259
Bourgs centres	-	-
Villages	1 610	77
CC Rhône Valloire	3 310	158
Dans agglomération Roussillon - Saint-Rambert-d'Albon	1 760	84
Bourgs centres	500	24
Villages	1 045	50
Ensemble Scot	23 595	1 124

[1] *Valeur approchante à 5 logements près (totaux exprimés au plus près des totaux réels)*
[2] *Moyenne calculée sur les valeurs réelles*

CONTRAINTES À L'URBANISATION NOUVELLE DANS LES AGGLOMÉRATIONS DU TERRITOIRE

CUMUL DES CONTRAINTES TECHNOLOGIQUES ET ENVIRONNEMENTALES SUR L'AGGLOMÉRATION ROUSSILLON - SAINT-RAMBERT-D'ALBON



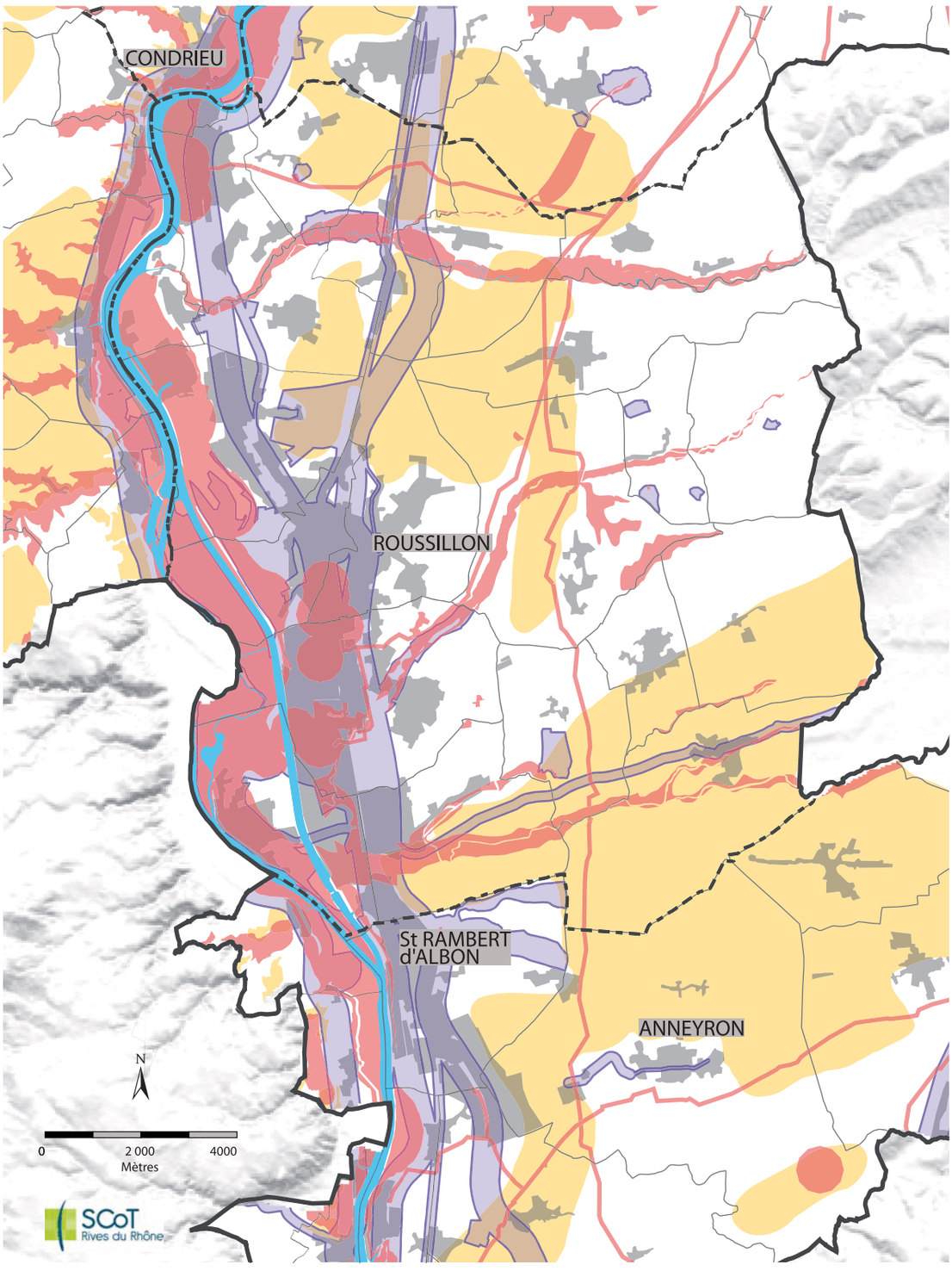
Contraintes environnementales

- Zones inondables
- Zones submersibles
- ZNIEFF Type 1
- NATURA 2000 (ZPS/SIC)
- Risques naturels prévisibles
- Réserve naturelle
- Corridors écologiques (REDI / ASCONIT)
- Périmètre de captage immédiat
- Périmètres de captage rapprochés
- Espace agricole stratégique prédominant et AOC

Contraintes technologiques

- Pipeline
- Gazoduc
- PPR Technologique de Roussillon (périmètre d'études)
- Site SEVESO (rayon de 500m) et INB de St Alban / St Maurice l'Exil
- Nuisances sonores - Routes
- Nuisances sonores - Voies ferrées
- Espace urbain
- Fleuve Rhône
- Limite du Scot
- Limite d'EPCI

SYNTHÈSE DES CONTRAINTES À L'URBANISATION SUR L'AGGLOMÉRATION ROUSSILLON - SAINT-RAMBERT-D'ALBON



Secteurs inconstructibles ou soumis à fortes contraintes

NATURA 2000 (ZPS/SIC)
ZNIEFF Type 1
Réserve naturelle
Zones inondables
Corridors écologiques
Zones submersibles
Pipeline
Gazoduc
Périmètres immédiats de captage des eaux
Site SEVESO (rayon de 500m)

Espace agricole stratégique prédominant et AOC

Secteurs urbanisables sous condition

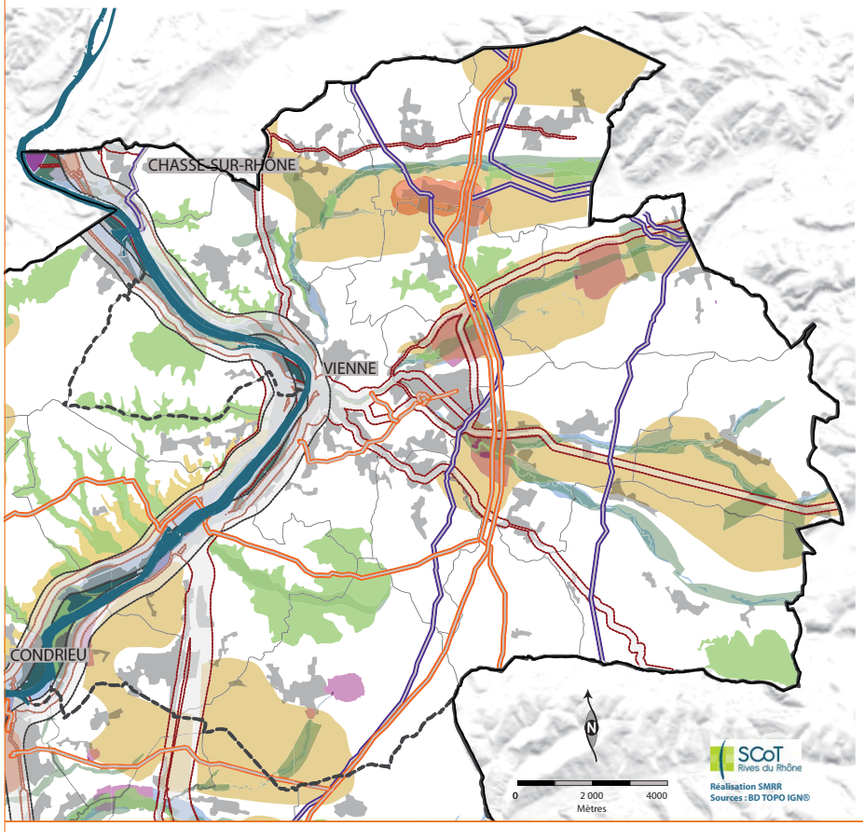
Risques naturels prévisibles
Nuisances sonores - Routes
Nuisances sonores - Voies ferrées
PPR Technologique de Roussillon (périmètre d'études)
Périmètres de captage rapprochés

Secteurs sans contrainte identifiée

Espace urbain
Fleuve Rhône
Limite du Scot
Limite d'EPCI

CONTRAINTES À L'URBANISATION NOUVELLE DANS LES AGGLOMÉRATIONS DU TERRITOIRE

CUMUL DES CONTRAINTES TECHNOLOGIQUES ET ENVIRONNEMENTALES SUR L'AGGLOMÉRATION VIENNOISE



Contraintes environnementales

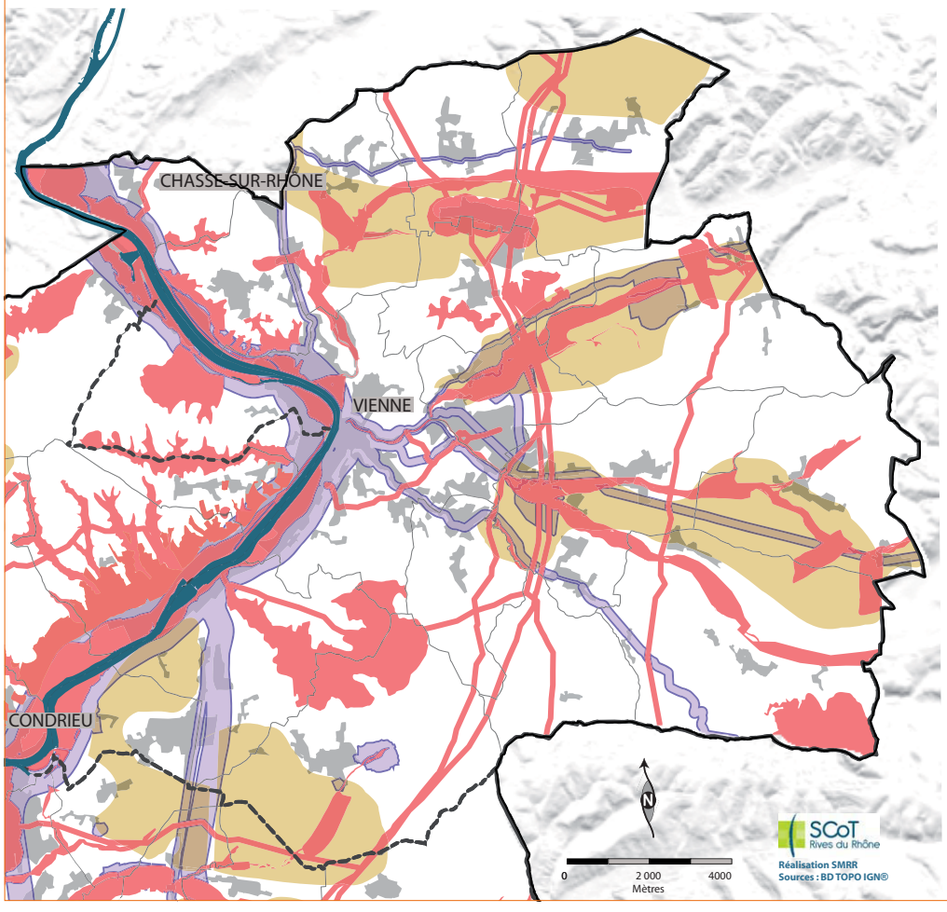
- Zones inondables
- Zones submersibles
- ZNIEFF Type 1
- NATURA 2000 (SIC)
- Risques naturels prévisibles
- Réserve naturelle
- Corridors écologiques
- Périmètre de captage immédiat
- Périmètres de captage rapprochés
- Espace agricole stratégique prédominant et AOC

Contraintes technologiques

- Pipeline
- Gazoduc
- Site SEVESO (rayon de 500m)
- Nuisances sonores - Routes
- Nuisances sonores - Voies ferrées

- Espace urbain
- Fleuve Rhône
- Limite du Scot
- Limite d'EPCI

SYNTHÈSE DES CONTRAINTES À L'URBANISATION SUR L'AGGLOMÉRATION VIENNOISE



Secteurs inconstructibles ou soumis à fortes contraintes

- NATURA 2000 (ZPS/SIC)
- ZNIEFF Type 1
- Réserve naturelle
- Zones inondables
- Corridors écologiques
- Zones submersibles
- Pipeline
- Gazoduc
- Site SEVESO (rayon de 500m)
- Périmètres immédiats de captage des eaux

Espace agricole stratégique prédominant et AOC

Secteurs urbanisables sous condition

- Risques naturels prévisibles
- Nuisances sonores - Routes
- Nuisances sonores - Voies ferrées
- Périmètres de captage rapprochés

Secteurs sans contrainte identifiée

- Espace urbain
- Fleuve Rhône
- Limite du Scot
- Limite d'EPCI

Mémo

Document 2

PARTIE 2

Structurer et renforcer l'attractivité économique

Le renforcement de l'attractivité économique du territoire constitue l'un des grands objectifs du Scot. Il faut dans ce but considérer l'activité économique dans son ensemble et ne pas se limiter aux seules zones d'activités. L'ensemble des activités créatrices d'emplois et de richesses doit être pris en compte, à l'échelle des Rives du Rhône, y compris au travers des complémentarités à tisser au niveau métropolitain et de la moyenne vallée du Rhône.

Pour une aire métropolitaine compétitive

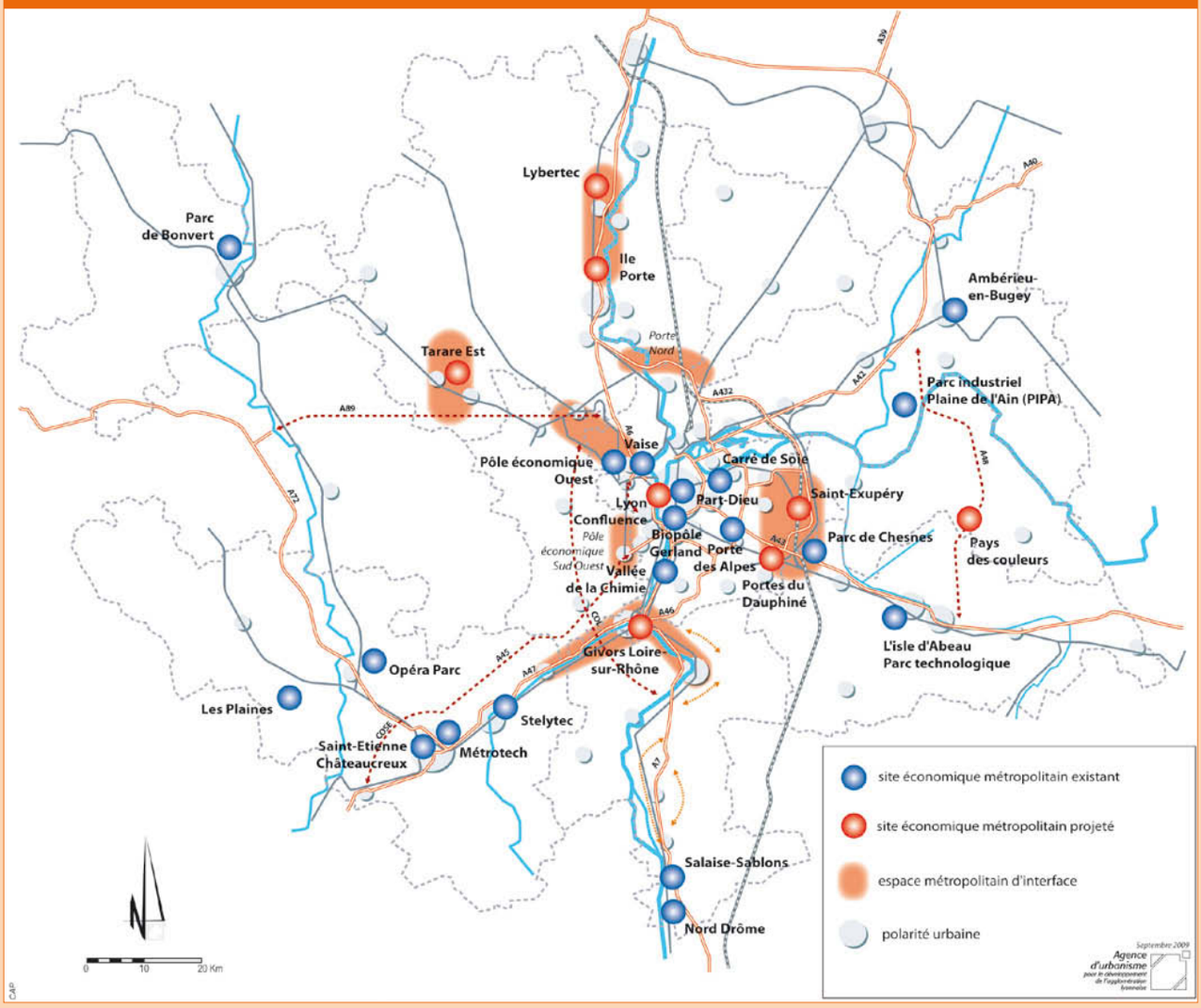
Deuxième pôle économique français, l'aire métropolitaine lyonnaise dispose de nombreux atouts pour s'imposer sur la place européenne. Le renforcement de sa structure multipolaire est indéniablement l'une des clefs de cette réussite, lui permettant d'atteindre une taille pertinente en termes de population avec un modèle de développement urbain durable, limitant les effets environnementaux et socio-économiques pénalisants de l'étalement urbain (contre-modèle de la « tâche d'huile »).

Au travers du chapitre commun de l'inter-Scot, les présidents des Scot ont affirmé leur engagement en faveur d'une complémentarité des pôles économiques à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise. La recherche de cette complémentarité constitue l'un des leviers du dynamisme économique de la métropole. Il est affiché, à ce titre, comme une priorité par les Scot métropolitains. L'offre d'espaces économiques sur la métropole représente un potentiel de plus de 6 000 hectares dont 2 500 à 3 000 hectares pour l'offre des sites métropolitains.

Cette capacité de développement permettra à la métropole de trouver le bon équilibre entre essor économique et attractivité pourvoyeuse de richesses, d'emplois et d'insertion sociale.

Dans le cadre de la démarche inter-Scot, trois sites économiques ont été reconnus d'intérêt métropolitain sur le territoire des Rives du Rhône. Il s'agit d'une part du site portuaire de Givors - Loire-sur-Rhône, site qualifié « d'interface » et sur lequel des accords ont été trouvés avec le Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise pour définir des orientations générales communes. Il s'agit d'autre part des sites économiques de Salaise-Sablons et de Nord Drôme Ardèche, reconnus d'intérêt métropolitain pour les potentialités qu'ils offrent en termes de multimodalité (fleuve, train, route) et pour leurs importantes capacités foncières, dans la perspective, notamment, du renforcement du trafic de marchandises par voie fluviale.

LES SITES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE MÉTROPOLITAINS



Se fixer des exigences communes pour l'accueil des activités économiques

Les zones d'activités économiques[6] (ZAE) jouent un rôle déterminant dans la dynamique économique du territoire et dans sa structuration spatiale, même si aujourd'hui une part importante du tissu d'entreprises et de l'emploi se développe hors zones d'activités.

Le territoire est doté en 2011 de près de 90 ZAE, couvrant au total plus de 1 800 ha, soit environ 2 % du territoire. À l'heure actuelle, le taux d'occupation des zones d'activités est d'environ 71 %, soit plus de 1300 ha. Environ 70 ha sont immédiatement disponibles à la vente dans les principales ZAE du territoire. À plus long terme, un peu plus de 400 ha seront disponibles par l'extension des zones existantes. À noter : le foncier commercialisable se situe principalement dans l'agglomération Roussillon - Saint-Rambert-d'Albon, qui concentre près de 90 % de l'offre existante et à venir (420 ha, notamment dans la Zip de Salaise-Sablons et le parc d'activités Nord Drôme Ardèche).

L'ensemble des surfaces disponibles à la vente et commercialisables à l'horizon 2030 représentent donc près de 500 ha (cf. annexe 2). Sur la base d'une analyse satellitaire Spot Théma du rythme de consommation de foncier d'activité constaté entre 2000 et 2005 (100 ha en 5 ans), et sans pouvoir préjuger des évolutions du rythme, de la nature et de la localisation de la demande, les espaces potentiels de développement économique identifiés semblent aujourd'hui suffisants à l'horizon 2030.

Le développement et l'aménagement des espaces d'activités dédiés à l'économie sont privilégiés dans le cadre d'opérations intercommunales de taille moyenne ou importante. Les exigences seront croissantes selon la nature des espaces d'activités concernés :

→ Les zones d'activités de rayonnement intercommunal

Ces zones ont une surface pouvant aller en général jusqu'à 50 hectares (voire au-delà) et sont destinées à accueillir des petites entreprises, petites industries, des services et des commerces (en veillant pour ces derniers, par l'intermédiaire du règlement de zone notamment, à ce qu'ils apportent un service aux entreprises de la zone d'activités). Elles se localisent principalement à proximité des axes routiers structurants adaptés, conditionnant leur implantation et leur développement. Ces zones ont un rôle moteur déterminant dans le développement économique du territoire. Elles constituent un produit d'appel et une offre complémentaire des grands sites d'activités. Ce sont la plupart du temps des zones « communautaires » tant dans leur rayonnement que dans leur gestion et commercialisation (TPU).

→ Les grandes zones d'activités

La surface de ces zones est supérieure à 50 hectares. Leur localisation répond à une logique de pôles économiques. Elles peuvent accueillir des industries de différentes tailles, des services et de la logistique.

En raison du nombre de salariés appelés à travailler sur place, ces sites doivent également prévoir ou développer des centres de vie et des services partagés. La présence du très haut débit est d'une importance cruciale pour leur développement.

Une politique d'accueil sélective doit être pratiquée sur ces sites afin de garantir leur complémentarité avec les sites de taille plus modeste, en portant une attention particulière aux secteurs bénéficiant d'une visibilité importante.

PRESCRIPTIONS

La zone d'activités n'est pas la réponse universelle aux besoins de développement économique d'un territoire. Les communes, notamment les villages, doivent pouvoir offrir si nécessaire des capacités d'installation ou de développement aux entreprises locales, inscrites dans une logique de proximité (quelques hectares, à destination des artisans, PME). Ce développement doit rester modéré et les documents d'urbanisme locaux privilégient l'implantation des activités économiques non nuisantes dans les secteurs déjà bâtis. À ce titre, une analyse des tènements fonciers disponibles et adaptés à ces activités dans le tissu urbain existant sera systématiquement effectuée avant de leur réserver un zonage spécifique en extension urbaine. Lorsque cela s'avère néanmoins nécessaire, les PLU doivent permettre la mixité fonctionnelle de ces zones et veiller aux mêmes exigences que celles assignées dans la présente partie aux zones d'activités.

Pour chaque zone d'activités, doivent être assurés :

- l'insertion paysagère, en particulier dans les sites sensibles (le long d'un axe structurant, en entrée de ville)
- la qualité environnementale (efficacité énergétique des bâtiments, possibilité de réseau de chaleur, respect des corridors écologiques préexistants, lutte contre l'imperméabilisation des sols, prévention des nuisances sonores, optimisation du foncier)
- l'économie foncière par la rationalisation de l'utilisation du sol et la densification de ces espaces (en termes de foncier, mais également d'emplois voire de fiscalité). À ce titre, la mutualisation des aires de stationnement, dès qu'elle est possible, figure parmi les mesures à mettre en place. L'utilisation de coefficients d'occupation et/ou d'emprise au sol ainsi que de hauteurs maximales de constructions contraires à cet objectif d'économie foncière et de densification des espaces d'activités est également proscrite dans les PLU.

Dans les agglomérations et leurs communes limitrophes, toute extension ou création de ZAE doit être accompagnée du développement progressif d'une desserte en TC (ligne fixe ou TAD), adaptée selon la nature et le volume des déplacements engendrés par la ZAE (fonction du nombre d'employés, de la provenance et des horaires des actifs, variables selon le type d'activités).

[6] Nous entendons par zone d'activités économiques (ZAE) : un espace aménagé par un maître d'ouvrage en vue d'être commercialisé auprès d'entreprises ou d'organismes souhaitant y installer une activité économique. Plusieurs termes peuvent désigner une ZAE : zone artisanale ou industrielle, parc d'activités, parc industriel, parc technologique ou d'entreprises, plateforme logistique, etc.

Avant toute extension ou création de nouvelles zones d'activités, les autorités responsables doivent :

- → vérifier au préalable l'offre disponible ainsi que les potentialités d'optimisation foncière (densification, renouvellement) pouvant exister sur la zone sujette à extension et/ou dans des zones d'activités voisines de même type
- → s'assurer que le projet ne porte pas atteinte à des enjeux environnementaux et de biodiversité majeurs
- → veiller à ce que le projet n'entraîne pas de dégradation de l'environnement sonore et l'exposition aux pollutions atmosphériques pour les zones d'habitat proches et envisager les mesures réductrices le cas échéant
- → s'assurer de l'adéquation du projet de développement avec les capacités de la ressource en eau (alimentation en eau potable et assainissement)
- → prendre en compte les possibilités de desserte en transports en commun du projet
- → analyser les impacts du prélèvement foncier sur les activités agricoles
- → prendre en compte et limiter les éventuels impacts de ce développement sur les communes, en s'assurant notamment que les flux de transports induits bénéficient d'itinéraires permettant d'éviter les centres urbains

Les nouveaux projets de zones d'activités doivent dans tous les cas être **justifiés au travers de schémas de développement économique établis au niveau de chaque intercommunalité,** en fonction des besoins du bassin de vie d'une part (logique d'offre), de l'état de remplissage des zones d'activités existantes, mais aussi des attentes des investisseurs (logique de demande). Lors de l'élaboration de ces schémas de développement, les intercommunalités voisines sont associées afin de veiller à la complémentarité des stratégies territoriales.

RECOMMANDATIONS

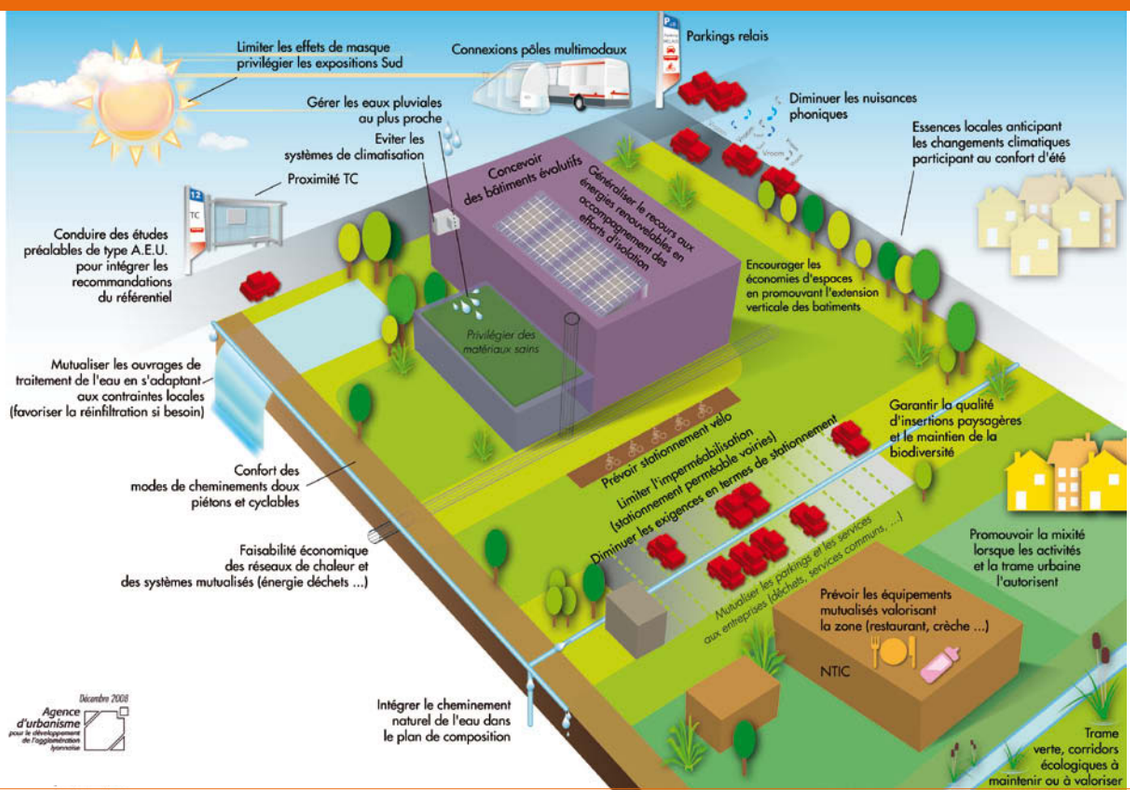
En accord avec les arbitrages métropolitains effectués dans le cadre de l'inter-Scot, les intercommunalités priorisent l'accueil d'activités logistiques dans des zones desservies au minimum par deux modes de transports.

Les intercommunalités peuvent, en complément des orientations précédentes, encourager l'élaboration de plans de déplacements d'entreprises (PDE) en intégrant tous les modes de transports.

Par ailleurs, la couverture haut débit (voire très haut débit) doit être promue pour l'ensemble des zones d'activités du territoire. L'élaboration d'un schéma de développement des infrastructures à très haut débit est également préconisée à l'échelle du Scot.

Enfin, il est vivement recommandé, afin de faciliter les transmission d'entreprises, de ne pas autoriser dans les règlements de PLU et/ou de zones la construction de logements d'habitation sur les parcelles destinées à l'accueil d'activités professionnelles. La possibilité d'aménager de petits locaux de gardiennage (20-30 m²) est une solution alternative à promouvoir.

ILLUSTRATION DES BONNES PRATIQUES À ENCOURAGER POUR L'INSERTION ENVIRONNEMENTALE DES ZONES D'ACTIVITÉS



Document 2

Chapitre 2

Valoriser les grands sites de développement économique métropolitain

Parmi les grandes zones d'activités, certaines sont identifiées au sein de l'inter-Scot comme étant des « sites de développement économique métropolitains ». Elles possèdent plusieurs ou la totalité des caractéristiques suivantes : concentration de fonctions stratégiques, excellente connectivité aux infrastructures, capacités d'extension et de renouvellement importantes, présence de services supérieurs aux entreprises et de facteurs d'excellence (ancrage de pôles de compétitivité, proximité université et recherche).

2.1 LA ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE DE SALAISE-SABLONS ET LE PARC D'ACTIVITÉS NORD DRÔME-ARDÈCHE : L'IMPÉRATIF D'UN DÉVELOPPEMENT CONCERTÉ ET COMPLÉMENTAIRE

2.1.1 La Zip de Salaise-Sablons

C'est le plus important site d'activités économiques des Rives du Rhône en termes de surface et de potentiel de développement. Gérée par un syndicat mixte associant la communauté de communes du pays roussillonnais, le conseil général de l'Isère et le conseil régional Rhône-Alpes, et inscrite dans une démarche de candidature en tant que grand projet Rhône-Alpes (GPRA), la Zip couvre une superficie de plus de 300 ha, dont près de 100 ha sont gérés par la CNR (près de 200 ha sont encore libres). Le port de Vienne sud Salaise-Sablons permet à la Zip de bénéficier d'une plateforme logistique multimodale majeure alliant la route, le fleuve et le rail au cœur de Rhône-Alpes et du système portuaire de l'agglomération lyonnaise. Situé sur l'axe fluvial Rhône Saône, ce port offre une liaison directe avec les ports de la Méditerranée et de la mer Noire et dispose de plus de capacité d'extension (7 ha).

PRESCRIPTIONS

Afin de tirer parti de sa desserte multimodale unique (mer, fleuve, fer, route, pipelines), la Zip devra accueillir prioritairement des activités industrielles et logistiques nécessitant une desserte multimodale.

Au-delà des atouts logistiques largement développés, d'autres permettent d'envisager un développement à l'échelle du Scot plus ambitieux en termes d'innovation, de renouvellement industriel, de nouveaux services et de qualité d'emplois. En particulier, le développement de la Zip s'appuiera fortement sur :

- le renouvellement et la diversification du tissu industriel déjà présent sur le site et à proximité, notamment sur les plateformes chimiques voisines
- un projet d'aménagement durable porteur d'une forte ambition environnementale valorisant les zones naturelles présentes sur le site et à proximité immédiate notamment vis à vis des voiries qui seront aménagées en traversée du Dolon
- des coopérations fortes avec l'ensemble des territoires voisins de l'Isère (Vienne, Beaurepaire, Grenoble), du Nord Drôme, de l'Ardèche, de la Loire et de la métropole lyonnaise
- un système de management environnemental qui intervient dans l'aménagement et la conception des nouveaux espaces d'activités, comme dans l'accompagnement des entreprises et le fonctionnement de la Zip.

Les sites de développement économiques métropolitains comme la Zip doivent également s'ancrer dans le tissu économique existant par une diversification des activités, notamment s'agissant des services nécessaires au fonctionnement des entreprises et à la « vie » de la zone.

2.1.2 Le parc d'activités Nord Drôme-Ardèche

Cette zone d'envergure métropolitaine d'environ 250 ha (dont seulement 25 ha sont occupés) située sur les communes de Saint-Rambert-d'Albon, Albon et Anneyron constitue également l'une des trois grandes zones à enjeu départemental de la Drôme (au même titre que Rovaltain et Allan). Le parc ne bénéficie, à l'heure actuelle, que d'un accès routier, malgré la proximité du fleuve Rhône et de la voie ferrée.

PRESCRIPTIONS

Compte tenu des objectifs définis à l'échelle des Rives du Rhône mais aussi à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise, l'accueil d'activités logistiques sur la zone doit autant que possible être conditionné au développement d'une desserte bimodale. Des études techniques approfondies doivent être menées en ce sens pour analyser les différentes possibilités de raccordement de la zone au fer ou au fleuve (friche de Pont-à-Mousson, port de Salaise…).

RECOMMANDATIONS

Le renforcement des liens et des complémentarités avec la Zip Salaise-Sablons (liens physiques, complémentarité économique et gouvernance) est incontournable dans le cadre de cette démarche. Dans la mesure où la Zip et le parc d'activités Nord Drôme peuvent recevoir des demandes d'implantation similaires ou complémentaires, le Scot souhaite, en effet, limiter les stratégies d'accueil non concertées et potentiellement incohérentes.

Une politique coordonnée de valorisation et de promotion pourrait voir le jour au travers :

- d'un plan de communication commun (plaquette de promotion des sites, charte graphique pour les relais informations services, etc.)
- d'échanges réguliers d'informations (niveaux d'occupation et de disponibilité, problèmes rencontrés, initiatives particulières, mode de gestion, etc.)

L'accueil d'activités nouvelles sur ces deux zones pourrait également faire l'objet d'une réflexion commune et d'un arbitrage tenant compte des avantages particuliers de chaque zone (en particulier leurs conditions de desserte).

2.2 LES PLATEFORMES CHIMIQUES DE SAINT-CLAIR-DU-RHÔNE ET DE ROUSSILLON - SALAISE-SUR-SANNE : LA « GRANDE VALLÉE DE LA CHIMIE »

L'industrie chimique est organisée au sein du GIE Casper sur le site de Saint-Clair-du-Rhône (75 ha) et du GIE Osiris sur les communes de Roussillon et Salaise-sur-Sanne (150 ha). Au total, ces deux sites multimodaux emploient près de 2 000 personnes et sont l'emblème d'une activité historique du territoire, malgré des difficultés ressenties à plusieurs niveaux :

- concurrence de plus en plus forte liée à la mondialisation
- évolution des normes et réglementations européennes en matière d'environnement notamment en termes de risques et de gestion de l'eau qui viennent contraindre le développement de l'industrie chimique

Si des adaptations du process industriel sont possibles à la marge (possibilité de réduction de la consommation en eau notamment), une mise aux normes complète des installations est à ce jour difficilement envisageable. Les deux plateformes chimiques du territoire ne peuvent être appréhendées de façon isolée mais devront partager des problématiques, voire un destin commun, avec la « vallée de la chimie » lyonnaise.

PRESCRIPTIONS

Le maintien des activités industrielles traditionnelles nécessite la conservation de marges de manœuvre foncières autour des installations pour d'éventuels extensions ou réaménagements, dans la mesure où ceux-ci n'accroissent pas le risque encouru par les populations riveraines.

Plateforme chimique, Salaise-sur-Sanne

2.3 LE SITE INDUSTRIALO-PORTUAIRE DE GIVORS - LOIRE-SUR-RHÔNE : UN FUTUR PORT PUBLIC STRATÉGIQUE POUR LA MÉTROPOLE

La dimension du site (115 hectares) et son accessibilité multimodale lui confèrent un caractère « d'envergure métropolitaine », reconnu comme tel par la directive territoriale d'aménagement. Partagé entre deux régimes fonciers distincts (une concession CNR sur 40 hectares, le reste appartenant à EDF), ce site va connaître au cours des prochaines années d'importantes mutations. Le démantèlement de la centrale thermique par EDF et l'arrivée à terme d'amodiations CNR ouvrent des opportunités pour faire de cet ensemble foncier un point d'ancrage du système portuaire de l'aire métropolitaine lyonnaise.

PRESCRIPTIONS

En étroite convergence avec le Scot voisin de l'aire métropolitaine lyonnaise, dont relèvent 20 % de cet ensemble foncier, le Scot :

- confirme la vocation économique de l'ensemble des tènements EDF et CNR dans leur globalité
- soutient **le redéploiement du site de Givors - Loire-sur-Rhône, dans une perspective métropolitaine et en complémentarité avec la Zip de Salaise-Sablons, vers des activités tirant mieux parti de la voie d'eau et du fer, modes qui autorisent une massification des flux avec un impact environnemental moindre que le transport routier**

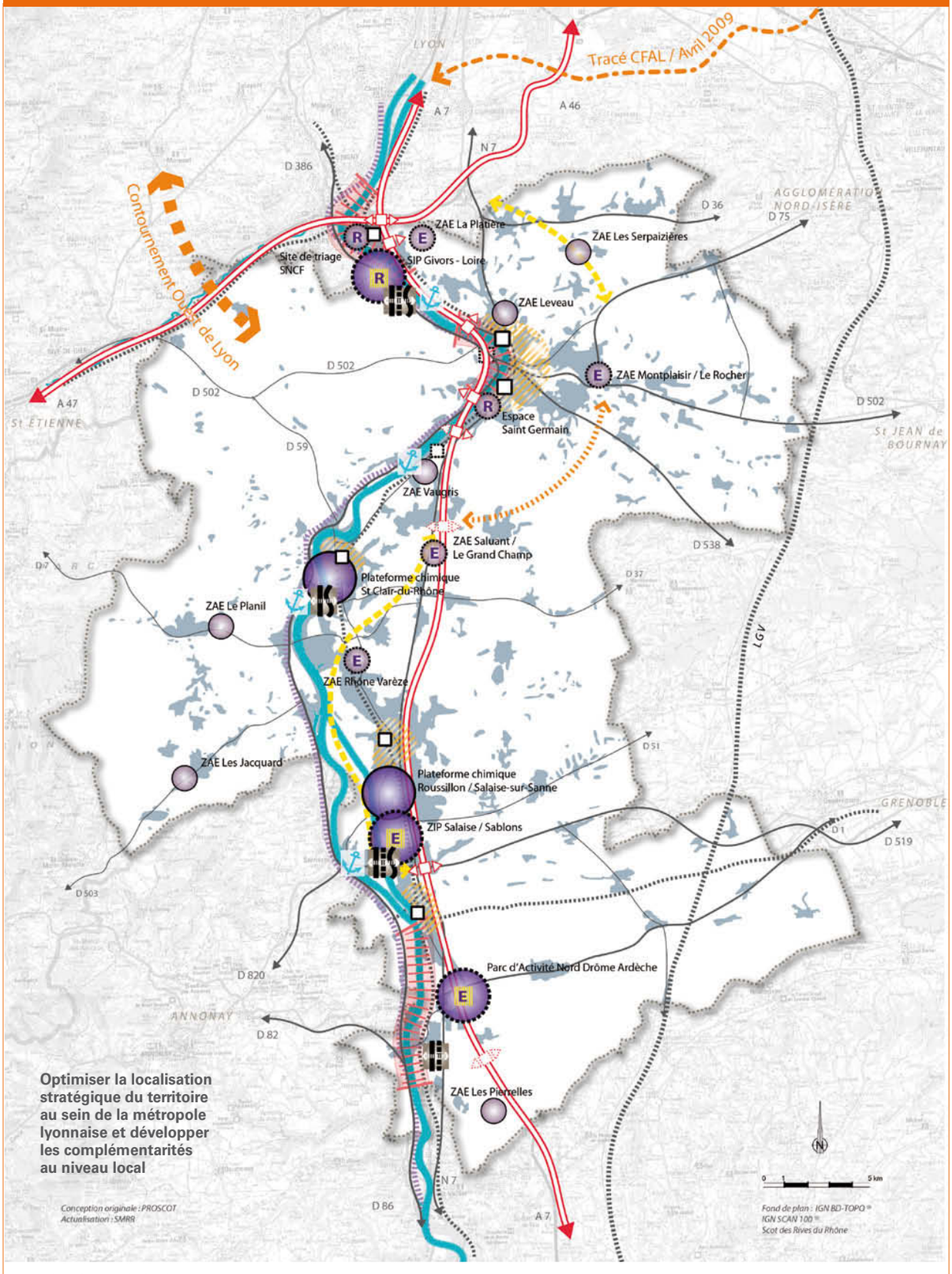
L'insertion environnementale de ces activités doit être particulièrement soignée et les autres usages du fleuve ménagés. La requalification du Sip respectera les sites naturels proches et leurs fonctionnalités, notamment l'espace naturel sensible « vallée des ruisseaux du Morin et du Rolland » (axe de déplacement de la faune entre le plateau et les bords de fleuve).

La réorientation progressive du site vers ces activités doit s'accompagner de la création d'une fonction portuaire (équipements et services).

La montée en puissance du site pourra justifier à terme la réalisation d'un nouveau franchissement du Rhône entre Givors et Vienne pour éviter les centres urbains et l'engorgement des axes existants.

Sip Givors - Loire-sur-Rhône

LES PRINCIPAUX ESPACES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE



Hiérarchiser les sites de développement économique

- grand site de développement économique
- ZAE de rayonnement intercommunal
- mode de développement du foncier d'activité
  - **E** - extension du site
  - **R** - renouvellement urbain du site

Diversifier l'attractivité économique

- zone privilégiée pour le développement des activités tertiaires (pôles gare)
- développer les services et les activités tertiaires au coeur des grandes zones d'activités

Améliorer l'accessibilité et favoriser l'intermodalité

- développer ou renforcer l'intermodalité (route-fer-fleuve - trimodal ou bimodal)
- voie ferrée privilégiée pour le transport de marchandises
- plateforme d'échange fluviale

Améliorer l'accessibilité et favoriser l'intermodalité

- projet de voie de contournement
- projet d'aménagements ponctuels de la voie permettant de sécuriser les flux automobiles
- nouveau franchissement du Rhône à étudier
- diffuseur, demi- diffuseur autoroutier
- diffuseur autoroutier à créer (localisation à définir)
- gare (existante - en projet)

Chapitre 3

Adapter les stratégies de développement économique aux différents contextes territoriaux

L'estimation des besoins quantitatifs au regard des prévisions de croissance à l'horizon 2030 et des objectifs du Scot (1 emploi créé pour 1 nouveau logement) est d'environ 23 000 emplois. Avec une disponibilité globale d'environ 500 ha commercialisables à court et long termes, le territoire pourrait disposer de ressources foncières suffisantes pour répondre aux besoins en termes d'accueil d'activités économiques à l'horizon 2030. Cependant, de forts contrastes territoriaux conduisent à nuancer ce constat : les intercommunalités du pays roussillonnais et de Rhône Valloire représentent en surface plus de 50 % des ZAE du territoire, et parmi celles-ci, disposent de près de 90 % des surfaces commercialisables à l'horizon 2030.

Les potentialités de développement des zones d'activités sont évaluées à l'échelle du Scot au regard :

- des impacts environnementaux (prise en compte des milieux naturels sensibles, des risques naturels et technologiques)
- des activités agricoles
- des contraintes topographiques
- de la proximité des axes structurants actuels et futurs et de l'habitat
- des possibilités d'évitement des centres urbains
- des possibilités de desserte en transports en commun et d'extension du réseau actuel

PRESCRIPTIONS

Le développement des zones d'activités au sein de chaque intercommunalité doit, dès que possible, s'opérer en priorité par la reconversion, l'optimisation ou, si cela ne suffit pas à répondre aux besoins, par l'extension des zones existantes.

Les orientations territorialisées dans les sous-chapitres 3.1, 3.2 et 3.3 localisent les secteurs potentiels de développement de nouvelles zones d'activités de rayonnement intercommunal ou de grandes zones à l'horizon 2030.

3.1 ORGANISER LES FORTES CAPACITÉS DE L'AGGLOMÉRATION ROUSSILLON – SAINT-RAMBERT-D'ALBON

L'agglomération Roussillon – Saint-Rambert-d'Albon dispose de ressources foncières abondantes concentrées majoritairement dans deux zones d'activités d'envergure métropolitaine : la Zip Salaise – Sablons et le parc d'activités Nord Drôme Ardèche (dont les modalités d'aménagement sont décrites dans le paragraphe précédent), mais également sur la ZAE Rhône Varèze de Saint-Maurice-l'Exil (extension en cours d'une vingtaine d'hectares portant la zone à près de 60 ha).

PRESCRIPTIONS

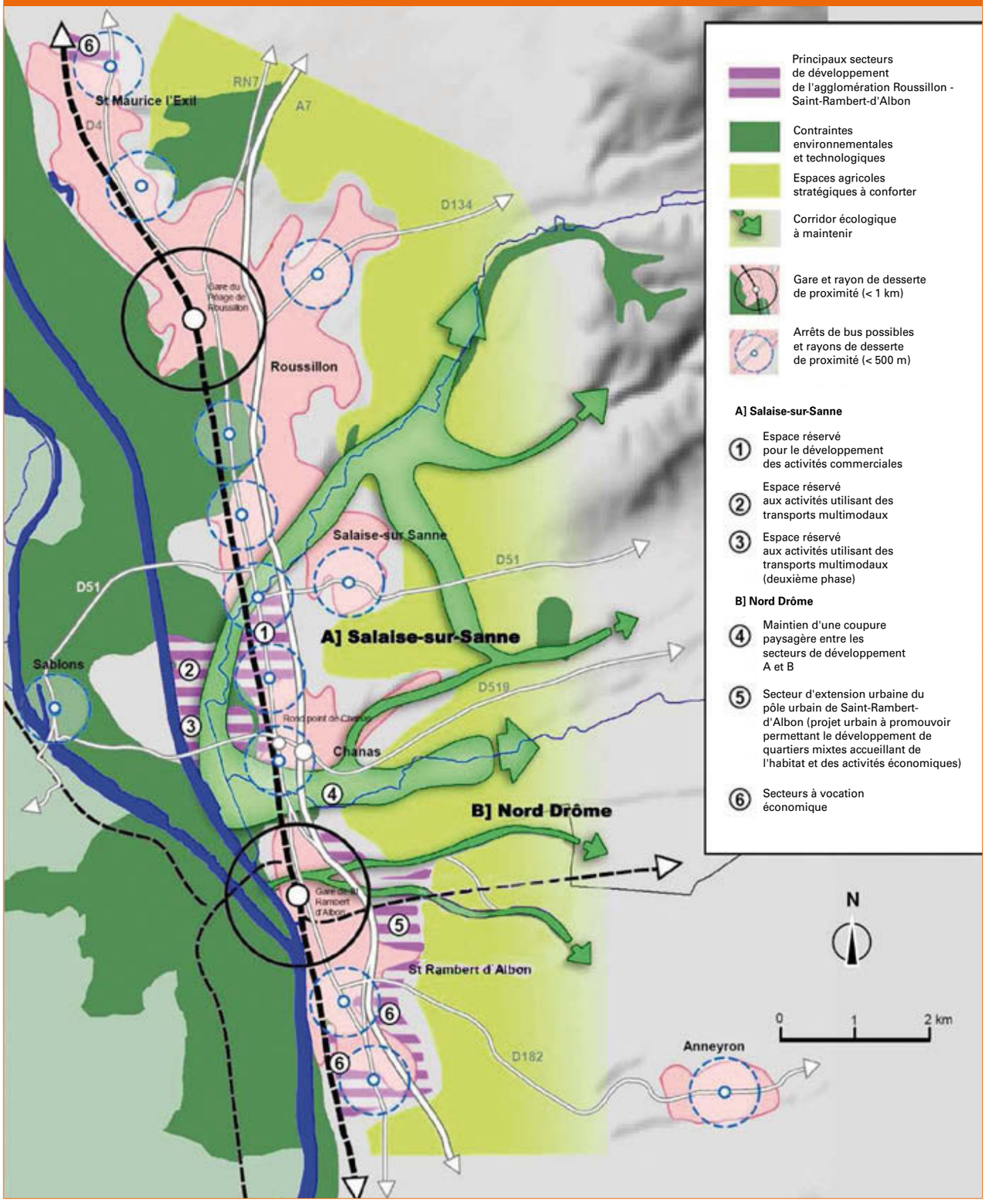
L'extension de la ZAE Rhône Varèze offre à court/moyen terme des capacités complémentaires des grandes zones de l'agglomération Roussillon – Saint-Rambert-d'Albon pour un tissu de PME-PMI. Une réserve de long terme de près de 50 ha est à préserver au nord de la zone sur la commune de Clonas-sur-Varèze. Avant d'autoriser cette extension, les possibilités de sa desserte en transports en commun doivent être étudiées[7]. De plus, un plan de circulation et de desserte devra être élaboré pour organiser et limiter les impacts des flux induits sur les secteurs urbains proches. La création de nouveaux logements, équipements et services de proximité, afin de répondre aux besoins des nombreux actifs[8] doit être réfléchie et organisée en lien étroit avec le développement économique. De par l'importante superficie de ces zones, les communautés de communes mettent en place, sur la base d'un diagnostic du fonctionnement environnemental des espaces concernés, des mesures garantes de la préservation de la trame verte et bleue (corridors écologiques terrestres et aquatiques).

Parallèlement aux enjeux de complémentarité des zones d'activités de Salaise - Sablons et Nord Drôme , leur développement doit également être accompagné par l'amélioration des conditions de circulation sur la route nationale 7 (RN7) et les voies transversales liant les bassins d'Annonay et de Beaurepaire, notamment au niveau du rond-point de Chanas, ce dernier demeurant la seule connexion avec l'autoroute A7 dans la partie sud du territoire.

[7] Cf. chapitre 1 de la présente partie / [8] Cf. chapitre 1 de la présente partie

AGGLOMÉRATION ROUSSILLON / SAINT-RAMBERT-D'ALBON

Localisation des sites de développement économique et prise en compte des enjeux environnementaux



3.2 IDENTIFIER LES MEILLEURES POTENTIALITÉS DU BASSIN DE VIE VIENNOIS

Les disponibilités foncières de la communauté d'agglomération du pays viennois sont insuffisantes à l'horizon 2030, compte tenu des objectifs de développement retenus dans le Scot. Moins de 10 ha sont encore disponibles dans les 4 zones d'activités les plus importantes (site des Platières à Chasse-sur-Rhône, site de La Noyerée à Luzinay, zone industrielle de Monplaisir à Pont-Évêque, zone d'activité du Bailly à Moidieu-Détourbe) alors que les prévisions de croissance démographique du nord du territoire du Scot nécessitent de prévoir une centaine d'hectares de surfaces d'activités.

Du fait du peu de disponibilités foncières sur la communauté d'agglomération du pays viennois, des projets d'extension et de création de nouvelles zones sont à prévoir à l'horizon 2030 afin d'offrir suffisamment de surfaces dédiées aux activités économiques pour les 20 ans à venir.

PRESCRIPTIONS

Plusieurs sites de développement économique sont envisagés aux échéances du Scot (2030) et à plus long terme :

En extension :

- fin de l'aménagement et extension de la ZAE des Platières à Chasse-sur-Rhône sur 8 ha
- développement d'environ 50 ha nouveaux en extension nord et sud de l'aérodrome de Vienne-Reventin (entre la RN7 et l'A7) et de 13 ha à l'est de la zone du grand champ sur la commune de Chonas-l'Amballan

La situation de cette zone en entrée d'agglomération et en vitrine le long de la route nationale entraînera la nécessité d'une réflexion poussée lors de son aménagement afin de maintenir les qualités paysagères du site. La réalisation de la zone sera conditionnée à la sécurisation de ses accès routiers. De plus, elle ne devra pas compromettre la réalisation d'un diffuseur d'entrée sur l'A7, projeté dans le PDU de la CAPV, dont la réalisation pourra faciliter la reconquête des berges du Rhône dans l'agglomération viennoise.

Le développement de ce futur site devra minimiser les impacts paysagers sur la coupure verte de la plaine du Saluant ainsi que du cône de vue sur le massif du Pilat et préserver l'axe de déplacement de la faune que constitue la vallée du Saluant. Il est donc indispensable de préserver le secteur agricole allant du sud de la ZAE jusqu'à Auberives-sur-Varèze. À ce titre, aucune nouvelle zone d'activités de rayonnement intercommunal ne sera créée sur la plaine du Saluant.

- extension vers l'est des ZAE de Monplaisir et du Rocher sur Pont-Évêque - Estrablin sur 20-30 ha

A plus long terme, une extension de la zone du Rocher vers l'est en direction du « plateau de la Pape » est à envisager. Un tel développement devra cependant être accompagné de la réalisation du contournement nord-est de Vienne.

Développement des activités tertiaires - Jazz Parc, Vienne

RECOMMANDATIONS

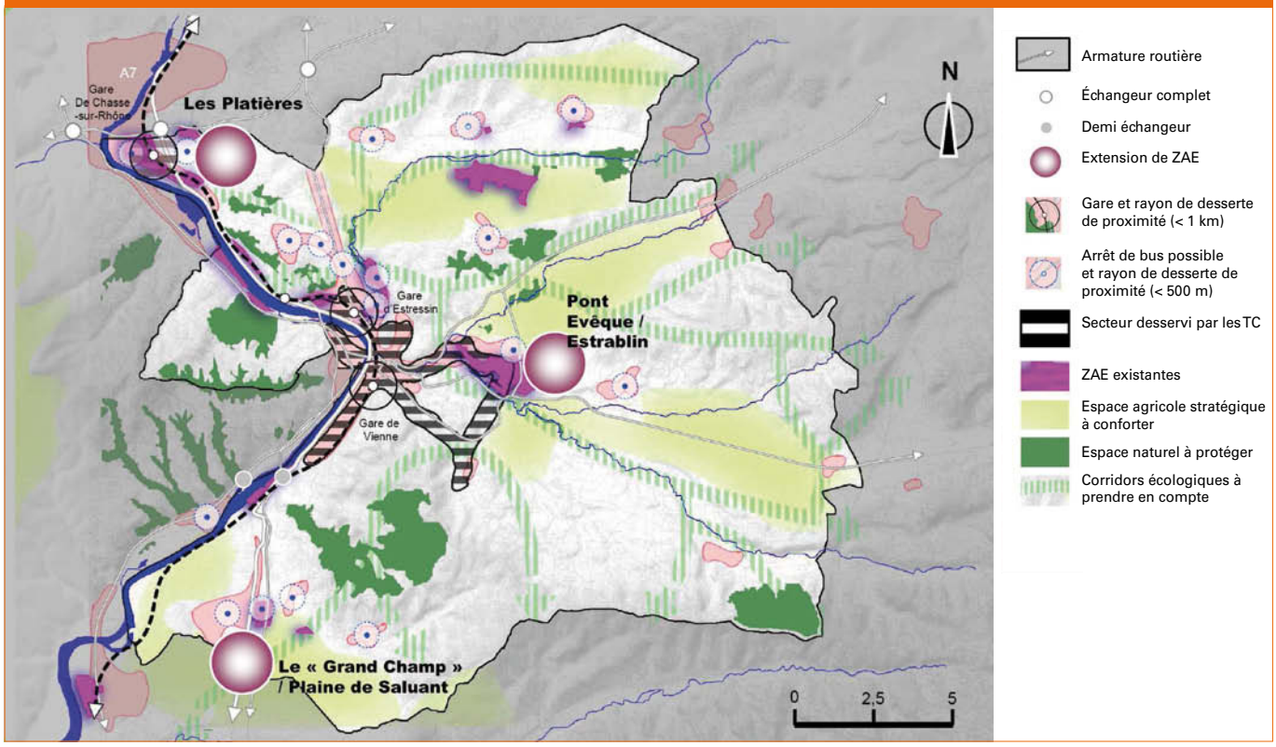
En dehors de ces zones en projet et de ces réserves, de nombreuses capacités de diversification et de reconversion existent au sein de l'agglomération, notamment pour du développement tertiaire, et devront être valorisées.

- L'ancien site de triage SNCF de Chasse-sur-Rhône représente 13 ha potentiellement valorisables dans le cadre d'une requalification des abords de la gare SNCF.
- L'espace Saint-Germain à Vienne (ancienne caserne militaire) est le siège d'un développement important des activités tertiaires (hôtel syndical, Jazz parc...).
- La vallée urbaine de la Gère est inscrite dans une dynamique de renouvellement urbain qu'il faut poursuivre par une action coordonnée des villes de Vienne, Pont-Évêque, la CAPV et l'Epora. Il s'agit d'un site rare et précieux aux énormes potentialités, qui doit bénéficier d'une vision d'ensemble quant à ses vocations et réaménagements futurs.
- D'autres quartiers de Vienne (Pyramide, Berthelot, ZAE Leveau) offrent également des possibilités de reconversion et de requalification (notamment valorisation du patrimoine architectural industriel).

Le développement économique du pays viennois doit également s'accompagner de mesures visant à limiter l'aggravation des conditions de circulation de l'agglomération. Dans ce cadre :

- Des itinéraires d'évitement doivent, à terme, être réalisés (voie routière de contournement au nord-est, reliant la RN7 à la route départementale 75 (RD75) ; aménagement et sécurisation des voiries existantes au sud-est, entre la RD75 et la RN7).
- L'extension du réseau de transports en commun doit permettre la desserte des zones d'activités.

AGGLOMÉRATION VIENNOISE
Localisation des sites de développement économique et prise en compte des enjeux environnementaux



3.3 LE PILAT : METTRE EN AVANT LES FORCES ENDOGÈNES ET « NATURELLES » DU TERRITOIRE

Le développement économique du Pilat (communautés de communes de la région de Condrieu et du Pilat rhodanien) doit composer avec une géographie complexe et contraignante : un site de défilé avec une étroite vallée alluviale (souvent inondable), des coteaux pentus rendant l'accès aux « balcons » du massif difficile notamment pour les poids lourds.

Pourtant, le Pilat représente pour le reste du territoire des Rives du Rhône une véritable « valeur d'appel », vecteur d'une image positive de cadre de vie préservé. Le syndicat mixte du parc naturel régional (PNR) du Pilat œuvre depuis plus de 30 ans à la qualité du développement local, qui doit valoriser les ressources endogènes du territoire. La stratégie de développement du massif doit ainsi être complémentaire des stratégies de développement à l'œuvre dans les agglomérations, de même que la proximité de deux agglomérations dynamiques représente un atout et une opportunité pour la vitalité économique du Pilat (présence d'un marché « urbain », accès rapide aux infrastructures de transport...).

RECOMMANDATIONS

Le développement économique du Pilat doit continuer de s'inscrire dans le cadre des grands objectifs promus par la charte du PNR, qui visent la préservation environnementale du Pilat, la valorisation de ses ressources et la promotion de sa vie sociale. Ce développement peut s'opérer par l'entretien d'un tissu varié de PME/PMI performant, ainsi que l'essor des activités tertiaires (économie de services). Le maintien et le développement de la **filière agro-alimentaire** doivent être promus en implantant prioritairement ces activités sur Maclas et Pélussin (où sont déjà localisées l'entreprise Justin Bridou et la fromagerie Guilloteau). **Les villes et les bourgs centres sont les lieux privilégiés pour le développement de nouvelles zones d'activités de rayonnement intercommunal**[9].

En effet, avec 6 % des actifs (contre 3 % pour le département de la Loire), **l'activité agricole** tient encore une place notable dans l'économie. Sa diversité doit être maintenue et soutenue (pomme du Pilat, élevage laitier, rigotte de Condrieu, filière viticole...), avant tout en préservant dans les documents d'urbanisme locaux des espaces agricoles pérennes et viables dans le temps mais aussi, le cas échéant, en innovant autour de nouvelles formes de partenariats avec les agriculteurs.

La sylviculture est également une activité historique du Pilat qui souffre de la multipropriété et doit poursuivre sa démarche de structuration. Les installations nécessaires à cette exploitation doivent pouvoir trouver sur les communes du Pilat des lieux où s'implanter et se développer.

En règle générale, la promotion des **savoir-faire locaux** liés au monde de l'artisanat (marché de potiers de Pélussin, confiserie et brasserie de Saint-Julien-Molin-Molette...) ou aux productions agricoles (vins et fromages appellation d'origine protégée (AOP), pommes et produits dérivés...), en lien avec la richesse des paysages et de l'environnement, constituent des atouts de poids pour le développement de la **filière touristique** : agro-tourisme et tourisme vert de court et moyen séjour principalement.

Un **tourisme culturel** est également à même de prendre de l'ampleur à l'image du festival de théâtre « Les bravos de la nuit » à Pélussin. Les intercommunalités et communes du Pilat pourront s'appuyer sur le soutien du PNR pour développer ces pistes.

Parmi le développement économique du Pilat, compte l'agriculture

[9] *Dans les conditions définies au chapitre 1 de la présente partie*

Chapitre 4

Encadrer le développement commercial

Le territoire des Rives du Rhône doit être le siège d'un développement et d'une adaptation de l'armature marchande, d'un point de vue qualitatif comme quantitatif. Plusieurs raisons motivent cette croissance : combler les lacunes constatées sources d'évasion commerciale, répondre à de nouveaux besoins générés par la croissance démographique.

Par ailleurs, la question commerciale doit être repensée sous l'angle de la proximité et de l'accessibilité aux services pour répondre aux évolutions attendues des modes de vie, aux objectifs de requalification et redynamisation des centralités urbaines et villageoises, à la maîtrise de l'étalement urbain, à la rationalisation énergétique, etc.

Pour répondre à ces objectifs, le Scot émet un ensemble de « règles du jeu » d'ordre général ou territorialisées par bassin de consommation.

4.1 QUALITÉ, ACCESSIBILITÉ, COMPLÉMENTARITÉ : LES TROIS PILIERS D'UN DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL DURABLE

Pour chaque pôle marchand, et afin de répondre aux objectifs du Padd, les projets commerciaux doivent répondre aux prescriptions et recommandations suivantes.

4.1.1 La qualité urbaine et architecturale des polarités commerciales

Afin d'assurer l'attractivité des activités marchandes, il est nécessaire de veiller à l'intégration paysagère des équipements commerciaux dans leur environnement, qu'ils soient en situation de périphérie urbaine (entrées de ville) ou de centralité (linéaires marchands des centres-villes).

PRESCRIPTIONS

Dans les documents d'urbanisme locaux et les décisions d'urbanisme commercial, **une attention particulière doit être portée à l'intégration des activités commerciales à leur environnement** (matériaux adaptés, définition de hauteurs minimales et maximales, de gammes de couleurs, de format et typologie d'enseignes), en veillant également à limiter les impacts en termes d'artificialisation des espaces.

RECOMMANDATIONS

Dans les centralités urbaines, la mise en valeur de la fonction commerciale peut être favorisée par le biais d'interventions directes des collectivités (requalification d'espaces publics) ou la mise en œuvre de dispositifs incitatifs auprès des bailleurs et exploitants (opérations programmées d'amélioration de l'habitat (OPAH), opérations façades, aide à la modernisation des devantures commerciales). Ces investissements peuvent être partiellement financés par le biais du Fisac (fond d'intervention pour les services, l'artisanat et le commerce). Par ailleurs, les collectivités ont la possibilité de mettre en œuvre le droit de préemption sur les baux commerciaux et les fonds de commerce, afin d'orienter les évolutions de l'offre commerciale sur les périmètres marchands centraux.

Les centralités urbaines peuvent ainsi faire l'objet d'actions dynamisant leur fonction commerciale : requalification des espaces publics, valorisation des générateurs d'attractivité (patrimoine, équipements et services publics, équipements culturels), amélioration de leur accessibilité, restructurations éventuelles d'îlots urbains ou de locaux stratégiques afin de favoriser l'implantation d'activités commerciales motrices.

Il serait souhaitable que les pôles périphériques existants (majeurs, secondaires, relais) soient modernisés afin de pérenniser leur attractivité et de répondre aux attentes de la clientèle. Tout projet d'extension ou de création d'activités au sein des pôles existants pourrait être subordonné à des objectifs qualitatifs en termes d'intégration urbaine et paysagère des activités (qualité des bâtiments, qualité des enseignes et pré-enseignes, requalification des espaces extérieurs).

4.1.2 L'accessibilité multimodale

Il est nécessaire de garantir une bonne accessibilité aux pôles marchands pour tous les profils de clientèle. La localisation des activités dans l'espace urbain constitue le premier levier important de cette accessibilité pour tous. Les modes d'accès aux polarités marchandes doivent être diversifiés.

PRESCRIPTIONS

L'implantation de nouvelles activités commerciales doit se faire au sein du tissu urbain existant ou dans sa continuité immédiate, en priorité au contact des secteurs urbains denses concentrant les populations ainsi que les équipements et services collectifs.

L'accessibilité des polarités marchandes par les différents modes de transport est promue (automobile, piétons et deux roues, transports collectifs), notamment pour permettre aux clients non motorisés et à mobilité réduite de fréquenter ces lieux. Ces prescriptions impliquent des aménagements et services adaptés : offre de stationnement suffisante et proche des activités marchandes, cheminements modes doux lisibles, sécurisés et qualitatifs, desserte par les transports en commun des pôles majeurs[10].

RECOMMANDATIONS

Afin de rendre plus lisible l'offre commerciale du territoire, une signalétique commune et un jalonnement routier et piétonnier homogène devraient être définis et mis en œuvre par chaque intercommunalité compétente en matière d'aménagement de l'espace. Les communes peuvent par ailleurs mettre en œuvre un règlement de publicité.

4.1.3 Les complémentarités territoriales

Les évolutions commerciales du territoire doivent être envisagées dans le respect des équilibres existants entre les différents pôles, afin d'éviter les situations concurrentielles et d'assurer la pérennité et le fonctionnement économique des bassins de consommation identifiés. Cette complémentarité s'entend :

- entre agglomérations, dans une logique de maillage commercial du territoire
- au sein des agglomérations, entre les différents pôles internes (centre-ville, quartier, périphérie).

Par ailleurs, il s'agit de promouvoir la complémentarité des pôles marchands des Rives du Rhône avec les pôles marchands voisins (Givors, Beaurepaire, Annonay, etc.) pour que ceux-ci continuent à assurer efficacement la desserte commerciale de leurs bassins (proximité entre habitat et lieux de consommation, pérennité économique des activités existantes).

[10] *Dans les conditions définies au point 4.2.2 de la présente partie*

PRESCRIPTIONS

Les projets commerciaux doivent être analysés au regard de leur impact potentiel sur le tissu existant et sur l'organisation commerciale du territoire. En ce sens, les évolutions sur les différents pôles marchands doivent être compatibles avec la hiérarchie commerciale définie, et tenir compte des activités présentes sur les pôles marchands concernés directement, mais également sur les pôles proches de même niveau hiérarchique ou de niveau inférieur.

RECOMMANDATIONS

Le développement des pôles commerciaux des Rives du Rhône doit tenir compte des fonctions commerciales présentes sur les territoires limitrophes, et des projets programmés sur ces secteurs, dans une logique de cohérence inter-Scot à une échelle « vallée du Rhône nord ». Cette recommandation implique de dimensionner les projets commerciaux sur les Rives du Rhône en priorité dans une logique de confortement des zones de chalandise existantes.

Le commerce de proximité en centre-ville de Vienne

Document 2

4.2 HIÉRARCHISER ET CONSOLIDER LA STRUCTURATION COMMERCIALE DU TERRITOIRE

4.2.1 Des fonctions hiérarchisées qui orientent les évolutions des pôles marchands

PRESCRIPTIONS

À l'horizon 2030, le territoire s'organise commercialement au travers de pôles de différents niveaux, tels que figurés sur la carte de hiérarchie des fonctions commerciales. Cette organisation encadre la complémentarité des fonctions et des typologies d'offre.

Les capacités d'évolution des différents pôles s'articulent entre pôles majeurs (de centre-ville ou de périphérie), secondaires, relais ou de proximité.

Cette hiérarchie peut évoluer : création de pôles de proximité supplémentaires ou évolution de certains pôles de proximité en pôles relais, pour répondre notamment au développement démographique du territoire[11].

A contrario, aucun nouveau pôle majeur ou secondaire n'est en principe envisagé et il conviendra donc de faire évoluer les polarités existantes.

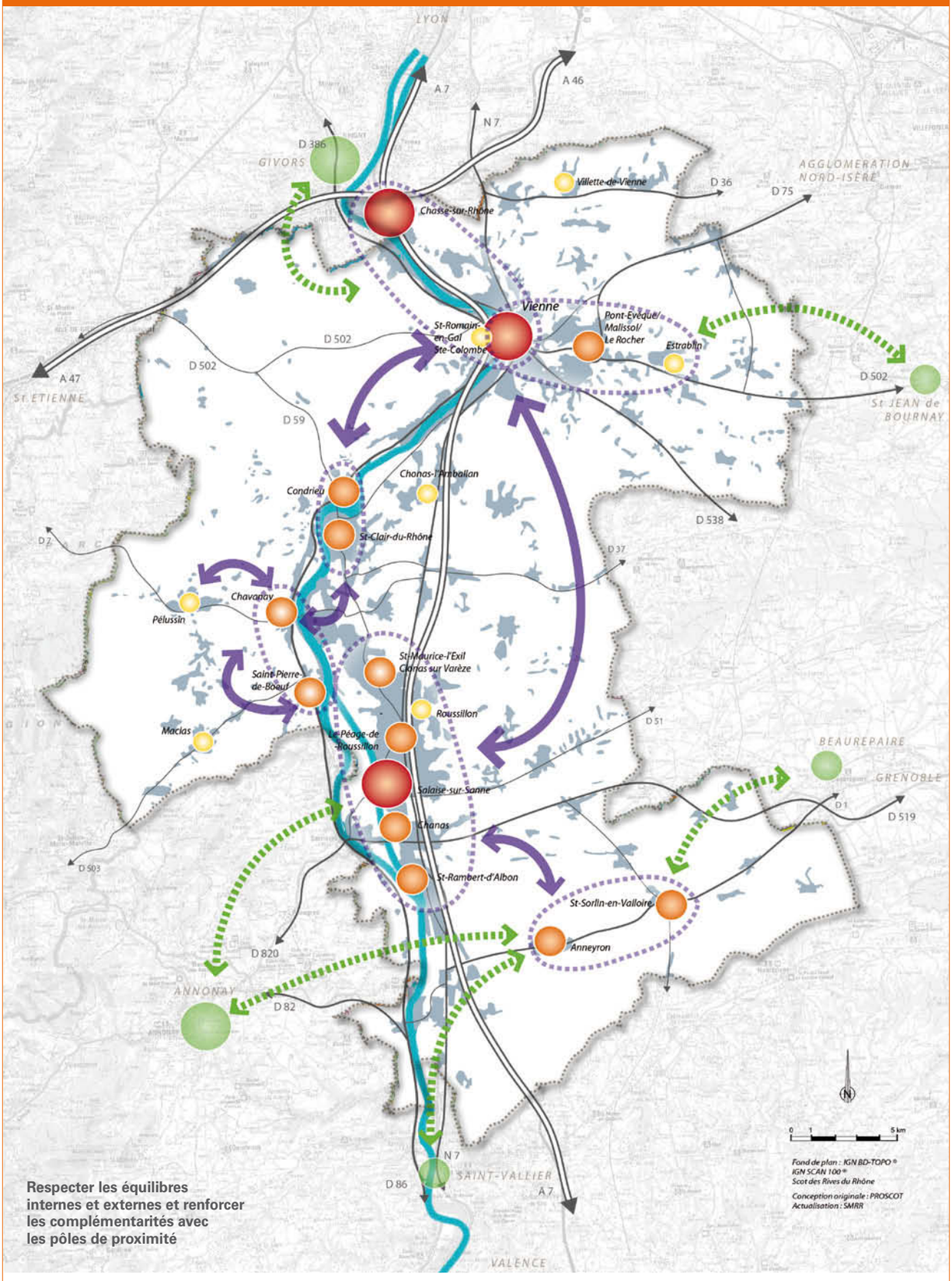
HIÉRARCHISATION DES FONCTIONS DES PÔLES MARCHANDS

Fonctions marchandes	Locomotive alimentaire	Offre non alimentaire	Commerces et services de proximité*	Rayonnement
Majeure de centre-ville	Supermarché 1 000 à 2 500 m² + marché / halle	Densité et diversité (équipement de la personne, biens culturels, décoration…)	> 50 activités	Aire urbaine
Majeure de périphérie	Hypermarché > 2 500 m²	Moyennes surfaces diversifiées + boutiques en galerie marchande	en galeries marchandes	
Secondaire	Supermarché 1 000 à 2 500 m²	Bricolage - Jardinage	20 à 30 activités	Intercommunal (secteur périurbain) ou quartier (secteur urbain dense)
Relais	Supermarché 300 à 1 000 m²		10 à 20 activités	Intercommunal (secteur rural) à quartier (secteur urbain)
Proximité	Supérette - Alimentation		moins de 10 activités	Communal ou quartier

** Commerces de bouche, pharmacie, tabac – presse, coiffure, bar – restaurant…*

[11] *Cf. conditions d'évolution commerciale au point 4.2.2 de la présente partie*

LES FONCTIONS COMMERCIALES À L'HORIZON 2030



Hiérarchie commerciale à l'horizon 2030

Pôle majeur

Pôle secondaire

Pôle relais

Conforter les complémentarités internes

Complémentarités internes aux agglomérations

Complémentarités entre agglomérations

Prendre en compte les complémentarités externes

Pôles structurants externes

Complémentarités avec les pôles extérieurs à prendre en compte

4.2.2 Une évolution de l'offre commerciale des différents types de pôles marchands

La hiérarchie commerciale retenue implique des évolutions différenciées selon les types de pôles marchands du territoire qui doivent être déclinées sur l'ensemble des bassins de consommation.

PRESCRIPTIONS

Sur les pôles majeurs :

- **de centre-ville (Vienne)** : les évolutions de l'offre peuvent se faire sur l'ensemble de la gamme des achats, des plus courants aux plus occasionnels, et en priorité sur l'équipement de la personne, les biens culturels, la décoration, l'alimentaire, les services à la personne

Les développements de l'offre doivent être réalisés dans le cadre de projets commerciaux intégrés au tissu urbain, en réhabilitation/restructuration d'îlots existants ou en création de nouvelles cellules commerciales en pied d'immeubles neufs. Ces développements doivent être implantés au sein du périmètre de centralité commerciale existant, selon une logique de densification, ou en continuité de celui-ci.

- **de périphérie (Chasse-sur-Rhône, Salaise-sur-Sanne)** : les projets de création ou d'extension d'activités sont basés sur une offre à forte valeur ajoutée et novatrice, complémentaire de l'offre de cœur d'agglomération

Les secteurs d'activités nouveaux doivent correspondre en priorité à des achats exceptionnels ayant vocation à être implantés à l'écart des centralités urbaines (exemple : sport, mobilier, automobile, matériaux, agencement intérieur, revêtements…). L'offre en alimentaire peut être confortée ponctuellement mais de façon très limitée.

Le développement des pôles majeurs de périphérie est conditionné à une bonne accessibilité (tous modes de déplacement confondus) et à l'existence d'une desserte en transports collectifs, notamment depuis les centres-villes des agglomérations. À défaut de satisfaire à ces conditions d'accessibilité, toute extension de pôle majeur périphérique n'est possible que si l'intercommunalité concernée justifie d'un projet de desserte de ce pôle par les transports en commun. Ce projet doit être suffisamment abouti pour garantir cette desserte à la date de l'ouverture commerciale de l'extension.

Les activités doivent se développer au plus près des zones existantes et être qualitativement attractives et intégrées à leur environnement paysager[12].

Pour ne pas déséquilibrer le territoire des Rives du Rhône et sa structure actuelle, aucun pôle majeur périphérique nouveau n'est à envisager.

- **Sur les pôles secondaires**, l'armature marchande se limite à une offre alimentaire dense et attractive (avec supermarchés de 1 000 à 2 500 m² et commerces de bouche spécialisés) complétée par une offre non alimentaire répondant à certains besoins occasionnels (moyennes surfaces en bricolage/quincaillerie, jardinerie, petit électroménager…) et une densité de services commerciaux. L'équipement de la personne a prioritairement sa place en centre-ville ; en périphérie, les implantations nouvelles sont limitées et les extensions de commerces existants sont autorisées. Les grandes et moyennes surfaces doivent être implantées sur un nombre limité d'espaces commerciaux à l'échelle de la commune concernée, proches de la centralité urbaine. En corollaire, les centralités urbaines de ces pôles doivent privilégier les activités permettant de conserver une animation de l'espace et une offre de proximité nécessaire aux populations moins mobiles : alimentation, commerces de bouche, services commerciaux (pharmacie, coiffure…), bar/restauration.

Le nombre de pôles secondaires n'a pas en principe à évoluer : les pôles existants pourront se développer sur cette fonction, en réponse aux achats fréquents et occasionnels. **Tout développement des pôles existants doit se faire en continuité avec les activités existantes et à proximité des centralités urbaines,** sauf à justifier d'une impossibilité manifeste (absence de foncier, contraintes topographiques, risques naturels ou technologiques).

- **Les pôles relais** sont structurés à travers une complémentarité entre une moyenne surface alimentaire (moins de 1 000 m² de vente), des commerces de bouche diversifiés, ainsi que des commerces et services de proximité (réponse aux achats fréquents et quotidiens). Ils ne peuvent donc pas en principe accueillir de grandes et moyennes surfaces non alimentaires. **Les activités sont implantées de préférence à proximité (moins de 500 m) des centralités urbaines, villageoises ou de quartiers (en agglomérations), en favorisant des conditions satisfaisantes d'accès et de stationnement.** En termes d'évolution du maillage territorial, l'émergence de nouveaux pôles relais sur le territoire est possible, sous réserve d'être cohérent avec la hiérarchie urbaine définie dans le Scot, de répondre à une croissance démographique de la commune ou du quartier concerné, et de se développer à partir d'un pôle de proximité existant. Par ailleurs, hormis au sein des agglomérations, les pôles relais ne peuvent être développés sur des communes limitrophes de communes en étant déjà équipées.

[12] *Cf. point 4.1.1 de la présente partie*

→ **Sur les pôles de proximité**, l'armature commerciale se limite aux commerces de bouche ainsi qu'aux commerces et services aux personnes de première nécessité et la vitalité des centre-bourgs, garantissant un aménagement équilibré du territoire, doit être maintenue.

De nombreux services peuvent s'implanter ou se développer (services à la personne, aide à domicile, taxi, ambulance, salon de coiffure ou esthétique, etc.) ainsi que certaines activités de dépannage ou d'entretien (mécanique automobile, plombier-chauffagiste, réparateur-installateur d'électroménagers, etc.).

Aussi, la création de moyennes et grandes surfaces (supérieures à 300 m²) alimentaires et/ou non alimentaires ne doit pas être privilégiée. Les activités commerciales doivent s'implanter en cœur de commune, au contact des services et équipements publics existants ou programmés, afin de valoriser la notion de centralité villageoise, de se situer près des densités urbaines et d'être complémentaires des autres fonctions communales.

RECOMMANDATIONS

Dans un objectif de viabilité économique, il serait souhaitable que la création de nouveaux pôles de proximité s'opère sur des unités urbaines disposant d'une taille suffisante, c'est-à-dire des communes, quartiers urbains ou hameaux disposant ou atteignant 1 000 à 1 500 habitants agglomérés ou plus.

Sur les pôles majeurs périphériques, le nombre de locaux de petite taille (inférieurs à 300 m²) doit être limité afin d'assurer la complémentarité avec les activités commerciales des centres-villes.

Centre commercial de Vienne-Estressin

Organiser et promouvoir la diversification du tissu économique des Rives du Rhône en dehors des zones d'activités économiques

Si la grande industrie, la logistique ou certaines grandes surfaces commerciales doivent trouver leur place dans des zones d'activités bénéficiant si besoin d'un accès multimodal, d'autres activités doivent pouvoir se développer sur l'ensemble du territoire.

PRESCRIPTIONS

Le développement des activités artisanales et de services doit être favorisé sur l'ensemble du territoire, en lien notamment avec les activités de service aux entreprises et aux personnes.

Les activités tertiaires sont localisées de façon préférentielle dans :

- **les centres urbains**, afin de renforcer la mixité fonctionnelle des espaces urbains. Des mesures doivent notamment être prises afin d'offrir des possibilités de changement d'usage en pied d'immeuble en veillant, dès que possible, à l'installation d'activités artisanales et commerciales qui participent à l'animation et à la redynamisation des centres-villes
- **les pôles tertiaires existants** offrant des possibilités d'extension tel que l'espace Saint-Germain à Vienne
- **les secteurs bénéficiant d'une excellente desserte en transports en commun**, notamment à proximité des pôles-gares
- **les cœurs des grandes zones** d'activités pour l'accueil de services
- **les secteurs de reconversion urbaine**, comme la vallée de la Gère à Vienne, qui donneront lieu à la création de quartiers mixtes prévoyant l'implantation de ce type d'activité

Sur l'agglomération viennoise, l'effort doit être plus particulièrement soutenu, en lien avec la proximité lyonnaise et ses fonctions métropolitaines, en poursuite de la dynamique de renouvellement urbain et de diversification engagée.

La partie sud du territoire doit également devenir le siège d'un développement tertiaire important, qui suit le développement de l'habitat et des activités économiques. Des parcs dédiés aux activités tertiaires peuvent également être développés à proximité des lieux de centralités et des gares, en veillant à :

- la qualité de la desserte en transports en commun
- la qualité urbanistique, paysagère et environnementale des constructions notamment en faisant appel aux techniques les plus avancées en matière de gestion des énergies et des eaux pluviales
- la desserte à tous les services numériques de dernière génération (très haut débit, etc.)

RECOMMANDATIONS

Les communes sont incitées à mener, à l'occasion de l'élaboration ou de la révision de leur PLU, des réflexions visant à intégrer les besoins des entreprises artisanales, en associant la chambre des métiers. Cette démarche permettra de mieux prendre en compte dans le document d'urbanisme les aspects réglementaires liés à ces activités (identifier les activités nécessaires à la vie du quartier/centre-bourg/centre-ville ; définir les activités susceptibles de s'installer près des zones d'habitat ; appliquer les règles qui restreignent les possibilités de transformer l'usage des ateliers et magasins, etc.).

Dans des domaines spécifiques sur lesquels les territoires témoignent de savoir-faire reconnus, une stratégie de spécialisation peut également être développée, afin d'apporter à ces derniers un rayonnement porteur d'image et de développement.

À titre d'illustration, l'agglomération viennoise pourrait s'appuyer sur son riche patrimoine historique pour soutenir le développement d'une réelle logique de filière, autour d'activités universitaires et de recherche : au-delà de la mise en réseau des pôles archéologiques et muséographiques de Vienne et de Lyon, une collaboration avec l'université Lyon Lumière pourrait être envisagée.

Autre point fort de l'agglomération viennoise : le festival « Jazz à Vienne » pourrait engendrer une dynamique plus pérenne, moins événementielle, comme la création d'une école européenne du jazz (comme le propose le projet d'agglomération du pays viennois).

Bâtiment d'activités, Brignais

Chapitre 6

Garantir la qualité des politiques d'aménagement des zones d'activités économiques et des zones commerciales

L'insertion paysagère et la qualité environnementale des ZAE, conjuguées à une utilisation économe de l'espace, constituent une des clefs du développement durable du territoire et de son attractivité.

PRESCRIPTIONS

Afin de garantir les qualités urbaines, paysagères, énergétiques des nouvelles zones d'activités (extension ou création), les communes ou les EPCI compétents doivent définir, pour chacune d'entre elles :

- la trame paysagère, des liaisons viaires, des espaces verts et des espaces publics
- les formes urbaines et les densités souhaitées
- les règles d'implantation du bâti, des recommandations architecturales et paysagères
- le traitement des limites et des façades urbaines créées, l'insertion du projet dans son site et son environnement notamment pour les parties les plus visibles du site (espaces longeant les axes de circulation principaux, les entrées de sites, etc.)
- les mesures de prévention des pollutions et nuisances pour les secteurs et bâtiments sensibles contigus ou situés à proximité des voiries
- la gestion technique de la zone : réseaux de tous ordres et notamment réseaux d'assainissement et les eaux de ruissellement, besoins énergétiques et recours aux énergies renouvelables
- la gestion et la valorisation des déchets (du chantier au fonctionnement final de la zone)
- les conditions et l'organisation de leur accessibilité, notamment pour les déplacements doux
- le rythme de développement et de commercialisation de la zone
- le cadre juridique de la réalisation du projet : maîtrise d'ouvrage, procédure d'urbanisme, financements, partenariats

RECOMMANDATIONS

Ces objectifs peuvent être garantis dans les documents d'urbanisme, notamment par les orientations d'aménagement des PLU. L'utilisation de la Zac (zone d'aménagement concerté) peut également être recommandée, comme tout autre mécanisme adapté permettant d'atteindre ces objectifs.

Les zones d'activités actuelles situées en entrée de ville et à proximité des principaux axes de circulation notamment, peuvent faire l'objet de traitements de requalification portant sur le retraitement des espaces publics, le calibrage des voiries et stationnement, les interfaces entre espaces privés et publics, le traitement des clôtures, façades et enseignes, l'éclairage, les plantations, etc.

Les contrats de développement pays Rhône-Alpes (CDPRA) du territoire pourront mobiliser des moyens pour aider les intercommunalités ou les communes à élaborer des plans de recomposition, et réaliser les travaux d'amélioration.

La zone d'activités développement durable de Rovaltain

INTÉGRER LES ZONES D'ACTIVITÉS AU TISSU URBAIN EXISTANT

À PRIVILÉGIER : intégration d'une zone d'activités dans le tissu urbain

À ÉVITER : implantation d'une zone d'activités le long d'un axe structurant en entrée de village

Chapitre 7

Mettre en réseau l'offre en tourisme et loisirs

Le tourisme est une composante à part entière de la vitalité économique d'un territoire et concourt à son rayonnement (emplois directs et indirects). La variété des paysages et du patrimoine (historique et gastronomique) des Rives du Rhône lui confère un potentiel d'attractivité notable, à proximité du « grand marché lyonnais », que le Scot ne peut qu'inciter à valoriser.

7.1 CONCEVOIR UNE OFFRE COMPLÈTE METTANT EN VALEUR LES ATOUTS TOURISTIQUES DU TERRITOIRE

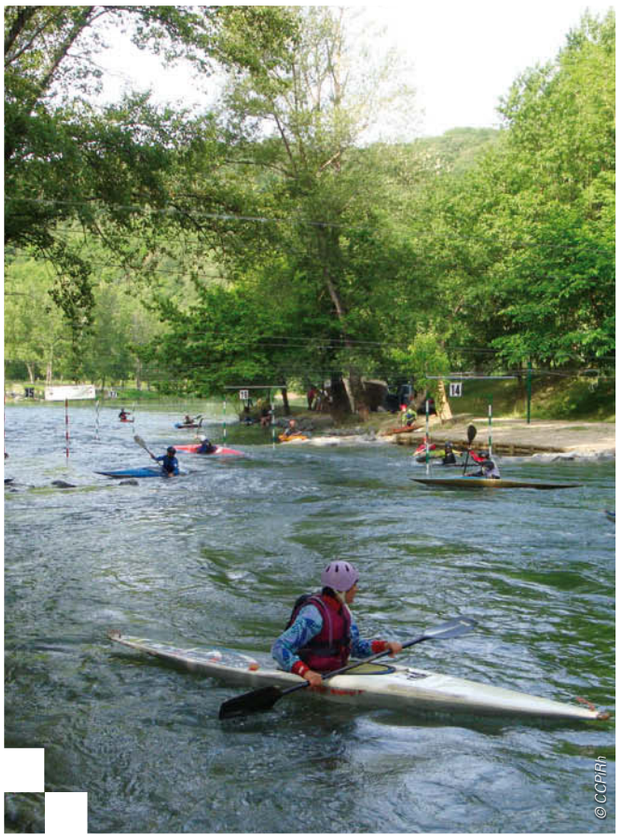
RECOMMANDATIONS

Une politique globale pourrait être mise en œuvre à l'échelle de l'ensemble du territoire, afin de promouvoir le développement d'une offre touristique et de loisirs de qualité, axée sur une complémentarité de l'offre et la valorisation des atouts du territoire. En termes d'accueil, ce développement pourrait s'accompagner de la création de nouvelles structures et s'inscrire dans une logique de préservation des espaces et de respect de l'environnement.

Cette politique s'appuierait sur un **schéma d'organisation et de développement touristique** élaboré à une échelle dépassant les limites intercommunales. À cette occasion, une réflexion pourrait être engagée quant à l'interconnexion des itinéraires de randonnées (continuités pédestres, unité de balisage) entre les différentes intercommunalités, les différents départements (grande randonnée (GR), plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée (PDIPR), sentiers PNR).

Le développement de l'offre en matière de tourisme pourrait s'articuler autour de différentes thématiques :

- **« La culture et le patrimoine »** : à titre d'exemples peuvent être cités la ville de Vienne (son patrimoine archéologique, son festival de jazz…), la tour d'Albon (projet de valorisation patrimoine/terroir), les bourgs anciens, l'histoire du fleuve Rhône, le tourisme industriel (magasins d'usine en Valloire)
- **« La nature et les paysages »**, avec la présence d'espaces naturels de grande qualité propices au développement du tourisme vert : PNR et projet de site classé des crêts du Pilat, balmes viennoises, Valloire (potentiel de reconversion des carrières notamment), valorisation du fleuve Rhône comme porte d'entrée du territoire (boucles de balades à vélo)
- **« Le sport et le plein air »** : sports nautiques (kayak, hydro-speed, rafting à la base de loisirs de Saint-Pierre-de-Bœuf, planche à voile sur le Rhône), randonnée, trial et parapente dans le Pilat, accro-branches (Septème), baptêmes de l'air ULM / petit avion (aérodrome de Reventin et du creux de la Thine)
- **« Le terroir et l'agrotourisme »**, notamment autour des activités de la viticulture et de l'arboriculture (projet de site remarquable du goût à Moras-en-Valloire) et par la valorisation des terroirs, l'ouverture d'hébergements marchands chez l'exploitant…



La base nautique et de loisirs de Saint-Pierre-de-Bœuf

7.2 GARANTIR L'ACCESSIBILITÉ POUR TOUS AUX GRANDS ÉQUIPEMENTS CULTURELS ET DE LOISIRS

PRESCRIPTIONS

Le développement des loisirs de proximité[13] doit accompagner partout la croissance de la population, en offrant les équipements nécessaires à une vie locale à la fois attractive et qualitative.

Les équipements culturels, sportifs ou de loisirs d'envergure intercommunale (médiathèques, complexes cinématographiques, centres nautiques…) doivent s'implanter dans les agglomérations et pôles urbains du territoire.

Ces équipements s'inscrivent en complémentarité avec l'offre et le marché existants. Ils se localisent en priorité à l'intérieur ou en continuité directe du centre urbain. Les intercommunalités prévoient la desserte en transports alternatifs à l'usage individuel de la voiture et l'accessibilité par les modes de déplacement doux de ces équipements.

Concernant les transports en commun sur le territoire du PNR du Pilat, l'enjeu prioritaire consiste en une optimisation des lignes existantes plutôt qu'en un développement de lignes nouvelles, plus difficilement envisageable compte tenu notamment des enjeux financiers.

7.3 DÉVELOPPER LES ACTIVITÉS TOURISTIQUES ET DE LOISIRS LIÉES AU FLEUVE

PRESCRIPTIONS

Les politiques territoriales de loisirs et de tourisme doivent favoriser :

- la valorisation et la réappropriation des berges par les piétons et les cyclistes en lien avec des projets de développement urbain et touristique
- l'aménagement d'un itinéraire cohérent et continu sur les berges du Rhône en lien avec les projets en cours (réalisation de la Via Rhona, reconquête de la rive gauche du fleuve au niveau de Vienne, etc.)
- une meilleure mise en réseau des différents sites naturels (îles du Beurre et de la Platière, forêt de Gerbey) et touristiques (île Barlet, port des roches de Condrieu, espace eaux vives de Saint-Pierre-de-Bœuf…).

Les aménagements devront se faire en concertation avec les acteurs naturalistes afin d'assurer la compatibilité des différents usages et la préservation voire restauration des sites écologiques intéressants.

RECOMMANDATIONS

Des boucles de découverte peuvent, par ailleurs, être favorisées depuis la vallée du Rhône vers le plateau du Pilat, la Valloire, et inversement, avec la mise en place d'une offre touristique train + bus ou bateau + bus pour des activités cyclistes ou de randonnée dans le parc.

La valorisation des éléments patrimoniaux liés au fleuve (pile de bac à traille, épi, pont) participe également à l'animation culturelle et touristique du territoire.

Le développement de la navigation fluviale de plaisance doit également être promu (ports de plaisance, croisières…). Un projet d'appontement (paquebots) et de halte fluviale (plaisanciers) est en cours sur la commune d'Andance, qui représentera une offre complémentaire à la halte fluviale de Vienne et au port de plaisance des Roches-de-Condrieu.

À l'image du label pavillon bleu d'Europe, les ports de plaisance et les bases nautiques sont aménagés dans une logique de préservation de l'environnement.

Joutes sur le Rhône, Givors

[13] Activités d'agrément, de détente, de récréation pratiquées à l'extérieur de son domicile mais n'impliquant pas de nuitée, pouvant se pratiquer en plein air ou à couvert, dans des locaux équipés spécifiquement ou non

7.4 EN ZONE DE MONTAGNE, S'ASSURER QUE LES PROJETS TOURISTIQUES RESPECTENT LA SENSIBILITÉ DES ÉQUILIBRES ÉCONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX LOCAUX

Dans le Pilat, les communes suivantes sont concernées par la loi montagne : Chuyer, La Chapelle-Villars, Pélussin, Roisey, Saint-Appolinard, Véranne et Longes.

Par ses orientations, le projet de Scot pondère la croissance démographique des villages du Pilat, limite la dispersion de l'habitat en recentrant le développement urbain sur les centres-bourgs, impose une densification et une diversification des nouvelles formes urbaines, préserve les espaces agricoles stratégiques, les continuités paysagères et les espaces naturels remarquables.

PRESCRIPTIONS

Concernant spécifiquement l'activité touristique, le Scot ne prévoit la création d'aucune unité touristique nouvelle visée au I de l'article L 145-11 du code de l'urbanisme.

En revanche, conformément à l'article L.122-1 du code de l'urbanisme, le Scot définit les principes d'implantation pour les unités touristiques nouvelles visée au II de l'article L 145-11 du code de l'urbanisme, dès lors qu'elles ne sont pas situées dans un secteur urbanisé ou dans un secteur constructible situé en continuité de l'urbanisation (article R.145-3 du code de l'urbanisme), et qu'elles concernent :

- la création ou l'extension, sur une surface de plancher hors œuvre nette totale supérieure à 300 m², d'hébergements touristiques ou d'équipements touristiques
- l'aménagement de terrains de camping comprenant plus de 20 emplacements
- la création de refuges de montagne mentionnés à l'article L. 326-1 du code du tourisme, ou leur extension sur une surface de plancher hors œuvre nette totale supérieure à 100 m²

À ce jour, **seul un projet touristique sur la commune de La Chapelle-Villars est autorisé par le Scot.** Il s'agit de la rénovation et transformation du château de Villars en hôtel-restaurant d'une douzaine de chambres, axée sur le thème du tourisme équin (une dizaine de box et des paddocks seraient créés). La rénovation sera réalisée sous contrôle d'un architecte des bâtiments de France, compte tenu de l'inscription de la demeure à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques. Une dizaine d'emplois directs sont susceptibles d'être créés selon l'ampleur des services développés par l'hôtel. Ce projet comporte un volet résidentiel (construction de logements) avec lequel sera mutualisée une carrière (à chevaux).

Ce projet devra être compatible avec la charte du PNR du Pilat et les principes de la charte européenne du tourisme durable à laquelle il a adhéré. En ce sens, le projet devra :

- participer à la protection et la mise en valeur du patrimoine (respect des capacités d'accueil, préservation des ressources naturelles, en apportant notamment des garanties quant à l'adéquation du projet avec la ressource en eau, s'agissant d'alimentation en eau potable comme d'assainissement des eaux usées…)
- contribuer au développement économique et social (soutien à l'économie locale, développement de nouvelles formes d'emplois…)
- préserver et améliorer la qualité de vie des habitants (emploi local, association des habitants, lien avec la vie locale…)
- maîtriser la fréquentation (connaissance et canalisation des flux, maîtrise des transports, intégration des équipements touristiques…) et améliorer la qualité de l'offre (connaissance des clientèles, démarche qualité, information et sensibilisation du public…)

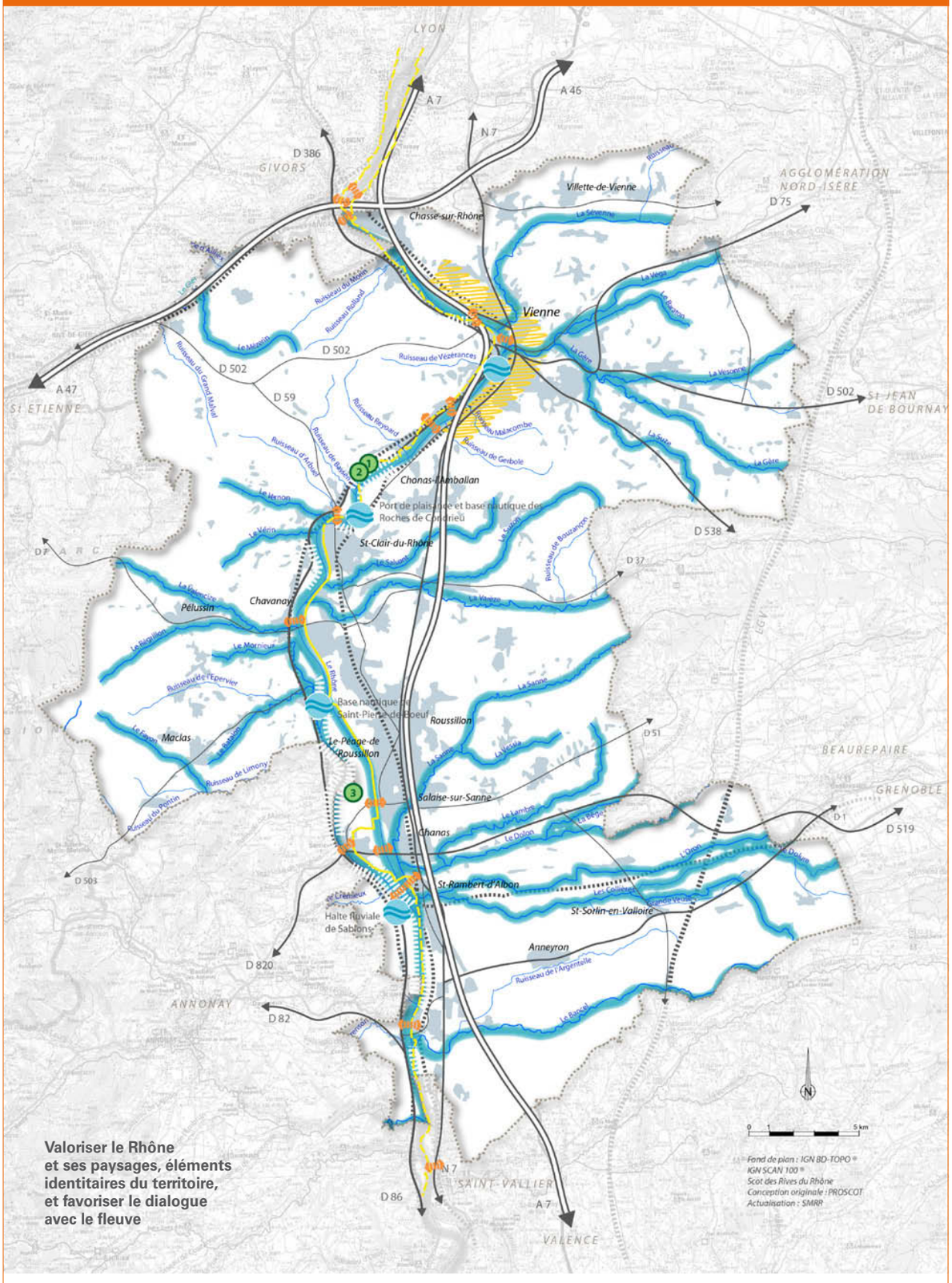
7.5 METTRE EN PLACE UN OBSERVATOIRE DU TOURISME ET DES LOISIRS

RECOMMANDATIONS

Un observatoire du tourisme et des loisirs pourrait être créé à l'échelle du territoire afin d'analyser les dynamiques et besoins en matière de loisirs, de tourisme et de culture, et d'évaluer l'efficience de la politique mise en œuvre.

Cet observatoire aurait également un rôle de mise en réseau et de communication. Une initiative est en cours en ce sens à l'échelle de Rhône Pluriel ainsi qu'au niveau de la communauté de communes de Rhône Valloire (avec le CDPRA Drôme des collines). Un partenariat et une mutualisation des moyens avec le Scot des Rives du Rhône et le PNR du Pilat pourraient être intéressants.

LA TRAME BLEUE DE LA VALLÉE DU RHÔNE ET DU GIER



Valoriser les éléments structurants de la trame bleue

- valoriser les berges du Rhône et ses affluents
- rivières, ruisseaux
- ponts sur le Rhône
- principaux sites naturels en interaction avec le fleuve à préserver : **1** île de la chèvre - **2** île du beurre - **3** île de la platière
- berges naturelles à préserver

Développer les activités liées à l'eau

- activités touristiques liées au fleuve (base nautique, port de plaisance, halte fluviale, rivière artificielle)
- reconquérir les berges du Rhône de la ville de Vienne
- itinéraire cyclable des berges du Rhône (véloroute du Léman à la mer/Viarhôna) à développer (itinéraire existant et en projet)
- espaces urbanisés

Mémo

Document 2

PARTIE 3

Préserver les ressources et les espaces naturels et agricoles

Le projet d'aménagement et de développement durable du Scot place l'environnement au cœur de sa stratégie. Celui-ci devient donc une des conditions sine qua non du développement durable et du maintien de la qualité du cadre de vie du territoire. Les orientations du Scot ont ainsi pour objectifs de mettre en valeur les paysages, de protéger et valoriser les espaces naturels, de pérenniser l'activité agricole et de préserver les ressources naturelles.

Pour une aire métropolitaine « nature »

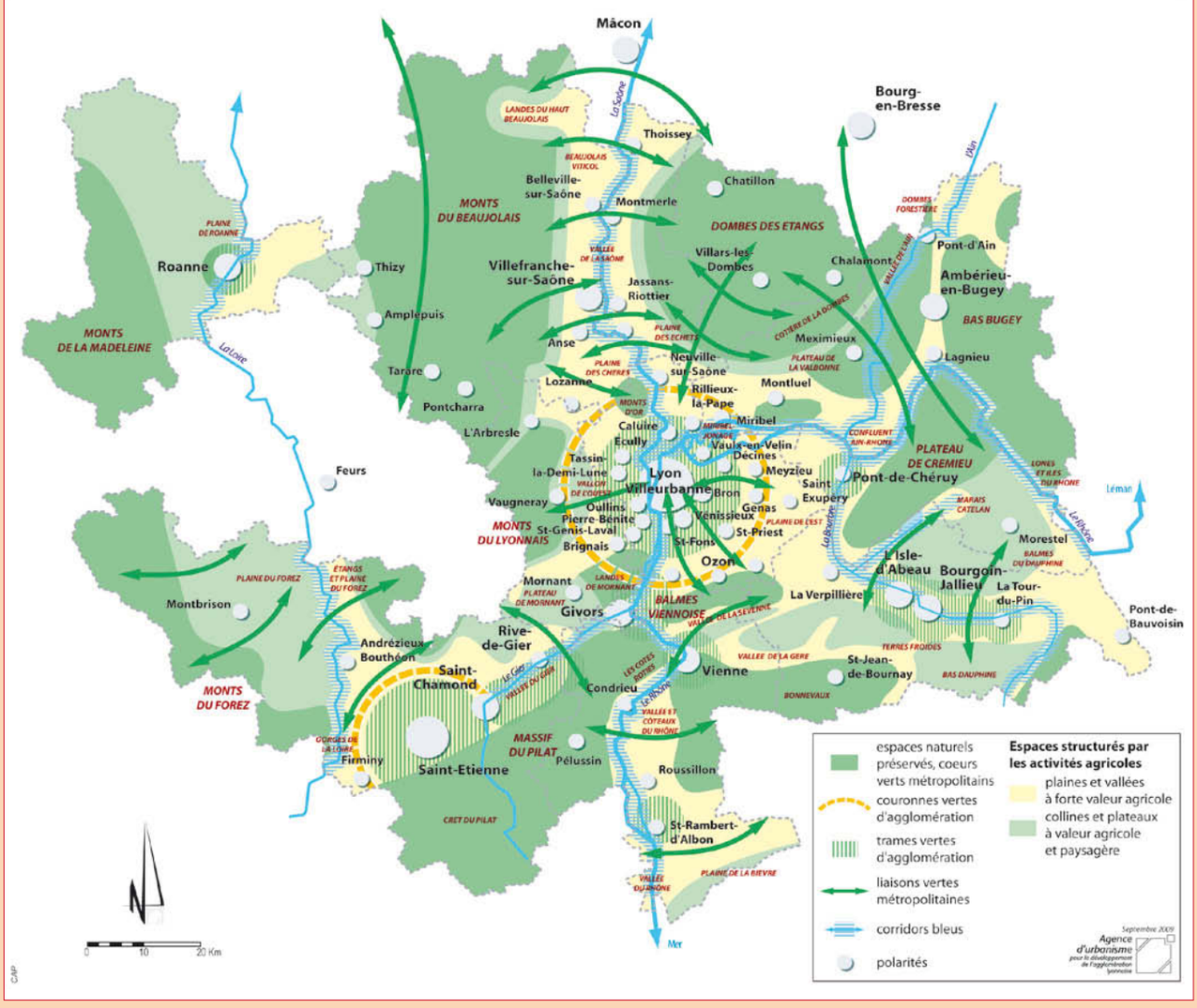
La DTA de l'aire métropolitaine renforce la protection des principaux espaces naturels, agricoles et paysagers par la définition d'une armature verte métropolitaine. Cette armature est basée sur un principe de valorisation et de mise en réseau des espaces naturels et agricoles. La DTA prescrit également la préservation des « cœurs verts » de l'aire métropolitaine en tant que grands espaces naturels, ainsi que la préservation et la mise en valeur d'une « trame verte », ensemble d'espaces à dominante non bâtie, naturelle et agricole, de parcs publics urbains insérés dans les zones agglomérées ou situées à toute proximité (Vienne et Roussillon pour le Scot Rives du Rhône).

Les objectifs de croissance résidentielle et de développement économique affichés par les onze Scot dans le cadre de l'inter-Scot sont complémentaires d'un objectif de protection et de valorisation de ces espaces naturels et agricoles.

Pour limiter les incidences de la pression démographique et économique sur l'environnement, les Scot métropolitains se sont engagés à protéger et valoriser la trame bleue des fleuves et les grands espaces verts métropolitains (massif du Pilat, monts du Lyonnais, monts du Beaujolais, plateau de la Dombes, plateau de l'île Crémieu, massif du Bugey, balmes viennoises, collines du Nord Dauphiné, Bonnevaux).

Ils se sont également mis d'accord pour identifier sur leur territoire des périmètres de protection et d'intervention pour préserver l'agriculture périurbaine et maintenir les principaux corridors écologiques.

LES INFRASTRUCTURES VERTES ET BLEUES DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE



Chapitre 1

Protéger et valoriser les espaces naturels

Le Scot définit des orientations visant à garantir la protection sur le long terme des différents types d'espaces naturels présents sur le territoire des Rives du Rhône.

Les espaces naturels à prendre en compte sont :

- **les cœurs verts** *qui à l'échelle régionale assurent le maintien de vastes espaces naturels préservés, fonctionnels et cohérents*
- **les espaces naturels remarquables** *qui participent à la valorisation écologique du territoire et qui permettent une protection optimale de la ressource en eau (absence d'artificialisation de l'occupation du sol)*
- **les corridors écologiques** *qui garantissent le déplacement ainsi que le brassage génétique de la flore et de la faune sauvage au sein et au-delà du territoire du Scot*
- **les coupures vertes** *(espaces de respiration) qui participent à la délimitation des espaces urbanisés et à la valorisation de leurs abords*
- **les zones agricoles** *et forestières qui assurent des fonctions de production et de gestion du territoire et des paysages*

1.1 LES CŒURS VERTS

PRESCRIPTIONS

Les cœurs verts sont de grands espaces naturels de rayonnement régional à préserver. **Ces espaces doivent avoir un développement plus qualitatif que quantitatif, en favorisant le maintien des activités agricoles, le développement du tourisme et des loisirs de proximité et la préservation de la biodiversité.**

L'ensemble des orientations du Scot relatives à la préservation de l'agriculture, à la limitation de la périurbanisation, à la valorisation et la préservation des espaces naturels de proximité concourt à la pérennité des cœurs verts.

Le territoire des Rives du Rhône comprend plusieurs cœurs verts :

- le massif du Pilat
- les balmes viennoises, constituées d'une succession de collines boisées orientées est-ouest, avec du nord au sud : la balme de l'Ozon à la Sévenne (bois de Saint-Jean, de Servenay…), puis celle de la Sévenne à la Véga (bois de Serpaize à Oytier), de la Véga à la Gère (bois de Chapulay, du four…) et de la Gère à la Varèze (forêts des Blaches et des Revolets et leur prolongement sur le massif de Bonnevaux)
- la forêt de Mantaille et son prolongement sur le massif de Chambaran

RECOMMANDATIONS

La balme viennoise « séparant » les vallées de l'Ozon et de la Sévenne fait l'objet d'une attention identique de la part des Scot Rives du Rhône et du Sepal. Des projets communs de valorisation de cet espace partagé entre le pays viennois et le val d'Ozon pourront être mis en œuvre dans le cadre du suivi des Scot, notamment au travers de la mise en place de périmètres de protection espaces agricoles et naturels périurbains (PPEANP), en partenariat avec les conseils généraux.

1.2 LES ESPACES NATURELS REMARQUABLES

Les espaces naturels remarquables[14] jouent un rôle essentiel dans la préservation de la biodiversité et la protection de certaines espèces. Ils font l'objet de protections, de gestions contractuelles, d'inventaires, et sont parfois, comme certaines zones humides ou pelouses sèches, des sites sans statut mais considérés comme stratégiques en raison de leur potentiel écologique, de leur rôle de réservoir de biodiversité, et de leur fonction dans la gestion des eaux.

Deux types d'orientation s'appliquent aux espaces naturels remarquables : la protection et la préservation.

L'île du Beurre

[14] *Cf. carte « les espaces et sites naturels » p.121*

1.2.1 Les espaces et sites naturels protégés

PRESCRIPTIONS

Les espaces naturels protégés sont les ensembles écologiques suivants : ZNIEFF de type 1, sites d'intérêt patrimonial du Pilat (dont la délimitation sera précisée en concertation entre les communes et le parc naturel régional), réserves naturelles, habitats concernés par des arrêtés préfectoraux de protection de biotope, corridors écologiques[15] et axes de passage de faune (ces derniers localisés p.116 sont à repérer précisément et protéger sur une épaisseur adaptée dans les PLU). **Le Scot inscrit tous ces espaces en zone inconstructible. Les documents d'urbanisme doivent, par principe, interdire la construction dans ces espaces à protéger.**

Le Scot détermine que dans ces espaces protégés, peuvent être autorisés :

- des voiries structurantes inscrites dans le Scot sous réserve de l'adoption de mesures compensatoires et du maintien des corridors écologiques
- des équipements (infrastructures en surface ou en sous-sol) liés à l'assainissement, l'eau potable et les eaux pluviales et des voies d'accès strictement liées à ces équipements, sous réserve d'absence d'alternative
- des infrastructures d'intérêt général (gaz, télécommunications, électricité…) et des voies d'accès strictement liées à ces infrastructures
- des liaisons douces (chemins piétonniers, pistes cyclables)
- des bâtiments et installations nécessaires à des activités humaines participant à l'entretien et de la gestion écologique : agriculture ou sylviculture (dont pistes forestières) dont les conditions d'exploitation devront s'adapter aux caractéristiques du milieu, exploitations liées à l'agrotourisme ayant un faible impact sur l'environnement en mettant notamment en valeur la faune et la flore

Avant la réalisation de tout projet de ce type, les maîtres d'ouvrages doivent (système « **JERC** ») :

- **J**ustifier de l'impossibilité de réaliser ce projet ailleurs
- **É**valuer les impacts du projet sur l'environnement
- **R**éduire les impacts qui ne peuvent être évités à toutes les phases du projet (chantier, mise en service)
- **C**ompenser par des mesures adaptées la part non réductible des impacts…

RECOMMANDATIONS

Pour mettre en œuvre cette protection, les communes peuvent inscrire ces espaces naturels remarquables en zone naturelle indicée, voire agricole selon la nature d'occupation du sol, lors des prochaines révisions des documents d'urbanisme. Le classement de certaines zones en espace boisé classé peut, le cas échéant renforcer cette protection.

La forêt de Gerbey et la vallée du Rhône

[15] *Cf. prescriptions spécifiques au chapitre 1.3 de la présente partie*

1.2.2 Les espaces et sites naturels préservés

PRESCRIPTIONS

Les espaces naturels préservés font partie du patrimoine naturel du territoire. Ils correspondent soit à de grands ensembles naturels riches, ou peu modifiés, qui offrent des potentialités biologiques importantes et possèdent un rôle fonctionnel ainsi qu'une cohérence écologique et paysagère (zones Natura 2000, sites écologiques prioritaires du PNR du Pilat, espaces naturels sensibles, ZNIEFF de type 2, d'intérêt régional), soit à des sites plus circonscrits, faisant partie d'inventaires locaux d'intérêt départemental (pelouses sèches, zones humides…). **Ces espaces doivent ainsi être valorisés et préservés (il est interdit de les détruire) et leurs fonctionnalités garanties sur le long terme.** Cela n'induit pas pour autant l'inconstructibilité totale de ces espaces qui peuvent parfois recouvrir des communes entières (cas des ZNIEFF de type 2). Les espaces et sites naturels préservés font donc l'objet d'une vigilance accrue de la part du Scot. Les communes concernées doivent, à l'occasion des PLU et avant de justifier l'ouverture à l'urbanisation de nouveaux secteurs, argumenter sur le maintien du bon fonctionnement écologique de ces espaces.

Concernant spécifiquement les zones humides, le Scot, en compatibilité avec le schéma directeur d'aménagement de gestion des eaux Rhône Méditerranée Corse (Sdage RMC), préconise pour tout projet dont la réalisation conduirait, après étude des impacts environnementaux, à la disparition d'une surface de zones humides, que les mesures compensatoires prévoient dans le même bassin versant, soit la création de zones humides équivalentes sur le plan fonctionnel et de la biodiversité, soit la remise en état d'une surface de zones humides existantes, et ce à hauteur d'une valeur guide de l'ordre de 200 % de la surface perdue.

RECOMMANDATIONS

Les communes concernées peuvent faire apparaître ces espaces naturels dans leurs PLU, en concertation avec les structures gestionnaires et les acteurs locaux, afin de garantir une occupation du sol en adéquation avec les sensibilités écologiques qu'ils représentent. Par ailleurs, les collectivités peuvent engager une réflexion sur le devenir et la gestion des sites n'ayant pas de gestionnaire à ce jour, pour les sites d'inventaires en particulier.

1.3 LES CORRIDORS ÉCOLOGIQUES

Le territoire des Rives du Rhône est un secteur d'interface stratégique pour la circulation de la faune à l'échelle de la région Rhône-Alpes. Le Rhône le traverse du nord au sud et correspond au corridor hydrographique le plus important de la région. La vallée du Rhône, où s'étendent en parallèle, le fleuve, un canal, deux nationales, une autoroute, deux voies ferrées, des zones urbanisées et industrialisées, forme en revanche une barrière importante dans les échanges est-ouest. Sur le territoire du Scot se trouvent trois lieux de traversée possible de la vallée du Rhône, rares entre Lyon et Valence, créant ainsi le lien entre Alpes et Massif Central. L'un des objectifs des corridors est de mettre en relation, de maintenir des liaisons entre les espaces naturels protégés précédemment cités, de garder connectés entre eux les « cœurs verts », zones naturelles du territoire où la circulation de la faune ne rencontre pas de difficultés (monts du Pilat, collines boisées des balmes viennoises, plateaux des Bonnevaux et de Chambaran et leurs prolongements jusqu'à la vallée du Rhône)[16]. Une vigilance est toutefois nécessaire sur les axes de circulation dont le trafic risque d'augmenter pour limiter les écrasements et sur les projets d'urbanisme ou d'infrastructure qui pourraient impacter les fonctionnalités écologiques de ces cœurs verts. Le Rhône et ses abords sont aussi un milieu relais fondamental pour les connexions est-ouest.

[16] *Cf. carte « les espaces et sites naturels » p.121*

PRESCRIPTIONS

Les connexions entre les cœurs verts et les liaisons entre espaces naturels protégés participent au réseau écologique du territoire et doivent être préservées.

Maintenir ce réseau fonctionnel implique :

- le maintien des grandes connexions et axes de déplacement d'importance régionale

Ce maintien implique une **protection stricte rendant inconstructibles les zones de passage de faune et les coupures vertes sur lesquelles s'appuient ces axes** (corridors écologiques délimités en annexe n°3) ; les zones de passage de faune provenant du réseau écologique du département de l'Isère (Redi) pourront être délimitées plus précisément, en conservant une « épaisseur » minimale garante de leur fonctionnalité).

- la préservation des espaces de circulation pour la faune le long du Rhône dans les secteurs fonctionnels (entre Ampuis et Condrieu et entre Saint-Pierre-de-Bœuf et Andance), le fleuve et sa vallée constituant un corridor écologique majeur pour le maintien de la biodiversité
- l'amélioration, voire le rétablissement de la circulation terrestre le long du Rhône là où elle n'est pas effective à ce jour
- la conservation de la connexion entre les cours d'eau et les zones naturelles des vallons affluents et le Rhône (vallons du Pilat en particulier)

- le maintien de la fonctionnalité des espaces naturels, forestiers et agricoles le long des axes de déplacement d'importance locale et la restauration de certains passages : continuité coteau de Gerbey, bois des marquons, vallon de Gerbole par exemple. L'axe de passage de la faune dans la vallée du ruisseau d'Argentelle au sud d'Anneyron fera également l'objet d'une attention particulière (à préciser et préserver) en raison du développement prévu de la commune. Ces corridors écologiques doivent être reportés dans les documents d'urbanisme des communes concernées et faire l'objet d'un zonage adéquat qui en assurera la protection et la fonctionnalité.
- la protection et la restauration quand nécessaire des ripisylves de part et d'autre du fleuve Rhône, ainsi que des cours d'eau et autour des plans d'eau. Dans la vallée du Rhône et ses affluents, l'enjeu est de maintenir une connexion « latérale » entre le Rhône et ses affluents par le biais des cordons rivulaires, mais aussi d'assurer les connexions amont et aval entre les différents sites naturels remarquables de la vallée du Rhône (îles du Beurre et de la Chèvre, plaine de Gerbey, île de la Platière…) par l'entretien des berges et ripisylves, l'aménagement des ouvrages transversaux, la création de liaisons douces sur les rives, etc. [17]

Les corridors écologiques sont généralement constitués de fines bandes de terrain que la moindre artificialisation peut remettre en cause. Toute urbanisation nouvelle est donc interdite dans les corridors[18] mis à part :

- l'aménagement de voiries structurantes inscrites au Scot sous réserve que ces infrastructures franchissent les corridors perpendiculairement et que des mesures destinées à rétablir les circulations faunistiques soient mises en œuvre
- la construction d'infrastructures d'intérêt général (gaz, télécommunications, électricité…) et la réalisation de voies d'accès strictement liées à ces infrastructures sous réserve que des mesures destinées à rétablir les circulations faunistiques soient mises en œuvre

RECOMMANDATIONS

Afin d'assurer la connexion entre les cours d'eau et les zones naturelles des vallons affluents, les collectivités peuvent par exemple veiller au maintien des espaces de passage sous les infrastructures de transport et prendre des mesures pour limiter l'éclairage public au niveau des talwegs lorsqu'ils traversent des zones urbaines.

En intégrant une analyse spécifique des enjeux de préservation et de restauration de la trame verte et bleue au diagnostic environnemental de leur commune durant la révision de leur document d'urbanisme, les communes peuvent compléter et préciser le recensement des corridors effectué à l'échelle de la région, des départements ou du Scot.

Il est également recommandé que les corridors écologiques soient confortés par la préservation des haies existantes et la détermination d'espaces boisés à protéger, voire à (re)créer. Selon la nature de ces corridors, leur classement en espace boisé classé (forêts, bois…), ou la création d'un classement spécifique dans le PLU (réseaux et pelouses sèches, zones humides…), peut permettre une certaine protection de ces espaces à vocation spécifique.

Il est également recommandé aux communes d'intégrer dans leurs PLU un zonage spécifique « corridors » avec un indice « co » pour les corridors situés en zone agricole (Aco) ou naturelle (Nco), ainsi que des spécifications particulières sur la nature des clôtures autorisées dans les règlements. Le type d'éclairage extérieur des constructions peut également faire l'objet de recommandations.

Les corridors et axes de déplacement de la faune identifiés à ce jour ne sont pas des données exhaustives. Si des espaces sont identifiés comme tels par de futures études sur le territoire, le Scot veillera à les faire prendre en compte et protéger par les documents d'urbanisme locaux.

AXE, CORRIDOR ? QUELLE DIFFÉRENCE ?

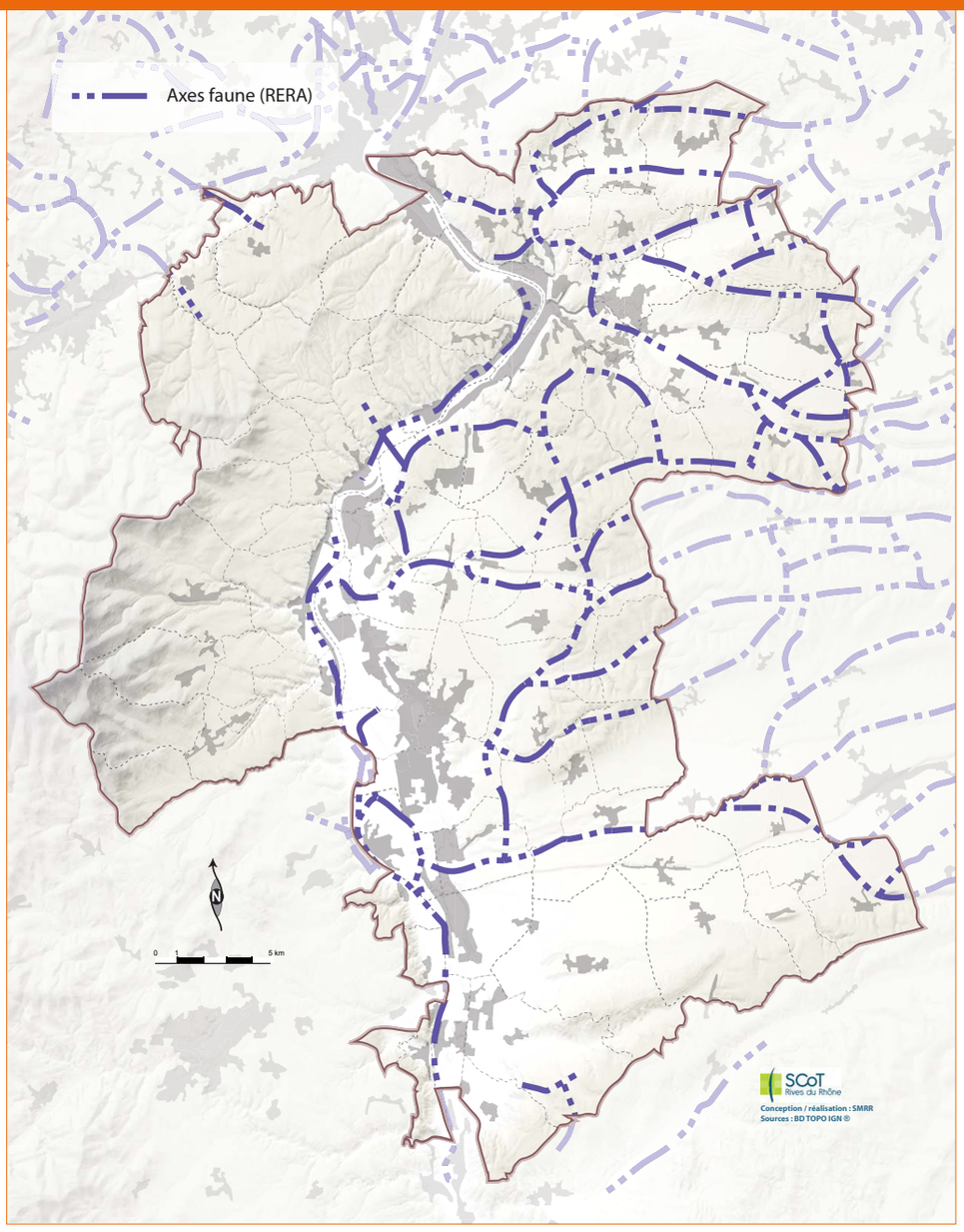
Un corridor biologique est une zone de passage de faune plus ou moins bien délimitée mais localisée précisément. Les corridors permettent à la faune de transiter entre deux milieux favorables, notamment dans les zones de discontinuité de la trame écologique.

Un axe de déplacement de la faune est une ligne directrice du déplacement de la faune au sein de la trame écologique. Ces axes concernent plus particulièrement la grande faune. L'absence d'axe ou l'arrêt d'un axe ne signifie cependant pas l'absence ou l'arrêt de passage de faune.

Grenouille verte

[17] *Cf. sous chapitre 1.5.2 de la présente partie*
[18] *Cf. cartes en annexe 3*

AXES DE DÉPLACEMENT DE LA FAUNE IDENTIFIÉS PAR LE RERA



1.4 LES COUPURES VERTES À MAINTENIR

Des coupures vertes doivent être maintenues entre les espaces urbanisés dans le but de préserver la qualité des sites et des paysages, la fonctionnalité des réseaux écologiques du territoire et de limiter l'expansion urbaine. Le maintien de ces coupures vertes est donc un enjeu aussi bien pour la préservation du patrimoine naturel que pour la valorisation des zones urbanisées. La DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise impose le maintien de deux coupures vertes : l'une sur le territoire du Scot, l'autre en limite[19].

PRESCRIPTIONS

Les communes concernées doivent garantir au travers de leurs documents d'urbanisme (PLU, carte communale) le maintien de l'ensemble des coupures vertes suivantes :

→ coupure entre Givors et Vienne

Cette coupure joue une fonction paysagère en limitant le développement de l'urbanisation le long de l'A7. Elle s'appuie sur les ZNIEFF « côtière de Saint-Romain-en-Gal » et « l'île Barlet » en rive droite, et « coteaux de Seyssuel et ruisseaux du pied Ferrat » en rive gauche et s'étend sur une largeur comprise entre 500 m et 1 000 m au nord-ouest de l'échangeur Vienne Nord.

[19] *Cf. carte « les principaux éléments paysagers » p. 139*

→ **coupure entre Givors et Rive-de-Gier**

Cette coupure verte se double d'une fonction de corridor écologique. Il est donc essentiel de préserver et d'améliorer la liaison écologique entre le massif du Pilat et les monts du Lyonnais, qui peut se faire entre Échalas, Saint-Romain-en-Gier et Saint-Andéol-le-Château, mais aussi plus au sud entre Trèves et Tartaras (traversée de l'autoroute lors de ses franchissements du Gier et passages de la voie ferrée en tunnel).

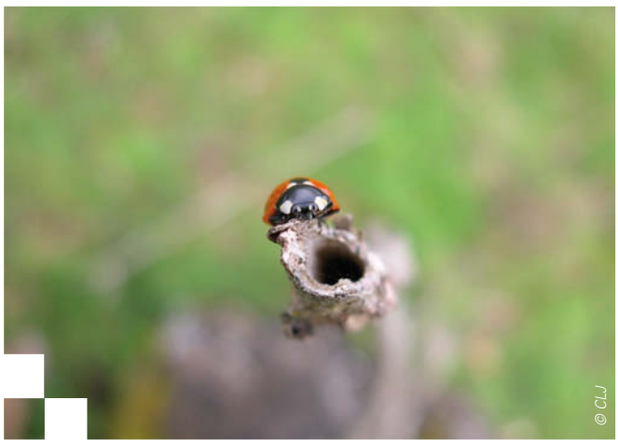
L'accès au fond de la vallée du Gier peut en effet se faire sur un secteur plus large, pour connecter les ZNIEFF « vallée du Mézerin » et « crêts des Moussières » ainsi que la « combe de l'enfer » au sud au « vallon du Godivert » au nord par exemple. Les enjeux de transversalités écologiques s'étendent ainsi de Châteauneuf à Saint-Romain-en-Gier. L'ensemble de la « façade Gier » du Scot est identifiée à ce titre comme un secteur de vigilance vis-à-vis des corridors écologiques et des traversées faunistiques, qu'il conviendra de préserver et/ou restaurer au niveau local par l'intermédiaire d'outils réglementaires (PLU) ou contractuels, comme les contrats de corridors écologiques portés sur ce secteur par Saint-Étienne Métropole et le PNR du Pilat.

Par ailleurs, le Scot a identifié d'autres continuités vertes au niveau local[20], dont la pérennité doit être garantie. Ces espaces de respiration paysagère seront de manière préférentielle valorisés par une activité agricole.

Certains aménagements spécifiques qui ne remettent pas en cause l'intégrité de ces zones peuvent cependant être autorisés. Il s'agit :

- → de la réalisation d'équipements (infrastructures en surface ou en sous-sol) liés à l'assainissement, l'eau potable et les eaux pluviales, les voies d'accès strictement liées à ces équipements, ainsi que la construction d'infrastructures d'intérêt général (gaz, télécommunications, électricité…) et leurs accès, dans la mesure où des contraintes techniques les empêchent d'être réalisés ailleurs
- → de l'aménagement de zones récréatives ou de la création de liaisons douces (chemins piétonniers, liaisons cyclables)
- → des bâtiments et installations nécessaires à des activités humaines participant à l'entretien et de la gestion écologique (agriculture ou sylviculture dont les conditions d'exploitation devront s'adapter aux caractéristiques du milieu, exploitations liées à l'agrotourisme ayant un faible impact sur l'environnement en mettant en valeur la faune et la flore)

Pour l'ensemble de ces projets, des mesures compensatoires doivent être mises en œuvre par les maîtres d'ouvrages.

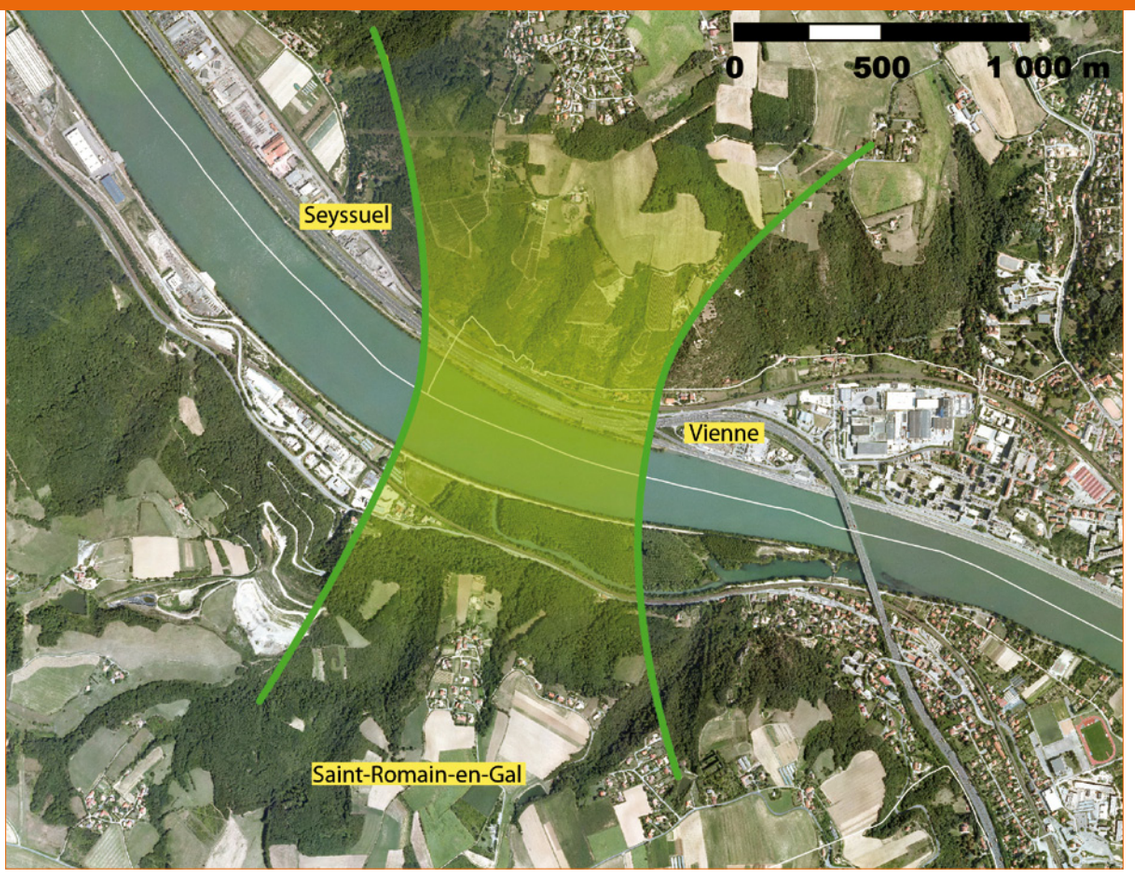


Coccinelle

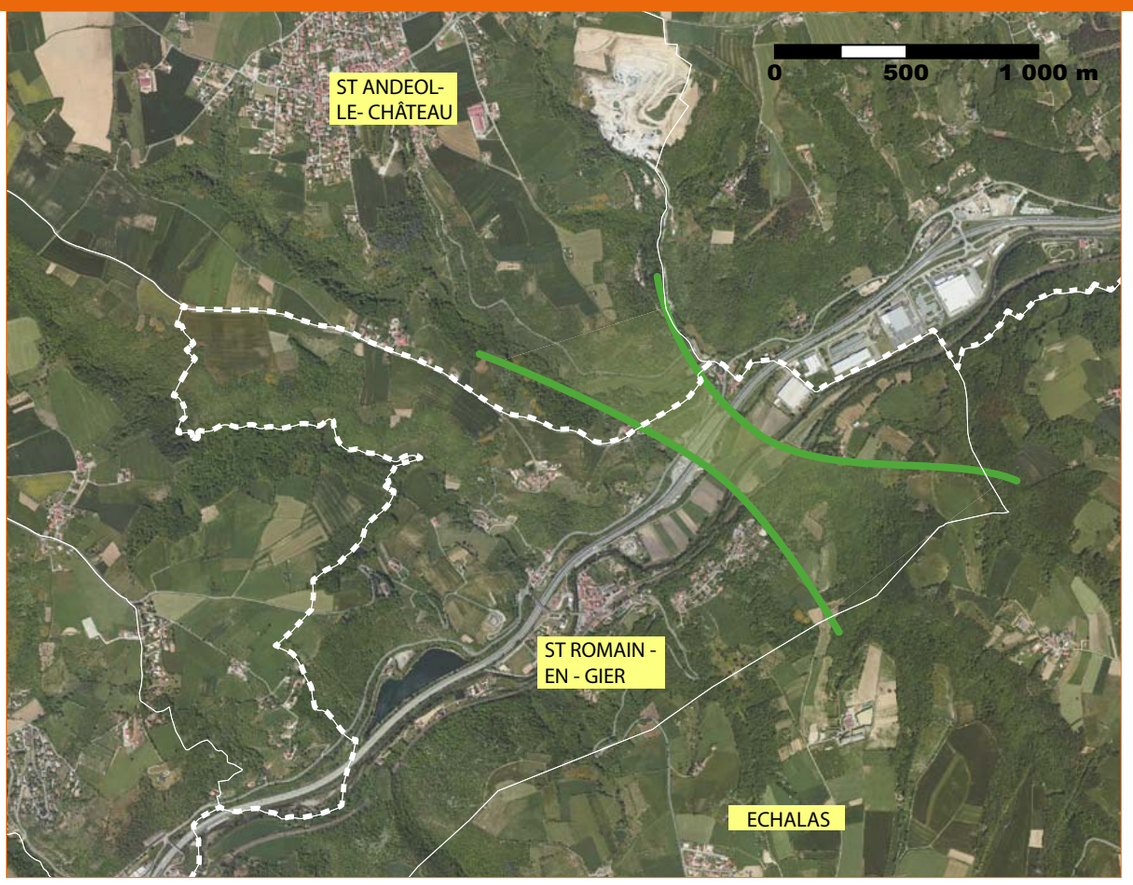
Hérisson

[20] *Cf. carte « les espaces et sites naturels » p.121 et « les principaux éléments paysagers » p. 139*

COUPURE VERTE DE SEYSSUEL/ VIENNE



COUPURE VERTE ÉCHALAS / SAINT-ROMAIN-EN-GIER / SAINT-ANDÉOL-LE-CHÂTEAU



1.5 LES ZONES FORESTIÈRES ET BOISÉES

Près de 50 % des zones boisées du territoire des Rives du Rhône sont inscrites en espaces naturels remarquables tels que définis par le Scot et sont donc protégées à ce titre. Au-delà de ces espaces protégés, il convient d'assurer la préservation des différentes fonctions que peuvent assurer les zones boisées : écologie, production bois ou énergie, loisirs, etc. Le Scot encourage donc toute forme d'entretien et de gestion durable de cette ressource en accord avec les orientations et objectifs de la charte du PNR du Pilat.

1.5.1 Optimiser le rôle économique du bois

PRESCRIPTIONS

Les règlements d'urbanisme locaux doivent protéger :

- les parcelles qui ont bénéficié d'investissements lourds pour valoriser leurs productions (voie de desserte, de stockage, essences)
- les parcelles de production bénéficiant de labels de qualité (plan de gestion sylvicole, charte)

RECOMMANDATIONS

Pour optimiser les fonctions de production des espaces boisés, l'ensemble des acteurs concernés doit :

- développer et valoriser économiquement la ressource bois par l'amélioration de la gestion de la forêt et ses accès, le développement du nombre de plans simples de gestion, l'organisation de la production, le développement des exploitations sylvicoles, la structuration de la filière bois, l'utilisation locale du bois d'oeuvre pour la construction et les aménagements urbains
- valoriser la forêt en tant qu'atout économique par une production sylvicole de qualité, l'organisation de la filière bois, le développement de la ressource bois énergie et l'aide à l'installation de chaudières bois

Les projets développés sur le Pilat doivent notamment participer à l'atteinte des objectifs affichés par le projet de charte 2013-2025 du PNR en s'efforçant d'atteindre 50 MW de puissance installée en chaufferies bois sur l'ensemble du territoire du parc. Le potentiel de bois d'œuvre et de bois de chauffage sur les collines et les plateaux de rive droite peut également être valorisé.

Par ailleurs, la charte forestière du Pilat en cours de constitution et le projet de Charte 2013-2025 du PNR invitent à poursuivre pour la forêt les objectifs suivants :

- **garantir une gestion sylvicole durable anticipant les évolutions du climat** en conciliant les vocations des différents types d'espaces forestiers, en favorisant les actions collectives (la propriété forestière étant privée à 90%), en augmentant la valeur naturelle des différents types d'espaces forestiers, en limitant le risque incendie et en cherchant à s'adapter aux évolutions climatiques
- **rechercher une valorisation plus locale de la ressource bois** en développant la capacité de production de bois du Pilat et en assurant la promotion des produits bois du Pilat pour les besoins locaux de la construction et d'énergie renouvelable (dans la limite des capacités des ressources locales et sans nuire à la filière bois construction pour ce qui est du bois énergie)

Les grands projets d'habitats collectifs ou les zones d'activités doivent étudier la possibilité d'installer une chaufferie bois ou privilégier des moyens de chauffage utilisant les énergies renouvelables.

1.5.2 Préserver les fonctionnalités écologiques

PRESCRIPTIONS

Afin de maintenir les fonctions écologiques des zones forestières et boisées, les communes doivent veiller à :

- **préserver les zones boisées, afin de conserver des continuités forestières naturelles** entre la vallée du Rhône, la forêt de Bonnevaux d'une part à l'est, le plateau de Chambaran d'autre part au sud-est.
- **protéger et restaurer les ripisylves** de part et d'autre des cours d'eau et autour des plans d'eau. Ces enjeux sont pointés par le schéma départemental de ressource en eau de l'Isère pour la Varèze, la Gère et l'étang de Montjoux, mais sont également importants pour d'autres cours d'eau comme la Sanne et le Dolon, ou l'ensemble du réseau de la Valloire (Oron, Veuzes, Collières, Bancel).

Dans le PNR du Pilat, les communes devront respecter les orientations de la charte du parc :

- L'ensemble des hêtraies, hêtraies à houx, sapinières et forêts mixtes font partie des richesses naturelles des crêts du massif et, à ce titre, devront être sauvegardées. Ces secteurs doivent être également protégés des dégradations liées aux activités humaines et à l'appauvrissement des espaces.
- Sur les crêtes, pour répondre à des enjeux paysagers et de biodiversité, les milieux ouverts doivent être préservés à proximité du tissu urbain (enjeux de préservation liés au cadre de vie et à la protection contre le risque d'incendie) et en fond de vallée, afin d'éviter la fermeture des paysages.
- Les forêts de pente et les vallons rhodaniens, habitats naturels à forte valeur patrimoniale, sont également des milieux sensibles qu'il convient de préserver.

Dans la vallée du Rhône et ses affluents[21], les communes doivent :

- maintenir une connexion « latérale » entre le Rhône et ses affluents par le biais des cordons rivulaires (entretien, préservation, voire restauration des corridors écologiques le long des cours d'eau)
- maintenir des connexions amont et aval entre les différents sites naturels remarquables de la vallée du Rhône (îles du Beurre et de la Chèvre, plaine de Gerbey, île de la Platière…) par l'entretien des berges et ripisylves, l'aménagement des ouvrages transversaux, la création de liaisons douces sur les rives, etc.

RECOMMANDATIONS

Dans le Pilat, avec l'aide du PNR, de l'ONF (office national des forêts), du CRPF (centre régional de la propriété forestière) pour informer et assister les propriétaires tant publics que privés, les espaces boisés du parc peuvent être entretenus par une activité sylvicole organisée, permettant le renouvellement et la diversité biologique, écologique et paysagère. L'extension rapide de la forêt au cours de ces dernières décennies doit être contenue pour le maintien des espaces ouverts sur la zone sommitale du parc. L'enjeu est donc de veiller à l'équilibre entre les espaces ouverts et les espaces fermés.

Dans la vallée du Rhône et ses affluents, les communes et les propriétaires concernés peuvent mener une gestion sylvicole favorable aux forêts alluviales en favorisant les essences de bois durs, et en limitant l'expansion des espèces arborées invasives (robinier faux acacia et érable négundo par exemple). Dans la mesure du possible, il faut également fortement encadrer la populiculture dans les fonds de vallée, en particulier dans les zones agricoles stratégiques.

1.5.3 Maintenir le rôle des espaces boisés dans les loisirs et l'aménagement du territoire

PRESCRIPTIONS

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

La gestion des espaces boisés, en fonction du type d'espaces et de paysages, doit être assurée en veillant à :

- **conserver des espaces ouverts** entre tissu urbain et forêt
- **laisser des ouvertures dans les reboisements** afin que la lumière arrive au sol et permette ainsi l'installation natu-relle d'une biodiversité et une bonne dynamique des sols
- **éviter les boisements en « timbre poste »** et les parcelles isolées en préférant la constitution de massifs de surfaces suffisantes pour une gestion et une mutualisation des moyens d'exploitation

Plateau du Pilat

1.5.4 Anticiper et gérer les risques liés à la forêt

PRESCRIPTIONS

Pour gérer les risques liés aux espaces boisés, il convient de garder un espace tampon ouvert (végétation rase) entre la forêt et les habitations afin de prévenir le risque de chute d'arbres et de dégradation des habitations d'une part, mais aussi de prévenir du risque incendie d'autre part. La largeur de cet espace tampon est fixée par les communes, en prenant en compte les schémas directeurs de réglementation des boisements (SDRB) existants et en adaptant les obligations de déboisements et/ou de recul à la nature des boisements (plantations, boisements naturels…).

RECOMMANDATIONS

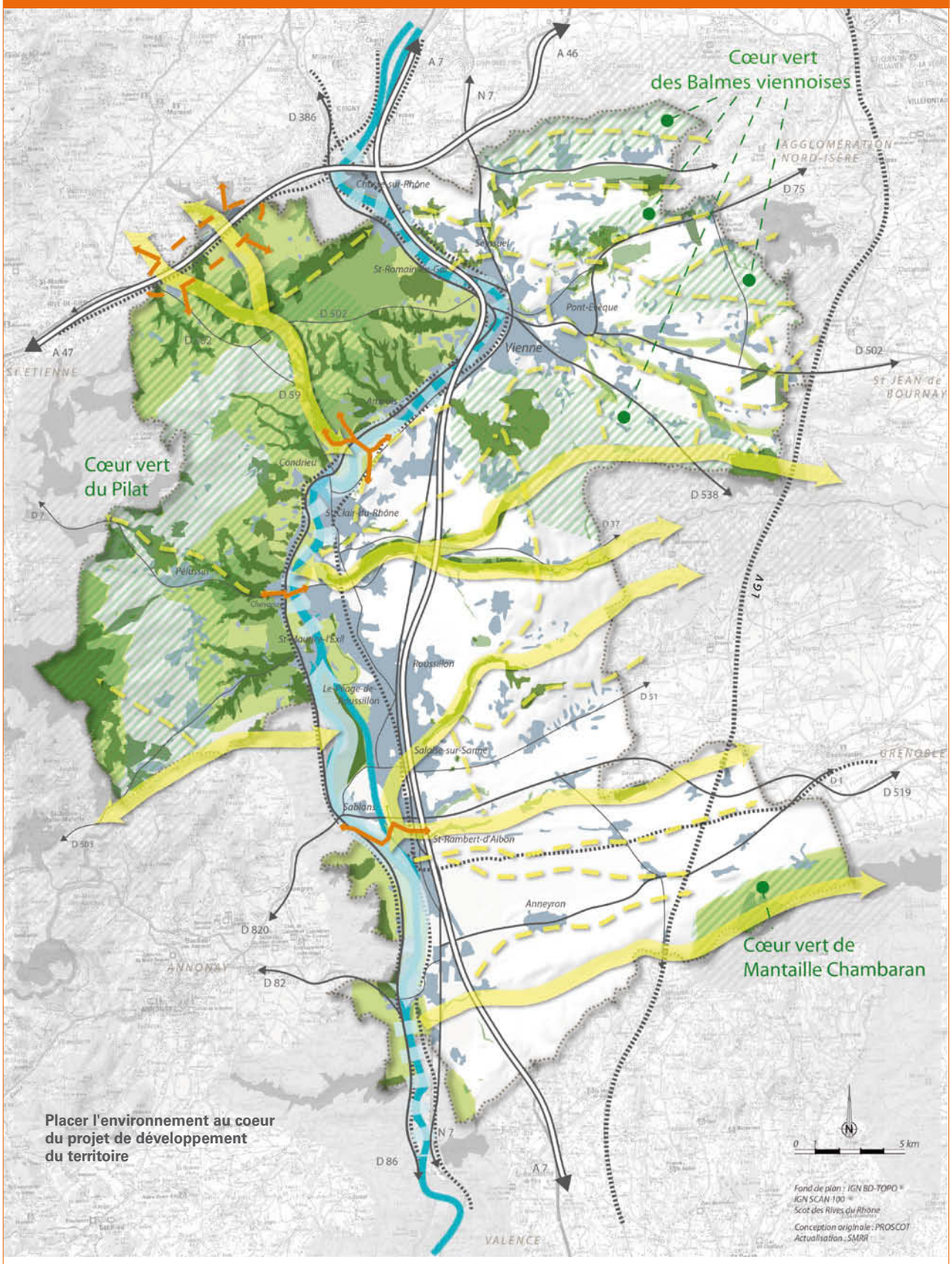
Dans le cas où cet espace tampon est entretenu par une occupation du sol agricole, sa largeur devrait être au minimum de 100 m. Les communes, en particulier celles concernées par le risque incendie, doivent envisager de contractualiser cet entretien agricole.

Des équipements de défense contre les incendies sont également à prévoir dans les boisements et reboisements dans les zones sensibles au feu.

Ile Barlet

[21] *Cf. sous-chapitre 1.3 de la présente partie relatif aux corridors écologiques*

LES ESPACES ET SITES NATURELS



Maintenir les grands équilibres entre espaces naturels et espaces urbanisés

- espaces naturels protégés
- sites naturels préservés
- espaces naturels préservés
- cœurs verts
- espaces urbanisés
- espaces de vigilance "traversées faunistiques du Gier"

Prendre en compte les réseaux écologiques

- axe de déplacement de la faune d'importance régionale à préserver
- axe de déplacement de la faune d'importance locale, à restaurer si nécessaire
- continuité terrestre des rives du Rhône à préserver
- continuité terrestre des rives du Rhône à reconquérir
- traversées faunistiques

Document 2

Chapitre 2

Assurer le maintien d'une agriculture multifonctionnelle

Au-delà de sa fonction économique et productive, l'agriculture assure également l'entretien des paysages, permet le maintien de corridors écologiques ou la réduction des impacts des inondations. Le maintien des activités et des espaces agricoles, dans toute leur diversité, apparaît ainsi comme un enjeu notable du territoire.

Le territoire des Rives du Rhône dispose en effet d'une **grande variété d'espaces agricoles** *dont les productions sont de qualité et disposent d'une forte notoriété. Les enjeux agricoles recouvrent certains aspects purement économiques qui peuvent faire l'objet d'actions dans le cadre des CDPRA du territoire et qui visent à garantir la viabilité des exploitations et maintenir les capacités et les filières de production locale.*

Le Scot peut quant à lui intervenir au travers de l'organisation de l'espace et de la protection des terroirs, par la promotion d'une approche différenciée des espaces agricoles basée sur leur multifonctionnalité.

Les orientations « agricoles » du Scot s'appuient donc sur trois axes d'intervention :

- *la reconnaissance des différents rôles et fonctions de l'agriculture*
- *la protection des terroirs*
- *le respect des fonctionnalités de l'espace agricole*

2.1 RECONNAÎTRE ET PRENDRE EN COMPTE LES DIFFÉRENTS RÔLES ET FONCTIONS DE L'AGRICULTURE

Au-delà de la mise en valeur économique des terres, l'agriculture permet d'assurer et de pérenniser l'entretien du territoire. Cela se traduit au travers des différentes fonctions :

- **la production agricole**, qui dispose notamment de diverses appelations d'origine protégée (AOP) et profite d'une forte notoriété régionale
- **l'entretien des paysages,** qui passe par la valorisation des coteaux, le maintien d'espaces tampons entre les zones urbanisées et les boisements ou la reconquête de certains espaces en friche
- **la réduction des risques naturels** par la valorisation agricole des terrains situés dans les zones d'expansion des crues des cours d'eau. L'activité agricole limite également l'imperméabilisation des sols et participe ainsi à limiter les phénomènes de ruissellement
- **le maintien de corridors écologiques** par le biais des trames bocagères et des fossés qui ponctuent les espaces agricoles
- **la préservation des ressources naturelles,** certaines pratiques agricoles (telle que l'agriculture biologique par exemple) participant en effet à la préservation de la ressource en eau. L'agriculture traditionnelle assure la pérennité des terroirs agricoles qui constituent dans le cas du territoire des Rives du Rhône une véritable ressource naturelle

RECOMMANDATIONS

Les actions d'appui et de valorisation de la multifonctionnalité de l'agriculture doivent entre autres exemples favoriser :

- **la promotion d'un usage raisonné et économe de la ressource en eau** et l'amélioration de la gestion de la ressource existante en préservant et en rénovant les réseaux d'irrigation dans les secteurs vulnérables (roussillonnais, plateau du Pilat) et en poursuivant la réflexion sur les possibilités de création de ressources alternatives
- **le maintien d'une agriculture extensive,** voire la promotion d'une agriculture biologique dans les zones d'expansion des crues ainsi que sur les terrains où la nappe phréatique est vulnérable
- **la reconquête des espaces en cours d'enfrichement** (regagner si nécessaire des surfaces de production pour assurer, entre autres, les exigences de l'AOP rigotte de Condrieu, lutter contre les espèces végétales invasives)

2.2 PRÉSERVER ET PROTÉGER LES TERROIRS AGRICOLES

L'étude agricole menée sur le territoire des Rives du Rhône a permis de définir trois types d'espaces agricoles complémentaires.

- **Les « espaces agricoles stratégiques »** correspondent aux cœurs de la production agricole des Rives du Rhône. Les espaces concernés sont les aires AOP, les parcelles de bonne valeur agronomique et souvent facilement exploitables (accessibles, planes, non pénalisées de façon notable par l'habitat). Ils peuvent avoir été modifiés, équipés et valorisés pour optimiser la production (remembrement, irrigation, serres, etc.) et sont ainsi le support de filières de transformation et de commercialisation. Ces espaces assurent une pérennité indispensable au maintien et à l'installation d'agriculteurs.
- **Les « espaces agricoles majeurs »** ont un rôle complémentaire vis-à-vis du fonctionnement des espaces agricoles stratégiques. Ils sont nécessaires au maintien de l'agriculture sur le territoire car ils permettent de garder une certaine densité d'exploitation. Ils cumulent différentes vocations environnementales (infiltration de l'eau, maintien de zones d'expansion de crues, entretien de corridors écologiques), récréatives, paysagères (lutte contre l'enfrichement et également limitation du risque d'incendie).
- **Les « autres espaces agricoles »** correspondent aux secteurs où la pérennité de l'occupation agricole n'est pas assurée. Il peut s'agir soit de zones de moindre valeur agricole (qui subissent peu de pressions urbaines), soit d'espaces subissant de fortes contraintes vis-à-vis d'une valorisation agricole (terrains mités ou enclavés par l'urbanisation, accessibilité réduite).

PRESCRIPTIONS COMMUNES À L'ENSEMBLE DES ZONES AGRICOLES

Les collectivités locales doivent retranscrire dans leurs documents d'urbanisme les dispositions du Scot sur les différents types d'espaces agricoles. Préalablement à l'approbation de leurs documents d'urbanisme, élaborés en concertation avec la profession agricole, **les communes doivent réaliser un diagnostic agricole comprenant notamment un volet socio-économique.** Ce diagnostic doit amener le document d'urbanisme à :

- identifier et délimiter les espaces agricoles en reprenant les critères de définition du Scot détaillés en introduction du présent chapitre et en respectant les proportions indiquées par la carte relative aux espaces agricoles stratégiques
- protéger les espaces agricoles identifiés comme stratégiques par un zonage adapté ; des **limites agricoles stratégiques de long terme** peuvent à ce titre figurer au Padd des PLU
- définir les enjeux et les orientations pour maintenir, diversifier voire développer les activités agricoles (notamment par le biais de nouvelles installations)
- prendre en compte la problématique de circulation des engins agricoles (par le biais par exemple de schémas de circulation)

De manière générale, les communes, dans leurs documents d'urbanisme, doivent protéger :

- les parcelles qui ont bénéficié d'investissements pour valoriser leurs productions (irrigation, remembrement, plantations récentes ou de nouvelles essences, protection anti-grêle…), ainsi que celles ayant fait l'objet d'une reconversion à l'agriculture biologique
- les terres agricoles situées en zone d'élevage et en particulier les surfaces fourragères se trouvant à proximité des sièges d'exploitation afin de conserver un « cône d'ouverture » à partir du siège d'exploitation vers les prairies et les pâturages, l'objectif étant de faciliter la circulation du bétail et l'accès aux parcelles de pâtures
- les parcelles en AOP viticoles, qu'elles soient plantées ou non plantées
- les parcelles supports de productions bénéficiant de labels de qualité

La préservation des zones agricoles est étroitement contrôlée et tout changement de vocation doit être argumenté et justifié (argumentaire à développer dans les Padd des PLU, dans les dossiers de révision simplifiée). Les projets doivent notamment s'insérer dans une stratégie de développement global et cohérent à l'échelle du territoire (de la commune à l'intercommunalité) et respecter les principes généraux du Scot en matière d'aménagement. Les impacts du prélèvement foncier sur les activités agricoles doivent être évalués et conduire dès que nécessaire à la proposition de mesures compensatoires.

Les extensions urbaines ne se font pas à proximité d'une exploitation agricole et ne doivent pas porter atteinte à la viabilité globale des espaces agricoles (maintien des voies d'accès des engins agricoles et des troupeaux, proscription du mitage, implantation des constructions interdites à proximité des parcelles isolées déjà construites, limitation de l'enclavement ou du morcellement des parcelles agricoles).

Les espaces agricoles qui ne sont pas repérés comme stratégiques ne sauraient être considérés comme des « vases d'expansion naturelle de l'urbanisation ». **Le statut de friche d'une parcelle ne justifie pas la nécessité de son urbanisation. Dans la mesure du possible, l'urbanisation de parcelles agricoles doit correspondre aux zones de « moindre impact »** : celles qui sont les moins intéressantes pour l'agriculture et à la fois les plus opportunes pour être bâties[22]. Un diagnostic préalable doit également être effectué pour évaluer et prendre en compte les **enjeux de biodiversité** (si besoin par l'inconstructibilité de tout ou partie des terrains si l'ampleur des enjeux le justifie).

Dans tous les cas, le développement urbain doit se faire en concertation avec la profession agricole, dans le but de pénaliser le moins possible la viabilité économique des exploitations (espaces cohérents, accessibles et viables, rythme de la consommation du foncier devant être défini) et de définir des orientations pertinentes permettant d'encadrer le développement urbain (distance par rapport aux exploitations).

Les projets d'urbanisme doivent également s'inscrire dans une logique de durabilité, d'économie foncière et de respect du terroir agricole préexistant (conservation de haies, d'arbres remarquables, d'alignement d'arbres). Ils ne doivent en aucun cas créer de coupures isolant des espaces naturels ou agricoles.

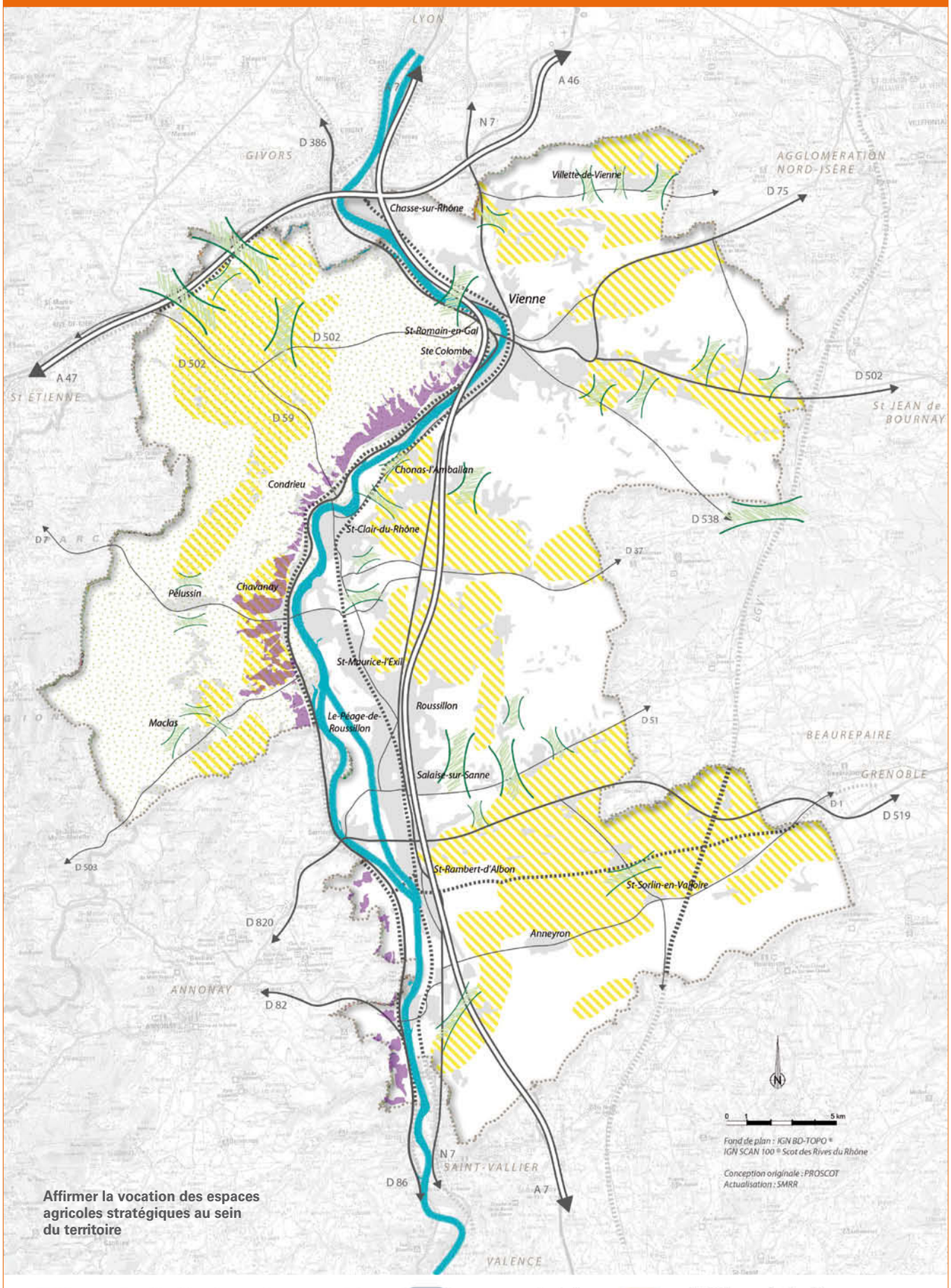
Les coteaux viticoles de la rive droite du Rhône

RECOMMANDATIONS

En accord avec le projet de charte 2013-2025 du PNR, le Scot soutient l'objectif sur le territoire du massif de maintenir 100 % de la surface agricole utile.

[22] *Cf. Sous-chapitre 2.3 de la présente partie*

LES CŒURS DE PRODUCTION AGRICOLES



PRESCRIPTIONS PROPRES AUX ZONES AGRICOLES STRATÉGIQUES

Dans les zones agricoles stratégiques, dont la délimitation sera à préciser dans les documents d'urbanisme, tout changement d'affectation des sols est interdit afin de garantir le caractère de ces espaces. Les adaptations inévitables de l'activité agricole devront cependant être possibles (évolution des types de culture ainsi que des techniques et pratiques culturales).

Toute urbanisation nouvelle en dehors des zones déjà construites et des secteurs enclavés dans le tissu urbain est proscrite, à l'exception :

- des constructions et équipements nécessaires à la création, à la croissance ou à la pérennité de l'exploitation agricole
- des voiries structurantes inscrites au présent document
- des équipements (infrastructures en surface ou en sous-sol) liés à l'assainissement, l'eau potable et les eaux pluviales
- de la construction d'infrastructures d'intérêt général (gaz, télécommunications, électricité)
- de la réalisation de voies d'accès strictement liées aux projets cités ci-dessus

Avant la réalisation de tout projet de ce type, mis à part pour les constructions nécessaires à la création, à la croissance ou à la pérennité de l'exploitation agricole, les maîtres d'ouvrage doivent **(système « JERC »)** :

- **J**ustifier de l'impossibilité de réaliser ce projet ailleurs
- **É**valuer les impacts du projet sur l'espace et les activités agricoles
- **R**éduire les impacts qui ne peuvent être évités à toutes les phases du projet (chantier, mise en service)
- **C**ompenser par des mesures adaptées la part non réductible des impacts

Verger et champ de colza à Salaise-sur-Sanne

[23] *Cf. sous-chapitre 1.1 de la présente partie*

La filière caprine du Pilat dispose de l'AOP «Rigotte de Condrieu»

RECOMMANDATIONS

Dans tous les cas, il est souhaitable que les dispositions touchant les terres agricoles soient arrêtées en concertation avec la profession agricole, afin d'en assurer la bonne mise en application.

Par ailleurs, **certains secteurs agricoles peuvent être localisés dans les PLU en sous-secteurs inconstructibles à l'intérieur des zones agricoles A.** Ces secteurs, dont il faut justifier la nécessité et l'exceptionnalité, offre la possibilité de préserver strictement certains espaces agricoles jouissant d'une situation particulière (terroir ou paysage exceptionnel, secteur agricole homogène encore vierge de toute construction). Par exemple, dans la Drôme, les règlements de tels secteurs A « strict » dans les PLU n'autorisent que l'extension des bâtiments agricoles existants, mais pas de nouveaux bâtiments agricoles.

Les communes disposent également d'autres outils pour préserver durablement les terres agricoles. **Elles peuvent utiliser la procédure de zone agricole protégée (Zap) ou mettre en œuvre des PPEANP en partenariat avec les conseils généraux.**

Certains territoires agricoles des Rives du Rhône peuvent être le lieu préférentiel de mise en œuvre de ces PPEANP. On peut entre autres distinguer :

- les zones de maraîchage et de productions à circuits courts autour de l'agglomération viennoise
- les parcelles arboricoles, en particulier celles irriguées, sur le pourtour de l'agglomération Roussillon – Saint-Rambert-d'Albon
- les espaces ouverts entre forêt et tissu urbain sur le plateau du Pilat
- les productions labellisées (poires de Moras-en-Valloire par exemple)
- les coupures vertes à préserver entre agglomérations, notamment entre Saint-Rambert-d'Albon et Anneyron
- la balme viennoise séparant l'Ozon de la Sévenne en partenariat avec le SEPAL[23]

2.3 RESPECTER LES FONCTIONNALITÉS DES ESPACES AGRICOLES

PRESCRIPTIONS

Afin de garantir les fonctionnalités des espaces agricoles et laisser une marge de manœuvre et de développement aux exploitations, les documents d'urbanisme devront prendre en compte les distances minimales prévues par les dispositions réglementaires applicables et **garantir un isolement supplémentaire de l'ordre de 30 m à 50 m**, pour l'implantation de constructions nouvelles à usage d'habitation ou occupées par des tiers à proximité d'exploitations, sauf spécificités locales justifiées.

Afin d'optimiser les terrains facilement mécanisables du territoire, les documents d'urbanisme locaux doivent :

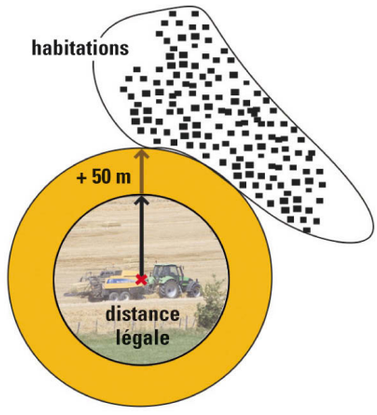
- conserver, ou, le cas échéant prévoir des axes de circulation adaptés à la circulation des engins agricoles
- lorsque cela est justifié, permettre l'urbanisation des coteaux pour préserver les espaces plats de fond de vallée, si toutefois l'absence d'enjeux environnementaux et paysagers marqués et de risques naturels (glissement de terrain) l'autorise ; dans la mesure où les coteaux continuent d'être occupés par l'agriculture, leurs accès par le bas et si possible par le haut doivent être garantis. De plus, la préservation des parcelles agricoles en plaine permet de disposer des ressources fourragères indispensables et complémentaires des pâtures de coteaux.
- prioriser la construction de nouveaux bâtiments agricoles en continuité des installations déjà existantes
- **garantir l'accès des parcelles viticoles** par le bas et si nécessaire par le haut, accès d'une largeur compatible avec le passage des engins
- **limiter l'imperméabilisation des sols** en haut de versant et gérer les eaux pluviales à la parcelle afin de ne pas augmenter les ruissellements favorisant l'érosion sur les pentes

En accord avec la charte agricole de la Loire, **le Scot autorise également le changement de destination d'anciens bâtiments agricoles à condition de ne pas porter atteinte à la préservation et au développement de l'activité agricole, dans les conditions suivantes :**

- **Si le bâtiment ne peut plus assurer sa fonction agricole en l'état :** sa taille, son architecture et sa conception le rendent inexploitable pour l'activité, la mise aux normes et l'adaptation aux nouvelles technologies y étant impossible.
- **Ce bâti doit être situé à une distance supérieure de 30 m à 50 m aux distances réglementaires de réciprocité en vigueur de tous bâtiments d'exploitation en activité** afin de ne pas perturber leur évolution. Toutefois, s'il existe déjà un tiers implanté directement entre le bâtiment agricole et le projet de changement de destination cette distance minimum ne sera pas appliquée. On estime alors qu'il n'y a pas de gène supplémentaire.
- Cette construction doit avoir un intérêt et un aspect architectural reconnus. Le changement de destination est limité aux anciens bâtis traditionnels (une ancienne grange par exemple). Les bâtiments conçus avec des matériaux modernes tels que le parpaing, la tôle ou encore le bardage métallique sont exclus
- Si le bâtiment se situe en plein centre d'une zone agricole, isolé de tout autre bâti, son changement de destination est fortement déconseillé au vu des conséquences lourdes que cette situation peut engendrer : contraintes sur le périmètre d'épandage pour l'activité agricole, création de réseaux et de dessertes, mitage du territoire...

Exploitation au cœur de l'espace rural

SCHÉMA DE PRINCIPE DE DISTANCE AUX EXPLOITATIONS AGRICOLES

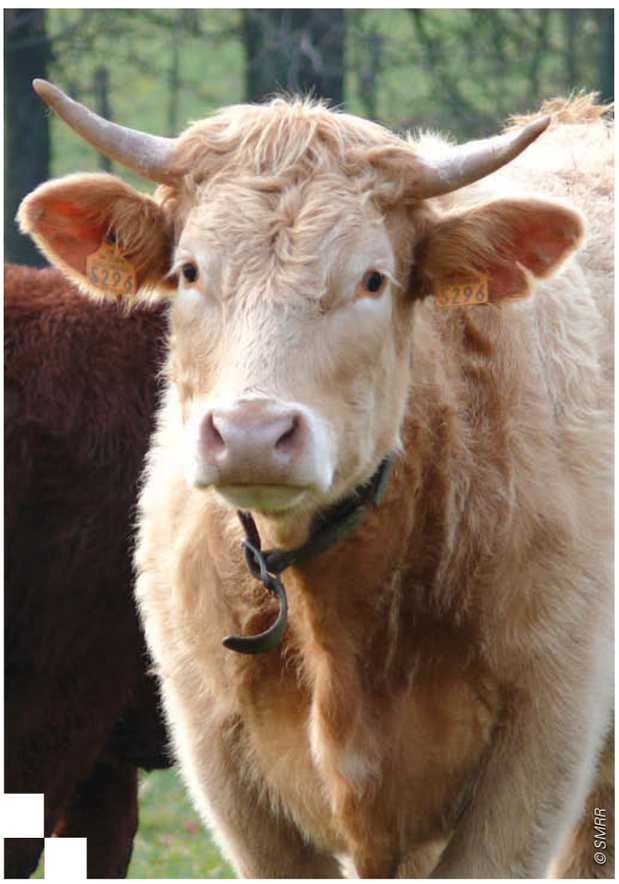


Document 2

RECOMMANDATIONS

En cas de grand projet de développement prévu dans le Scot impactant des zones agricoles déjà fortement pénalisées par l'urbanisation : on se reportera aux prescriptions facilitant l'insertion locale, environnementale et paysagère des nouveaux quartiers d'habitat ou d'activités[24]. Dans ce cas, il est également important de définir les limites à l'urbanisation et de contrôler le maintien de la fonctionnalité des exploitations et des terroirs restants (cas de la Bièvre Valloire et en particulier les communes de Saint-Rambert-d'Albon et d'Anneyron).

Dans les secteurs inondables, il est recommandé aux communes fortement contraintes d'autoriser l'installation de bâtiments nécessaires aux exploitations agricoles (élevages et logements exclus) sur l'ensemble de leur territoire, y compris dans les zones artisanales. Cela concerne les bâtiments agricoles servant au stockage (les bâtiments d'élevage sont exclus), sous réserve que les activités générées par ces bâtiments soient compatibles avec la vocation du secteur prévu pour l'implantation (habitat, commerces, etc.). Les bâtiments agricoles (hors élevage) peuvent être accueillis dans des zones artisanales.



L'élevage bovin, un des visages de l'agriculture des Rives du Rhône

Compte tenu de la diversité des terroirs agricoles présents sur les Rives du Rhône et de leur participation à la définition de l'identité du territoire, le Scot définit des recommandations spécifiques à certains types de production pour que le maintien de ce patrimoine ne se fasse pas aux dépens d'autres projets.

RECOMMANDATIONS PROPRES AUX ZONES D'ÉLEVAGE

Pour ce type de zones, il s'agira de :

- maintenir la surface fourragère existante par commune sur les cantons couverts par l'AOP rigotte de Condrieu, voire d'envisager une remise en culture de parcelles aujourd'hui en déprise ou en mutation : en effet, pour l'obtention du label AOP rigotte de Condrieu, 80 % de fourrage doit être issu de la zone de production à partir de 2014 ; l'ensemble du fourrage actuellement disponible est mobilisé et ne sera pas suffisant à terme. Il s'agit également de maintenir des surfaces labourables existantes, nécessaires à une production en auto approvisionnement
- étudier les possibilités de réaliser des retenues collinaires pour l'irrigation collective sous certaines conditions environnementales strictes (débits réservés...) afin d'assurer la production de fourrages nécessaires aux troupeaux locaux, dans les zones AOP en particulier
- garantir l'accès aux coteaux depuis la plaine (contrôle de l'urbanisation le long des axes routiers ou maintien de coupures vertes)

RECOMMANDATIONS PROPRES À L'ARBORICULTURE

Pour ce secteur d'activité, il s'agit de contribuer à la lutte collective contre le virus arboricole de la sharka. Les efforts importants consentis par la profession agricole, les pouvoirs publics et certaines communes doivent être relayés au niveau du Scot pour circonscrire ce phénomène, qui est l'un de ceux qui participent le plus à la mutation de l'agriculture dans la basse vallée de la Valloire.

Pour cela, les PLU peuvent proscrire la plantation d'espèces vecteur de ce virus (prunus, sauf le cerisier) dans les zones urbanisées situées à proximité de zones arboricoles sensibles (pêchers, abricotiers, pruniers).

Les communes peuvent également s'engager dans un programme de surveillance des plantations existantes concernées en zone urbanisée.

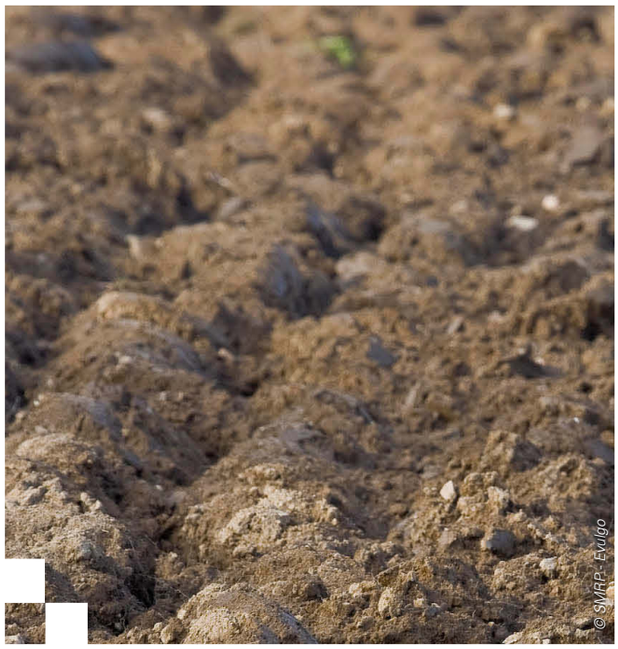
Les communes peuvent limiter dans tous les cas l'urbanisation à proximité des vergers afin d'éviter les conflits d'usage et les désagréments liés aux traitements (traitements phytosanitaires).

[24] *Cf. partie 2, chapitre 6 et partie 5, chapitre 6 (Encourager un urbanisme respectueux de l'environnement)*

RECOMMANDATIONS PROPRES AUX ZONES DE GRANDES CULTURES

Le maintien des grandes cultures peut passer par :

- le maintien d'ensembles de parcelles cohérents et contigus (contrôle de l'urbanisation afin de limiter le mitage)
- l'encouragement d'actions agri-environnementales afin de préserver voire de recréer les éléments du paysage (maintien des haies, limitation des intrants, préservation de la nappe et des champs captants, conservation des corridors écologiques)
- la conservation et la complémentarité des zones agricoles, en particulier des zones d'élevage et des zones de culture (apport de fourrage)
- l'incitation dans les PDU à conserver/créer des axes de circulation adaptés à la circulation des engins agricoles en particulier pendant la période de moisson (axe de circulation exploitations-silos)



Arboriculture, grandes cultures, élevage, une agriculture diversifiée sur les Rives du Rhône

Chapitre 3

Garantir la pérennité des ressources naturelles

Les terroirs agricoles font partie des ressources naturelles non renouvelables. Leur préservation et leur protection est abordée dans la partie « Assurer le maintien d'une agriculture multifonctionnelle ». La ressource en eau, tant d'un point de vue qualitatif que quantitatif, constitue l'un des enjeux majeurs vis-à-vis du développement du territoire des Rives du Rhône. Des tensions, voire des conflits d'usage ont déjà été constatés sur le territoire entre irrigation et eau potable en 2003 dans le Pilat, entre prélèvements industriels et besoins nécessaires à la viabilité des milieux naturels...

3.1 PROTÉGER LA RESSOURCE EN EAU ET EN RATIONALISER LES USAGES

PRESCRIPTIONS

La protection de la ressource en eau nécessite, en compatibilité avec le Sdage Rhône Méditerranée Corse et le Sage Bièvre Liers Valloire, de :

- **protéger en particulier les nappes alluvionnaires** (Rhône, Véga, Gère, Vésonne, Bièvre-Valloire) en vérifiant la compatibilité avec l'occupation du sol existante et en maîtrisant les aménagements quand nécessaire, en préservant les capacités d'infiltration, les zones humides et les zones d'expansion de crue, en surveillant et limitant les forages réalisés pour éviter les risques d'entrée de pollution. Les ressources majeures pour l'alimentation en eau potable (nappe du miocène notamment) doivent également bénéficier de mesures de protection et de surveillance.
- **réserver si nécessaire l'usage de certaines nappes à l'alimentation en eau potable, en particulier les zones majeures :** molasses miocènes du bas Dauphiné entre les vallées de l'Ozon et de la Drôme, alluvions du Rhône entre le confluent de la Saône et de l'Isère, alluvions des vallées de Vienne (Véga, Gère, Vésonne), alluvions de la plaine Bièvre-Valloire, mais aussi, méandre de Gerbey, basse Varèze, basse terrasse Saint-Maurice-l'Exil – Péage-de-Roussillon.
- **protéger les zones d'alimentation de captages d'eau potable :** dans la logique des orientations du Sdage, les communes ou les intercommunalités mettent en œuvre, dans les documents d'urbanisme locaux et d'autres politiques et actions locales, toutes mesures visant à protéger les zones d'alimentation de captages d'eau potable et la ressource existante ou potentielle des nappes (organisation des eaux de ruissellement, occupation des sols proches) avec une vigilance particulière quant aux enjeux de reconquête qualitative des captages prioritaires (pollutions identifiées). Chaque commune mettra en place des zones de protection forte à proximité des captages, notamment ceux dont la protection réglementaire n'est pas encore instituée (dans ces cas, les terrains les plus proches seront classés en zone naturelle ou en secteur inconstructible de zone agricole dans les documents d'urbanisme : fauche, pâturage, prairie, boisements alluviaux etc.).
- **s'assurer de la capacité des milieux récepteurs à supporter le développement urbain :** les communes conditionnent les capacités de développement urbain (à vocation d'habitat ou économique) inscrites dans leurs documents d'urbanisme (zones U, AU indicées, AU) à la capacité des milieux récepteurs à en supporter les rejets, ainsi qu'à la capacité des systèmes d'épuration à traiter les futurs volumes et charges de pollution. Les nouvelles constructions sont de préférence **raccordées à un réseau d'assainissement collectif.**
- **s'assurer, avant toute ouverture à l'urbanisation de la disponibilité d'une ressource suffisante** en quantité et en qualité pour l'alimentation en eau potable des populations.

De plus, le Scot identifie **des secteurs de vigilance pour la protection à long terme des zones de ressource majeures pour l'alimentation en eau potable** (cf. annexe). Dans ces zones, les collectivités interdiront l'implantation d'activités ou d'équipements pouvant porter atteinte à la qualité de l'eau (principe de non dégradation du milieu), encourageront le maintien des prairies existantes ou la restauration de prairies permanentes, et favoriseront les parcelles boisées (ex : boisements alluviaux). À l'occasion de la révision de leurs documents d'urbanisme, les communes précisent à la parcelle le périmètre de ces secteurs de vigilance.

Enfin, le Scot entend appliquer le principe de précaution vis-à-vis des pollutions et de l'imperméabilisation des **zones de recharge d'aquifères**. Dans le cas où une telle zone serait située à proximité, voire à l'intérieur, d'une zone bâtie existante ou future, les collectivités veillent à préserver la fonctionnalité de cette zone et mettent en place les mesures nécessaires au maintien qualitatif (pollution des eaux de ruissellement) comme quantitatif (impacts sur l'écoulement des eaux liés à l'imperméabilisation, à la récupération des eaux à la parcelle...) des eaux d'infiltration.

Concernant spécifiquement les zones humides, le Scot rappelle l'objectif du schéma directeur d'aménagement de gestion des eaux Rhône Méditerranée Corse (Sdage RMC) de les préserver ainsi que leur bassin d'alimentation, y compris s'agissant des zones humides sans statut de protection. Le Scot, en compatibilité avec le Sdage, préconise pour tout projet dont la réalisation conduirait, après étude des impacts environnementaux, à la disparition d'une surface de zones humides, que les mesures compensatoires prévoient dans le même bassin versant, soit la création de zones humides équivalentes sur le plan fonctionnel et de la biodiversité, soit la remise en état d'une surface de zones humides existantes, et ce à hauteur d'une valeur guide de l'ordre de 200 % de la surface perdue.

RECOMMANDATIONS

Un Sage est en cours d'élaboration sur le périmètre du bassin hydrographique Bièvre Liers Valloire. Le Scot affiche d'ores et déjà des objectifs d'ordre général concourrant à la protection de la ressource. Néanmoins, si cela s'avère nécessaire, une mise en compatibilité du Scot avec le Sage Bièvre Liers Valloire sera réalisée dans les trois ans suivant son approbation.

La mise en place d'un Sage sur le périmètre des bassins versants des « quatre vallées » (Sévenne, Véga, Amballon-Vésonne, Gère), de la Varèze et de la Sanne (tel que préconisé dans le schéma directeur de la ressource en eau de l'Isère), apparaît comme une démarche nécessaire pour traiter les questions soulevées par l'accroissement des besoins en eaux, la protection de la ressource et la reconquête et la qualité des milieux.

Le Sdage RMC prévoit également dans ses orientations la réalisation d'un Sage Molasse-Miocène, qu'il serait intéressant de mettre en place au niveau du réseau hydrographique des ruisseaux des ravins rhodaniens.

Par ailleurs, si les besoins moyens quotidiens générés par le développement résidentiel et économique seront potentiellement couverts à l'horizon du Scot (cf. rapport de présentation), les collectivités compétentes devront toutefois **poursuivre leurs efforts de sécurisation et d'amélioration de l'alimentation en eau potable** (recherche de fuite, interconnexion des réseaux).

Dans ce même objectif de sécurisation de la ressource, le Scot recommande aux communes, à l'occasion de l'élaboration ou la révision de leurs PLU, de se rapprocher des structures de gestion de l'eau potable pour analyser de manière approfondie la disponibilité en eau.

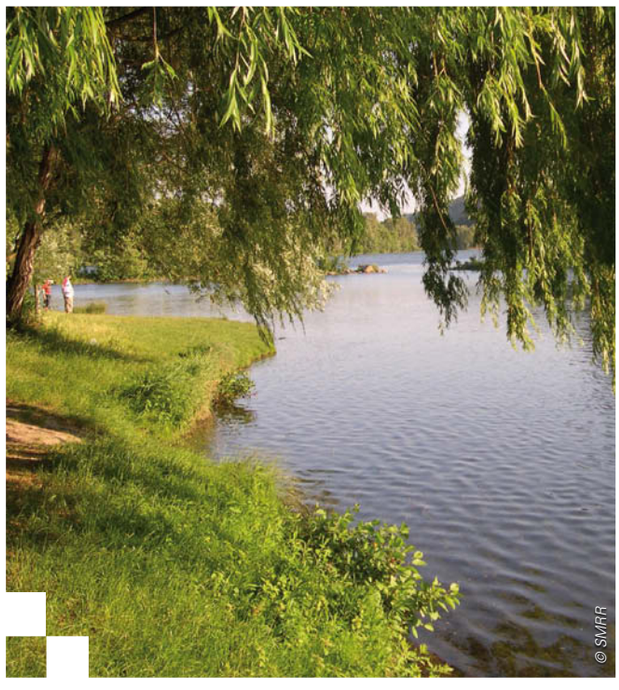
Cet enjeu de disponibilité de la ressource prendra en compte la disposition de la loi sur l'eau relative au minimum biologique des cours d'eau et à l'augmentation des débits réservés. Applicable au 1er janvier 2014, elle va entraîner une réduction des volumes d'eau que peuvent prélever certaines collectivités. En conséquence, elle renforce la nécessité, pour les collectivités alimentées par des prises d'eau en rivière, de mutualiser les ressources et d'adapter les modalités d'interconnexions existantes.

La réalisation de schémas d'assainissement d'eau pluviale est également un moyen de réduire l'imperméabilisation des sols et de limiter les risques de ruissellement liés.

Enfin, de manière à garantir en qualité l'alimentation en eau des habitants du territoire, pour aujourd'hui et pour demain, les communes, en lien avec les structures compétentes, viseront une **limitation des pollutions diffuses** : mise en place de dispositifs de traitement des eaux pluviales ou des rejets et de dispositifs d'assainissement adaptés, maîtrise du ruissellement, traitement des surfaces (entretien des infrastructures routières et ferroviaires), maîtrise des pollutions accidentelles et réduction des pollutions d'origine agricole. Plus particulièrement, les collectivités compétentes encourageront une agriculture respectueuse de l'environnement (mesures agro-environnementales, agriculture biologique, agriculture extensive, etc.).

Le Scot encourage par ailleurs la **rationalisation des usages afin de diminuer la consommation d'eau.** Les différents acteurs concernés sont incités à mettre en œuvre les recommandations suivantes :

- mettre en place des politiques favorisant l'économie d'eau ou visant la réduction des consommations d'eau (acteurs industriels, particuliers, agriculteurs disposant de captages privés) ainsi que l'usage de ressources alternatives
- promouvoir la récupération de l'eau de pluie à la parcelle et favoriser l'infiltration naturelle ou la recharge artificielle
- promouvoir la réutilisation des eaux usées (après traitement en Step) pour l'irrigation en particulier (partenariat collectivités/agriculteurs)
- améliorer les pratiques (irrigation collective, goutte-à-goutte, usage de tensiomètres, recherche de ressources alternatives) pour maintenir la capacité d'irrigation et conserver les capacités de production agricole sur le territoire



L'eau, une ressource à protéger

3.2. PROMOUVOIR UNE EXPLOITATION RAISONNÉE DES CARRIÈRES

PRESCRIPTIONS

Les cinq départements compris dans le périmètre du Scot sont dotés d'un schéma départemental des carrières (SDC). Ce document, qui régit spécifiquement les carrières, prend en compte les besoins en matériaux, mais aussi la protection des paysages, des sites et des milieux naturels sensibles. Le Scot autorise les exploitations de carrières et leurs extensions dès lors qu'elles respectent les préconisations environnementales de ces documents, qu'elles ne sont pas incohérentes avec les autres prescriptions du Dog tendant à la protection et la valorisation des espaces naturels et agricoles et à la préservation de l'identité des grandes unités paysagères, avec la nécessité de limiter les nuisances au droit des zones urbanisées ou à urbaniser, ainsi qu'avec le projet de charte 2013-2025 du PNR du Pilat.

Une attention particulière devra être portée aux carrières situées sur les communes d'Albon, Beausemblant et Andancette, qui couvrent plus de 80 ha.

Il s'agit de sites majeurs d'extraction de sables et graviers en activité dans la partie drômoise de la vallée du Rhône. Ces sites devront veiller à la protection de la nappe de la Valloire et la préservation des terres agricoles :

- L'affleurement superficiel de la nappe de la Valloire constitue une contrainte majeure pour une exploitation intensive des matériaux.
- Le territoire agricole est également menacé par le développement des carrières. À ce titre, le Scot rappelle qu'aucun espace agricole stratégique délimité par les PLU ne pourra être réduit. De même, la restitution des terrains après l'exploitation des matériaux doit être poursuivie de manière soutenue.

RECOMMANDATIONS

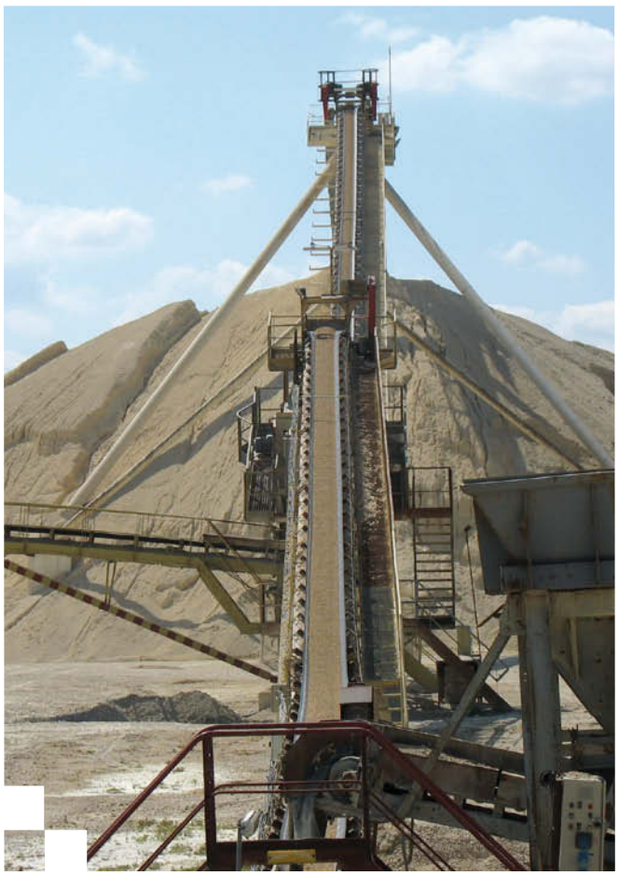
L'enjeu principal pour le territoire reste la bonne conduite des exploitations en cours d'activité (limitation des impacts paysagers, environnementaux et agricoles) et leur remise en état finale après l'exploitation. À noter que les anciennes carrières peuvent parfois représenter un potentiel écologique, qu'il est souhaitable d'étudier lors de l'arrêt de l'activité.

En revanche, lorsque la remise en état à usage agricole est prévue, celle-ci doit permettre de retrouver le potentiel de production agricole initial.

La réduction de la part alluvionnaire au profit des matériaux recyclés et l'exploitation de gisement en roche massive est à privilégier. L'utilisation de matériaux alluvionnaires, telle que prévue dans les SDC, est à réserver aux usages nobles répondant à des spécificités techniques.

Avant toute ouverture de carrière, une concertation étroite avec la profession agricole et les associations environnementales est vivement recommandée.

Enfin, l'utilisation de matériaux provenant de sites accessibles par le fleuve ou la voie ferrée, en fonction des orientations définies par le Scot, doit être encouragée.



Une carrière de granulat

Chapitre 4

Préserver l'identité des grandes unités paysagères et valoriser les éléments structurants du territoire

Le territoire du Scot est doté de paysages naturels et urbains variés et de qualité, qui constituent un atout majeur pour le cadre de vie et l'attractivité du territoire. Cependant, les paysages du quotidien comme les paysages emblématiques sont aujourd'hui menacés par le manque de maîtrise de la pression urbaine (mitage, fermeture des paysages, insertion des constructions).

4.1 VEILLER À LA QUALITÉ DES ZONES DE CONTACT ENTRE LE BÂTI ET LA CAMPAGNE

PRESCRIPTIONS

La qualité des transitions entre secteurs bâtis et non bâtis (interface « espaces bâtis / espaces ouverts ») doit faire l'objet d'une attention particulière dans les documents d'urbanisme.

Ces derniers doivent traiter de la question des franges urbaines et des limites à l'urbanisation au regard du contexte géographique de chaque commune, des structures paysagères, du fonctionnement de l'activité agricole et préciser leur matérialisation sur la base d'éléments paysagers existants ou à créer.

RECOMMANDATIONS

Les limites à l'urbanisation peuvent être de différentes natures. Elles peuvent s'appuyer sur des éléments existants du paysage (cours d'eau, chemins, murets, espaces agricoles stratégiques, haies…) ou constituer des objectifs visant à limiter la diffusion du bâti et à préserver les paysages (cônes de vue exceptionnels, etc.).

La plantation d'essences locales pourrait être favorisée aux abords des constructions (aulne, hêtre, merisier…). Le végétal pourrait chercher à intégrer le bâtiment dans le paysage, sans nécessairement le cacher. Pour atteindre ces objectifs, les collectivités peuvent s'appuyer sur le guide des haies élaboré par le conseil général de l'Isère.

4.2 RESPECTER LA TRAME DES ESPACES BÂTIS ET MAINTENIR DES ESPACES DE RESPIRATION PAYSAGÈRE

PRESCRIPTIONS

Le maintien d'ouvertures dans le paysage constitue un enjeu important du Scot pour conserver la qualité, l'identité et la compréhension des différentes unités paysagères. Ces espaces de respiration prennent une importance majeure le long des grands axes de circulation, par le maintien d'un rythme dans les différentes séquences paysagères.

Les axes routiers ne doivent pas être le support d'une urbanisation linéaire. Ils doivent respecter la trame naturelle et paysagère du territoire (linéaires non urbanisés entre deux villages ou deux hameaux, etc.).

Il revient aux documents d'urbanisme locaux de localiser les axes à préserver de l'urbanisation, afin de garantir des ouvertures paysagères. **Les coupures à l'urbanisation doivent être préservées dans les documents d'urbanisme** au travers du zonage ou de tout autre dispositif permettant d'en assurer le maintien.

Ces coupures sont définies au regard des enjeux paysagers, du maintien des corridors écologiques mais aussi du maintien de la viabilité des exploitations et des espaces agricoles. Leur taille doit être appréciée par chaque commune en fonction de la qualité des perceptions visuelles qu'elles procurent et des spécificités de l'organisation du bâti.

Le développement en linéaire le long des axes de circulation étant proscrit, il convient de **privilégier un développement urbain en épaisseur** afin de garantir l'intégration des nouvelles greffes ajoutées au tissu urbain existant.

Les extensions urbaines doivent ainsi s'inscrire dans la continuité des espaces bâtis existants et respecter la trame urbaine originelle (morphologie du village, caractéristiques de l'implantation du bâti, organisation des rues, limitation des voies en impasse, etc.), ainsi que la trame paysagère (intégration des principes de la trame naturelle et paysagère, maintien des coupures entre les espaces agricoles, naturels et urbains.

Les axes routiers structurants (de niveau euro-régional, métropolitain ou inter-urbain[25]) doivent être considérés comme des « axes vitrines » offrant des points de vue extraordinaires sur les espaces agricoles, naturels et urbains. Ces points de vue doivent être valorisés et entretenus.

Les accès directs sur les axes routiers structurants sont limités en privilégiant l'accès sur des voies de dessertes existantes ou la réalisation des contre-allées. Dans le cas spécifique des parcs d'activités situés à proximité des grands axes, le parti d'aménagement peut prévoir des voies perpendiculaires à ces axes, ouvrant sur le paysage situé en arrière plan.

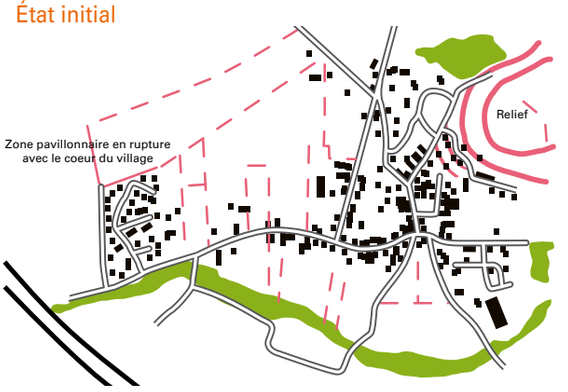
ASSURER UN TRAITEMENT QUALITATIF DES FRANGES URBAINES

À PRIVILÉGIER : exemple d'une transition paysagère douce en entrée de village entre les espaces bâtis et les espaces agricoles

À EVITER : extension urbaine en entrée de village créant une rupture entre les espaces bâtis et les espaces agricoles

RESPECTER LA MORPHOLOGIE URBAINE DES VILLAGES LORS DE L'EXTENSION DES ESPACES BÂTIS

État initial



À PRIVILÉGIER : extension du village s'appuyant sur le parcellaire traditionnel :

- Par densification du tissu urbain existant

- Par extensions urbaines en greffe de bourg

À ÉVITER : extension du village sous forme de lotissements d'habitat individuel sans lien avec la trame des espaces urbains, naturels et agricoles

[25] *Cf. partie 4, chapitre 4*

4.3 VALORISER ET MAINTENIR LES CÔNES DE VUE SUR LES GRANDS PAYSAGES

PRESCRIPTIONS

La vallée du Rhône et ses affluents ainsi que les crêts du Pilat sont des éléments paysagers exceptionnels structurant l'ensemble du territoire.

Afin de valoriser ce lien avec la vallée et les crêts, les documents d'urbanisme locaux des communes concernées par cette appartenance aux grands paysages doivent assurer :

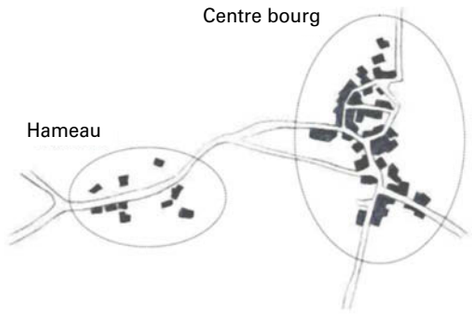
- le maintien de séquences paysagères non bâties ouvrant les perspectives vers la vallée du Rhône ou les crêts
- la préservation des bords de fleuve de toute urbanisation dans les secteurs à dominante naturelle ou agricole
- le maintien des cônes de vue depuis les « points hauts » du territoire (coteaux, etc.) vers les vastes plaines, les plateaux agricoles et la vallée du Rhône et inversement depuis les plaines et vallées vers le Pilat
- le maintien de séquences de co-visibilité d'une rive à l'autre du fleuve Rhône, d'un versant vers l'autre du territoire

Le maintien des cônes de vue passe notamment par :

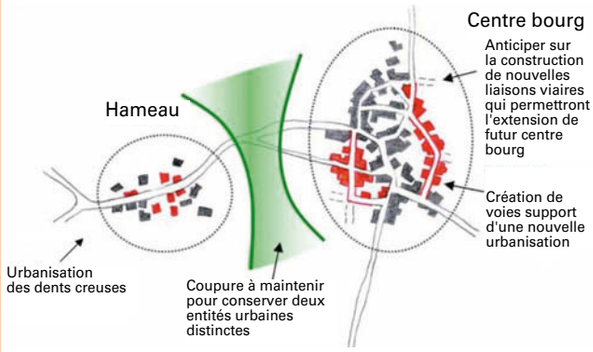
- la maîtrise du développement végétal
- le maintien d'une agriculture dynamique
- la limitation de la plantation de peupliers
- la préservation de l'activité viticole
- l'arrêt du développement de l'urbanisation en ligne de crête (cf. partie 5, chapitre 2, quant à la notion de « faubourgs perchés »)

MAINTENIR DES ESPACES DE RESPIRATION

Situation initiale d'un village composé d'un centre-bourg et d'un hameau



Évolution du village prenant en compte ses caractéristiques morphologiques et valorisant les dents creuses



4.4 METTRE EN VALEUR LES ENTRÉES DE VILLE ET LES ABORDS DES AXES STRUCTURANTS

PRESCRIPTIONS

Les entrées de ville et de village tout comme les abords des axes routiers structurants doivent faire l'objet d'une attention particulière [26].

Dans les secteurs urbanisés, **les abords des axes de circulation structurants bénéficient d'aménagements paysagers visant à valoriser les espaces traversés**, à offrir une plus grande qualité urbaine, à minimiser l'impact visuel des infrastructures et à réduire les nuisances générées par le trafic automobile. L'aménagement de ces axes doit favoriser un partage modal de la voirie, afin de contribuer au développement des transports collectifs et des modes doux.

Entrée de village à Saint-Michel-sur-Rhône

[26] *Cf. carte sur « les principaux éléments paysagers » p.139*

Document 2

PRÉSERVER LES LIGNES DE CRÊTE ET LES VUES SUR LE GRAND PAYSAGE

ÉTAT INITIAL : cône de vue sur la vallée du Rhône perceptible depuis les coteaux

À EVITER : construction en bordure de voie obturant définitivement le cône de vue

RECOMMANDATIONS

Le maintien et la plantation d'alignements d'arbres le long des routes, en entrée d'agglomération notamment, doivent être favorisés.

Afin de maîtriser l'affichage publicitaire, les communes peuvent mettre en place un règlement local de publicité applicable aux enseignes et pré-enseignes.

4.5 ADAPTER LES NOUVELLES CONSTRUCTIONS À LA TOPOGRAPHIE, PRÉSERVER ET VALORISER L'ARCHITECTURE TRADITIONNELLE REMARQUABLE

Le relief très varié du territoire nécessite de prendre en compte une multitude de contextes topographiques et paysagers (vallées et vallons, plateaux ouverts et fermés, coteaux) qui influencent naturellement les projets de développement urbain. La géologie, la topographie et l'histoire du territoire sont à l'origine de ses caractéristiques architecturales traditionnelles riches et variées (présence de maisons en pisé sur les balmes viennoises, maisons en galets dans le roussillonnais et la Valloire, maisons en granit du Pilat). Cette richesse patrimoniale est un atout considérable pour le territoire du point de vue du cadre de vie et du tourisme.

PRESCRIPTIONS

Les documents d'urbanisme locaux apportent des **garanties en termes de règles architecturales** pour que les nouvelles constructions respectent la morphologie traditionnelle du bâti et s'insèrent paysagèrement (ligne de faîtage, implantation…). Ces règles sont définies pour tous types de constructions possibles sur la commune (logements, bâtiments agricoles ou industriels, équipements publics).

L'implantation du bâti doit s'appuyer sur les spécificités de la topographie et ne pas créer de rupture avec le terrain naturel, privilégiant ainsi les constructions en déblai plutôt qu'en remblai.

Ainsi, les PLU :

- comportent dans le diagnostic, un **volet architectural et urbain ; ce diagnostic permet également de repérer le patrimoine vernaculaire (croix, fontaines…) qu'il convient de préserver**
- maintiennent des **cônes de vue** en direction des éléments patrimoniaux les plus emblématiques
- intègrent si besoin des **orientations particulières et des « prescriptions de nature à assurer la protection de leur patrimoine »** dans les articles 11 des règlements de PLU (en s'appropriant à l'échelle communale les chartes paysagères pouvant exister au niveau intercommunal, notamment dans le cadre du PNR du Pilat). À noter : l'article 11 des PLU comprend sur le territoire du PNR des orientations particulières et des prescriptions destinées à assurer la protection du patrimoine, ainsi que la qualité du cadre bâti ordinaire.

Le projet de Charte 2013-2025 du PNR prévoit également la déclinaison des principes d'un urbanisme durable dans les projets d'aménagement, identifie des silhouettes de centres bourgs ou de hameaux dont l'allure est à soigner particulièrement notamment par le biais d'orientations d'aménagement dans les documents d'urbanisme, et promeut l'élaboration d'un cahier de prescriptions architecturales, urbaines et paysagères annexé au document d'urbanisme.

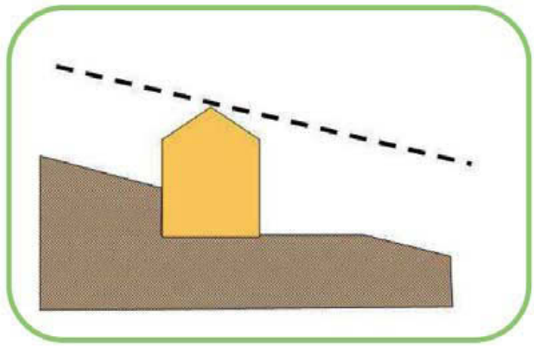
RECOMMANDATIONS

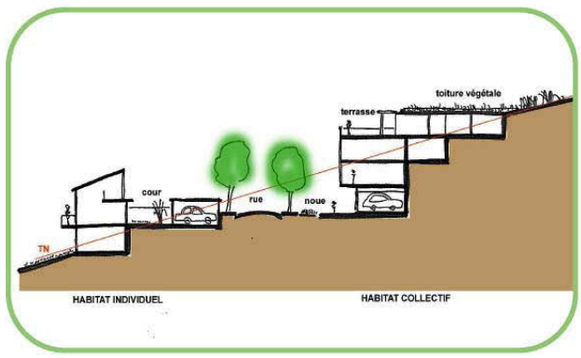
Pour mettre en œuvre ces objectifs, les communes peuvent :

- « identifier et localiser les éléments de paysage et délimiter les quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger, à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique ou écologique et définir, le cas échéant, des prescriptions de nature à assurer leur protection » (cf. article L.123-1 du code de l'urbanisme)
- autoriser, sous réserve de la valorisation et de la protection du patrimoine bâti, le changement de destinations d'anciens bâtiments agricoles (cf. article R.123-12 du code de l'urbanisme)
- engager des AMVAP (aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine), ou des procédures de classement (sites ou monuments)

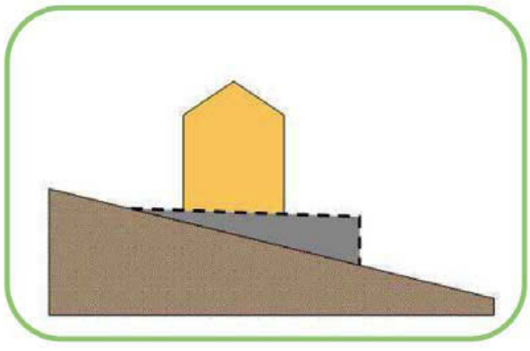
PRENDRE EN COMPTE LA TOPOGRAPHIE POUR LES NOUVELLES CONSTRUCTIONS

À PRIVILÉGIER : implantation du bâti respectant la topographie et garantissant une bonne insertion paysagère





À ÉVITER : Implantation du bâti ne respectant pas la topographie initiale du terrain

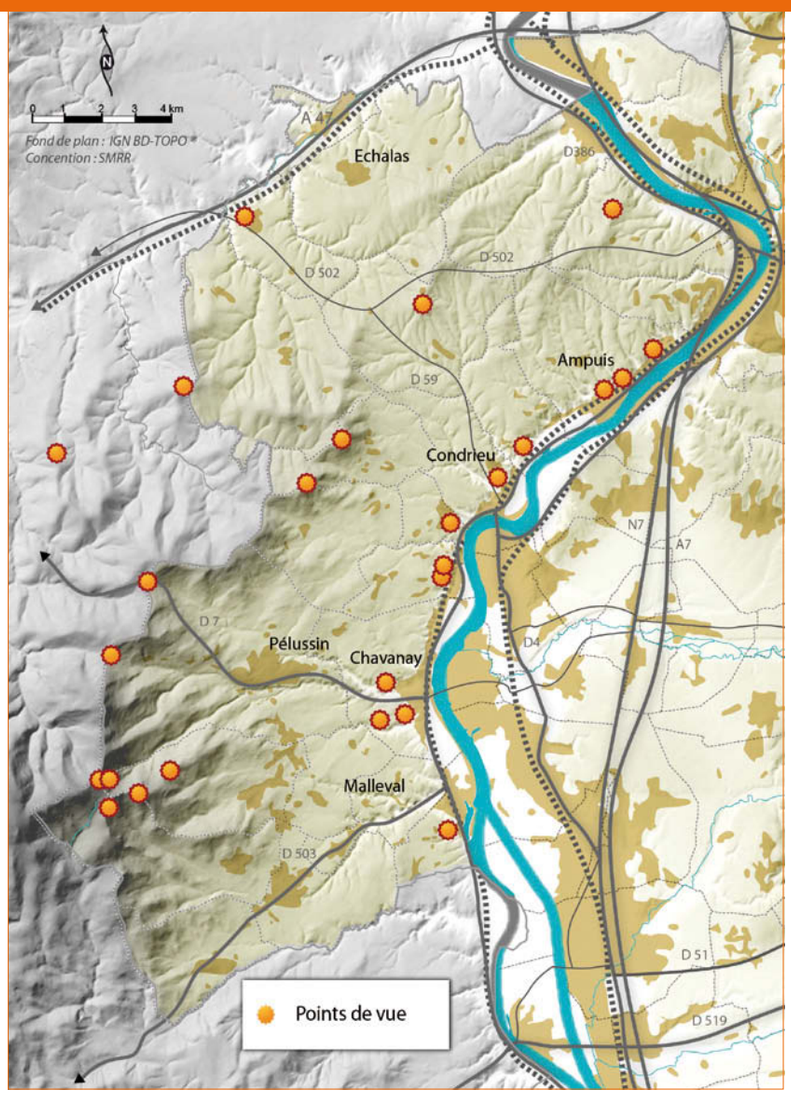


Document 2

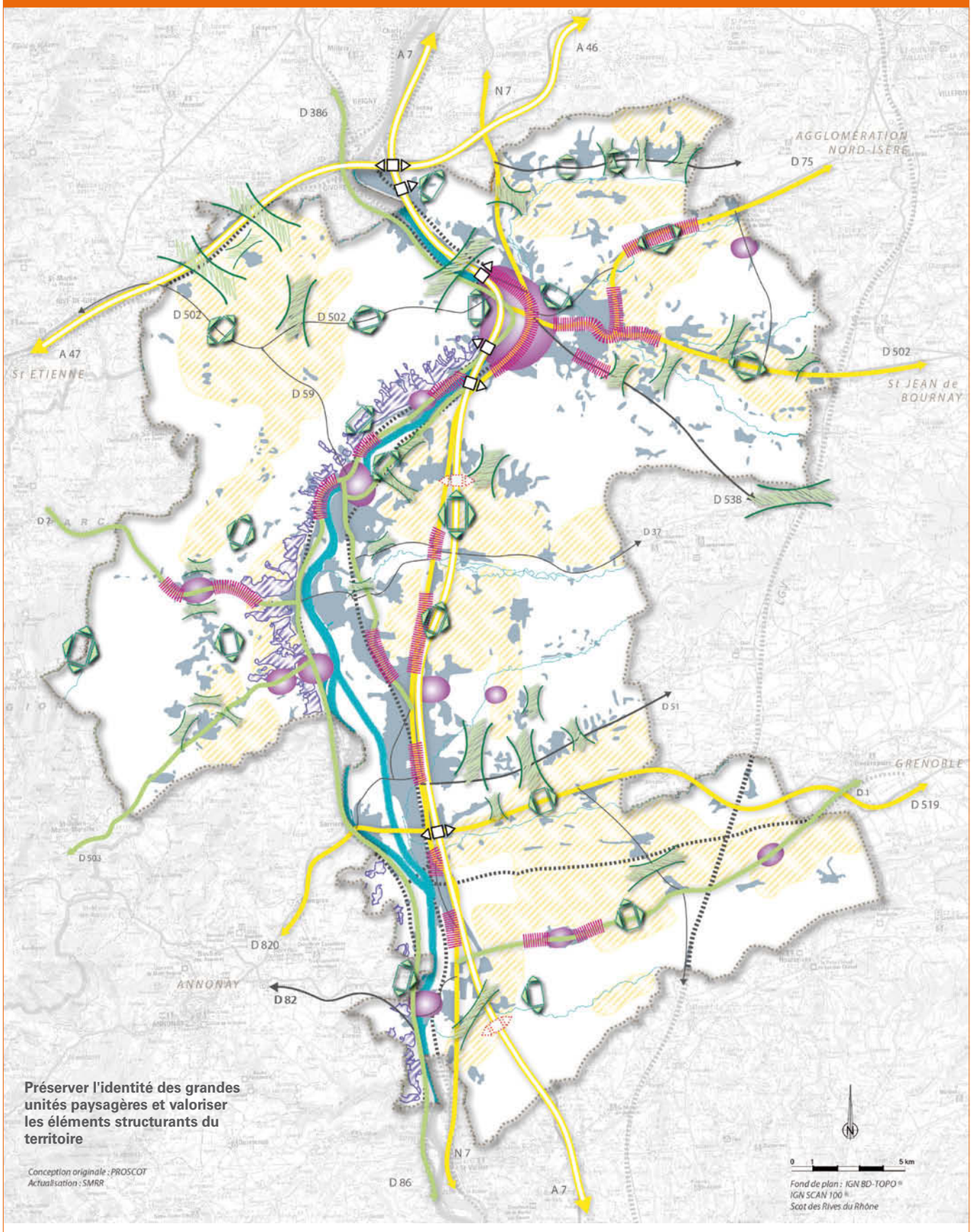
Coteaux d'Ampuis

Plateau de Longes

POINTS DE VUE PAYSAGERS IDENTIFIÉS DANS LA CHARTE DU PNR PILAT



LES PRINCIPAUX ÉLÉMENTS PAYSAGERS



Mettre en valeur les spécificités des paysages des Rives du Rhône

- coteaux viticoles à forte valeur paysagère à préserver
- espaces agricoles ouverts à maintenir
- qualité architecturale, principaux éléments de partimoine à préserver
- espaces urbanisés
- principales coupures vertes à conserver

Valoriser les paysages depuis les principaux axes de déplacements

- itinéraire de transit
- itinéraire touristique

(axes dont la vitrine paysagère est à préserver)

- entrées de villes et traversées urbaines à valoriser
- diffuseurs autoroutiers (existant - en projet)
- principaux points de vue sur le grand paysage à maintenir

Document 2

Chapitre 5

Valoriser un cadre de vie de qualité en limitant les nuisances

Les communes du territoire des Rives du Rhône et par conséquent leurs populations sont exposées à différents types de risques naturels et technologiques, dont la prise en compte en matière d'urbanisme est indispensable pour permettre le développement durable du territoire.

Certaines pollutions plus ou moins diffuses (eau, air, déchets) peuvent également être à l'origine de risques sanitaires qu'il convient d'ores et déjà de réduire sur certaines parties du territoire particulièrement exposées ou de prévenir dans d'autres secteurs à enjeux.

5.1 DÉVELOPPER UNE CULTURE DU RISQUE AU SEIN DU TERRITOIRE

Si l'information sur les risques est du ressort de l'État auprès des communes et des communautés de communes auprès de leurs habitants, le Scot peut jouer un rôle d'appui aux communes en portant à leur connaissance une synthèse des études afin par exemple de les aider à réaliser leur dossier d'information communal sur les risques majeurs (Dicrim).

Le Scot pourrait ainsi avoir une mission d'orientation, de lien et de cohérence interdépartementale pour la traduction opérationnelle des recommandations émises par les services de l'État à destination du niveau local.

RECOMMANDATIONS

Le Scot encourage les communes, à l'occasion de l'élaboration de leurs documents d'urbanisme, à **sensibiliser les populations**, vivant ou travaillant sur des territoires soumis à des risques, aux aléas et conséquences qui en découlent. Cette sensibilisation peut également aborder l'ampleur des phénomènes et leurs occurrences et devra permettre aux citoyens d'acquérir une culture du risque : Comment et dans quels délais réagir ? Comment se tenir informé ? Quelle attitude tenir lors de l'événement ? Etc.

Le **développement d'une culture du risque** constitue l'un des moyens de réduire les conséquences d'une inondation sur un territoire par exemple.

5.2 RÉDUIRE LE RISQUE DE RUISSELLEMENT

PRESCRIPTIONS

Afin de limiter les risques liés au ruissellement des eaux pluviales et de favoriser l'alimentation des nappes, les documents d'urbanisme et projets d'aménagements, dans les secteurs où cela est possible (possibilité technique et compatibilité avec les risques de mouvement de terrain), doivent inclure des **mesures et/ou dispositifs limitant les volumes d'eau rejetés dans les réseaux et les cours d'eau** (maintien de secteurs perméables, infiltration des eaux de toiture, sens des plantations en travers des pentes) et les débits de rejet de ces eaux (noues, bassins, traitement à la parcelle). Les eaux de pluies collectées doivent dans la mesure du possible faire l'objet d'un traitement à la parcelle. Les risques de pollution des eaux par lessivage de surfaces polluées et les pics de débit lors d'épisodes pluvieux sont ainsi limités.

RECOMMANDATIONS

Les zones agricoles peuvent également participer à la limitation des eaux de ruissellement, en restreignant les sols nus (cultures herbacées sous les vergers, dans les talwegs des parcelles viticoles, cultures intermédiaires dans les zones de grandes cultures).

5.3 LIMITER LE RISQUE D'INONDATION

PRESCRIPTIONS

Le Dog identifie les sources de risques, en particulier d'inondation, connus à la date de son élaboration (cf. carte p.80).

Les zones inondables ont été prises en compte pour définir le parti d'urbanisme du Scot.

Les PPRI sont l'outil actuellement disponible pour prendre en compte les risques d'inondation et mettre à la charge des propriétaires et constructeurs des obligations particulières. Ils constituent des servitudes d'utilité publique opposables, notamment, aux demandes d'autorisation. Les contenus des documents d'urbanisme locaux doivent être cohérents avec les prescriptions des PPRI.

En l'absence de PPRI et d'étude disponible sur l'ampleur de la zone inondable, les zones concernées par les plus hautes eaux doivent être prises en compte par les documents d'urbanisme, qui doivent déterminer les conditions permettant d'assurer la prise en compte effective des risques identifiés.

En particulier, la détermination des droits à construire qu'ils confèrent et les conditions imposées aux opérations d'aménagement et de construction qu'ils permettent sont adaptés à l'intensité du risque identifié.

En principe, les capacités de construction à l'intérieur des zones d'expansion des crues (basées sur les plus hautes eaux connues) sont gelées.

→ **Toute construction doit être interdite.**

→ **Tout exhaussement doit être interdit à moins qu'un affouillement équivalent en volume soit réalisé dans le même secteur de la zone d'expansion des crues et que le risque ne soit pas aggravé.**

Dans le cadre de l'élaboration, de la révision ou de la modification de leur document d'urbanisme intéressant des zones inondables, les communes doivent veiller à la bonne information des habitants et des propriétaires concernés.

RECOMMANDATIONS

Lors des procédures de révision des documents d'urbanisme communaux, l'ensemble des zones d'expansion des crues connues à ce jour doit être représenté sur les documents graphiques (plan de zonage, servitudes). À noter que la communauté de communes Rhône Valloire a produit fin 2011 une étude intitulée « inondabilité et espaces de liberté des cours d'eau dans la plaine de la Valloire et la vallée du Bancel ». Cette étude a débouché sur la production de cartes d'aléas à intégrer dans les PLU.

La gestion de ces zones d'expansion des crues devrait être abordée dans le cadre d'une approche globale identifiant les différents enjeux (agricoles, forestiers, biodiversité, paysage) et définissant les types d'occupation du sol et les pratiques les mieux adaptées aux enjeux identifiés dans chaque zone inondable. La mise en place d'un ralentissement dynamique des écoulements par reconquête des zones naturelles inondables est également promue afin de favoriser l'étalement spatial et donc temporel des crues de façon à prévenir et limiter leurs dégâts. Dans le cas de pratiques agricoles dominantes, celles-ci doivent être adaptées aux enjeux identifiés : vulnérabilité qualitative de la ressource en eau, paysage, biodiversité.

Afin de maintenir l'agriculture dans ces secteurs inondables, il est également recommandé aux communes fortement contraintes d'autoriser l'installation de bâtiments agricoles sur l'ensemble de leur territoire, y compris dans les zones artisanales[27].

Inondation à Lens Lestang causée par la crue de l'Échatel en septembre 2008

5.4 PRÉVENIR LES AUTRES RISQUES NATURELS

Outre le risque d'inondation, les risques de feu de forêt et de mouvement de terrain sont présents sur le territoire des Rives du Rhône. La prévention de ces risques passe en partie par leur prise en compte dans l'aménagement du territoire.

Le risque de feu de forêt concerne en particulier les communes ligériennes du Pilat. Les orientations du Scot, en limitant le mitage, en instaurant le maintien d'espaces ouverts entre zones boisées et zones urbanisées, en promouvant l'entretien des forêts, limitent et préviennent ces risques.

En raison des pentes (surtout en rive droite) et des substrats instables (essentiellement en rive gauche), de nombreuses communes des Rives du Rhône sont exposées au risque de mouvement de terrain.

[27] *Cf. sous-chapitre 2.3 de la présente partie relatif aux zones agricoles contraintes*

PRESCRIPTIONS

Le Dog identifie les sources de risques, en particulier de mouvement de terrains, connus à la date de son élaboration. Les zones concernées ont été prises en compte pour définir le parti d'urbanisme du Scot.

En l'absence de PPR et d'étude disponible sur l'ampleur des risques, les documents d'urbanisme doivent déterminer les conditions permettant d'assurer la prise en compte effective des risques identifiés.

En particulier, la détermination des droits à construire qu'ils confèrent et les conditions imposées aux opérations d'aménagement et de construction qu'ils permettent sont adaptés à l'intensité du risque identifié.

En principe, les capacités de construction à l'intérieur des zones affectées par des risques identifiés sont gelées.

→ **Toute construction doit être interdite.**

→ **Tout mouvement de sol est interdit.**

Dans le cadre de l'élaboration, de la révision ou de la modification de leurs documents d'urbanisme intéressant des zones soumises à des risques de mouvements de terrains, les communes doivent veiller à la bonne information des habitants et des propriétaires concernés.

Les risques de mouvement de terrain doivent être également pris en compte lors des choix d'assainissement car cela peut limiter les possibilités d'infiltration. D'autre part, une gestion appropriée des espaces naturels, agricoles et forestiers concourt à la protection des zones exposées, parfois en évitant le déclenchement des phénomènes, presque toujours en limitant leur extension et/ou leur intensité. La couverture hivernale des sols avec des cultures intermédiaires réduit également les risques.

5.5 GÉRER LE RISQUE INDUSTRIEL

PRESCRIPTIONS

Afin de limiter les risques pour la population, la politique de développement et d'intensification urbaine promue par le Scot, notamment pour les zones urbaines de Saint-Clair-du-Rhône et de l'agglomération Roussillon - Saint-Rambert-d'Albon, s'exerce à l'écart de zones concernées par un risque industriel dans la mesure des connaissances actuelles.

À proximité de l'installation nucléaire de base (INB) de Saint-Alban - Saint-Maurice-l'Exil, les communes prennent en compte les préconisations du plan particulier d'intervention (PPI) (zones de 2, 5 et 10 km).

S'agissant des zones concernées actuellement par une installation de type Seveso, les documents d'urbanisme locaux doivent prendre en compte les règles d'isolement définies par les services de l'État sur la base des études de dangers. Lors de l'approbation des plans de prévention des risques technologiques, les communes intégreront les nouveaux zonages dans les documents d'urbanisme et adapteront si besoin leurs projets à ces nouvelles conditions (le PPRT : plan de prévention des risques technologiques de Roussillon est prescrit au moment de la rédaction du Dog).

Néanmoins, le secteur chimique étant l'un des fleurons industriels des Rives du Rhône, le territoire a potentiellement vocation à accueillir de nouvelles installations de ce type. Les futures implantations industrielles doivent faire l'objet de garanties en termes d'environnement, de paysage et ne pas induire une augmentation des nuisances et des risques existants pour les populations[28].

Sur le territoire des Rives du Rhône, le risque industriel est également lié au transport de matières dangereuses. Quatre modes de transport sont utilisés pour ces produits explosifs, inflammables ou polluants : les voies ferrées, les routes, le fleuve et les canalisations (pipelines).

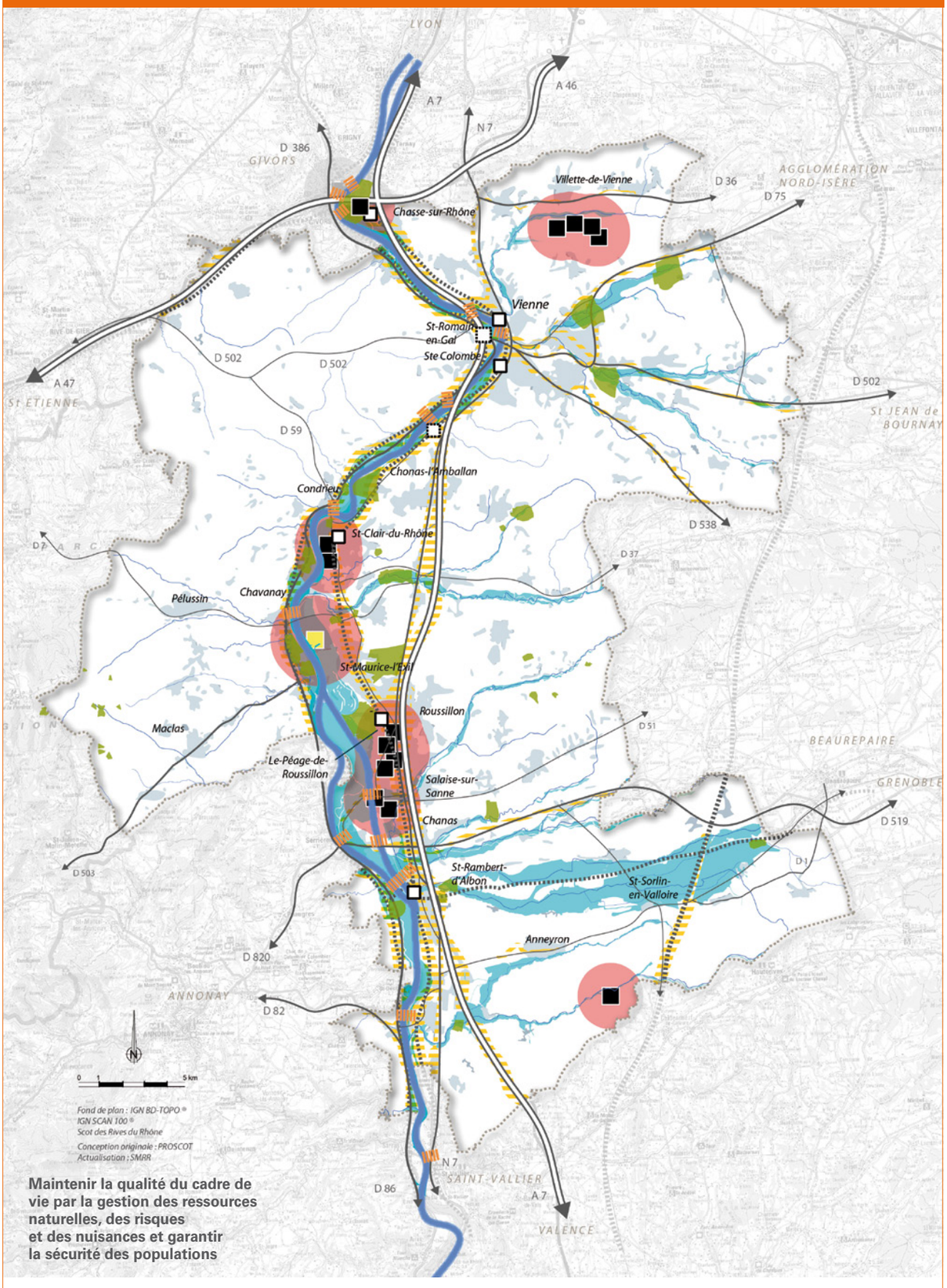
Le mode de transport le plus dangereux (plus forte probabilité d'accident) est la route qui met en outre potentiellement en contact une importante population (usagers de la route, riverains) avec des éventuelles pollutions pour les milieux urbains, naturels ou agricoles. Il est donc souhaitable que les transports de matières dangereuses (TMD) par voie routière soient réduits autant que possible. Pour cela, le Scot oriente le développement des nouvelles zones d'activités susceptibles d'accueillir des installations à risque et d'être desservies par des TMD dans des zones multimodales, en lien avec une desserte fluviale ou ferroviaire.

PRESCRIPTIONS

Toute nouvelle implantation industrielle utilisant des procédés mettant en œuvre d'importantes quantités de matières dangereuses, ou extension sensible d'un tel site industriel, est assujettie à la présence d'une desserte multimodale (fluviale de préférence, ou ferroviaire) pour son approvisionnement en matières dangereuses.

[28] *Cf. partie 2 – sous-chapitre 2.2 (plates-formes chimiques de Saint-Clair-du-Rhône et Roussillon)*

LES RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES



Prévenir les risques naturels

- Rhône et ses affluents
- zones inondables

Garantir la pérnité des ressources naturelles

- périmètre de captage des eaux à protéger

Prévenir les risques technologiques

- site et périmètre SEVESO (rayon de 1,5km)
- Installation Nucléaire de Base de St Alban-du-Rhône / St Maurice l'Exil et zone de danger (rayon de 2km)

Limiter les nuisances sonores

- zone de bruit liée aux infrastructures
- espaces urbanisés
- gare (existante - en projet)
- ponts sur le Rhône

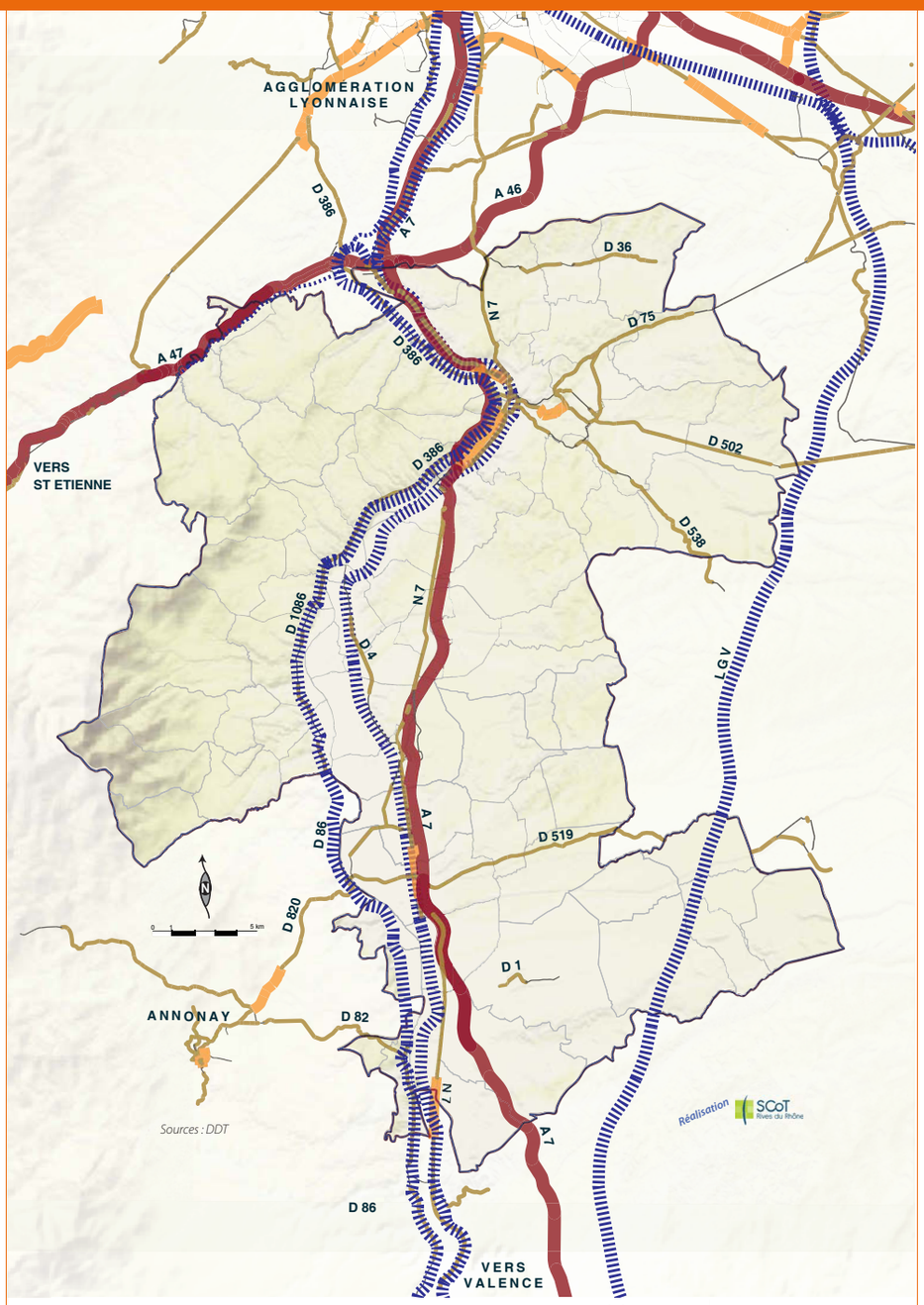
Document 2

5.6 PRENDRE EN COMPTE LES AUTRES POLLUTIONS ET NUISANCES

5.6.1 Les nuisances sonores

Le territoire des Rives du Rhône est traversé par plusieurs infrastructures routières (dont l'autoroute A7 et la route nationale 7) et deux voies ferrées qui supportent de très importantes charges de trafic. Les abords de ces deux voiries sont aujourd'hui partiellement urbanisés.

EXTENSION DES ZONES TAMPON BRUIT AUTOUR DES AXES CLASSÉS



Catégories et emprises sonores (*)

Catégorie	*Route*	*Voie ferrée*	*Distance (m)*
1			300
2			250
3			100
4			30

(*) largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure

RECOMMANDATIONS

Le Scot prend en considération le classement sonore des infrastructures tel que défini par la loi sur le bruit du 31 décembre 1992 et décliné dans les décrets qui ont suivi, afin de limiter l'installation de nouvelles populations au sein des zones de bruit.

Afin de réduire l'exposition des populations aux pollutions et nuisances issues de la circulation automobile et ferroviaire, il convient de ne pas construire de bâtiments à usage d'habitation ni d'équipements collectifs sensibles (école, crèche, maison de retraite, hôpital...) aux abords de ces infrastructures. Ces zones accueilleront préférentiellement des activités économiques dans le cas où elles devraient être urbanisées.

Pour les autres secteurs affectés par des infrastructures bruyantes, les PLU devront réduire l'exposition au bruit en maîtrisant au mieux les aménagements.

Les opérations nouvelles situées le long des infrastructures bruyantes peuvent respecter un ou plusieurs des principes généraux suivants, afin de réduire les nuisances :

1. Construire à l'alignement de la voie et en contiguïté sur limites séparatives, afin de dégager des espaces calmes à l'arrière du bâti
2. Imposer un retrait des constructions par rapport à l'alignement de la voie, afin de diminuer le niveau sonore en façade
3. Adapter la hauteur des bâtiments aux conditions de propagation du bruit, pour assurer la protection des bâtiments situés à l'arrière

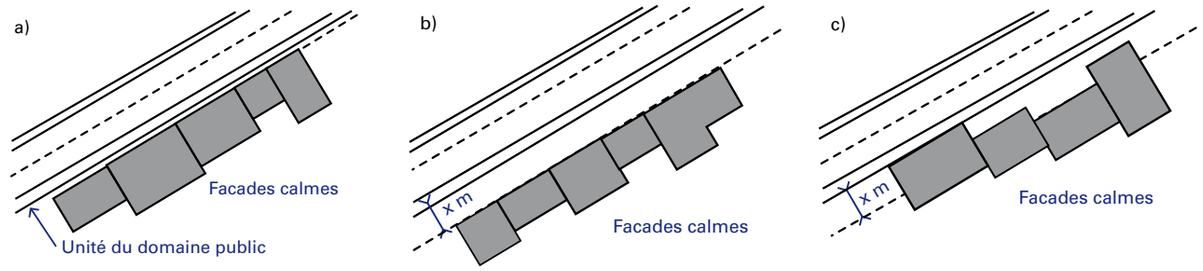
Ces grands principes, non exhaustifs, pourront trouver leur traduction dans les règlements des PLU.

Des « zones calmes » peuvent être identifiées conformément à la directive européenne 2002/49/CE. La transposition française de cette directive qualifie de zones calmes « des espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues ».

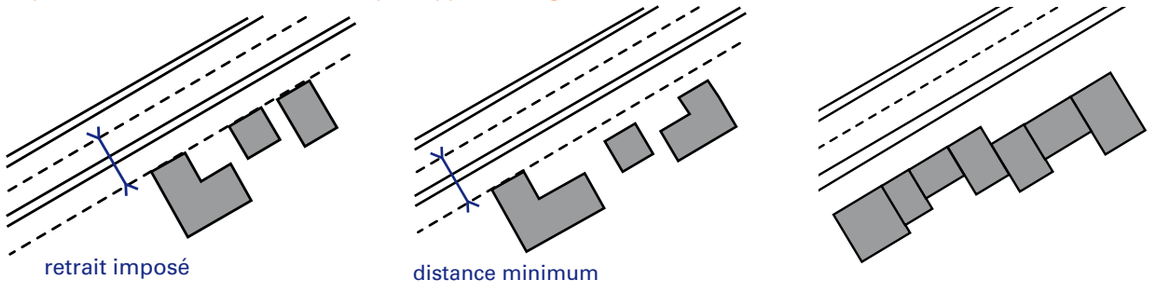
Ainsi, certains espaces urbains ou des ensembles ruraux plus vastes à l'écart des zones de bruit peuvent être identifiés comme des zones calmes à préserver et bénéficier de mesures de protection, à l'instar de celles existantes dans le PNR du Pilat.

RÉDUIRE L'EXPOSITION AU BRUIT DES NOUVELLES CONSTRUCTIONS

1 : Construire à l'alignement de la voie et sur limites séparatives

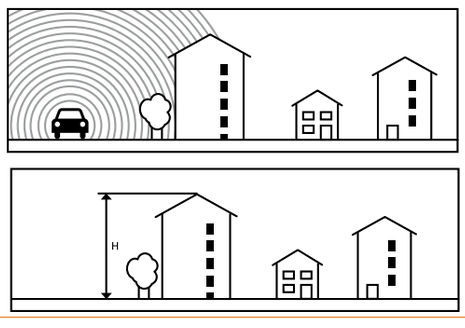


2 : Imposer un retrait des constructions par rapport à l'alignement de la voie



3 : Adapter la hauteur des bâtiments aux conditions de propagation du bruit

→ Bâtiment écran



→ Epannelage

Source des croquis
Guide « plan local d'urbanisme et de bruit ».
Pôle compétence bruit de l'Isère

Document 2

5.6.2 Les pollutions atmosphériques

Les infrastructures routières qui traversent le territoire et les industries présentes sur les Rives du Rhône sont des émettrices importantes de polluants atmosphériques.
La démarche de Scot ne peut avoir que des effets indirects sur les pollutions atmosphériques, en limitant l'exposition des populations aux émanations, en favorisant un report des moyens de transport les plus émetteurs vers des modes plus économes, en réduisant les déplacements motorisés sur son territoire, etc.
Les choix de localisation des nouveaux sites d'activités intègrent les préoccupations de qualité de l'air en recherchant la proximité des dessertes en transports collectifs (ou les facteurs favorables à leur mise en place).
Le choix des formes urbaines retenues dans les futurs quartiers denses, en extension ou en renouvellement urbain, favorise l'efficacité énergétique des constructions.

RECOMMANDATIONS

La recommandation de ne pas construire de bâtiments à usage d'habitation ni d'équipements collectifs sensibles (école, crèche, maison de retraite, hôpital…) aux abords des infrastructures soumises au classement sonore est renforcée par la volonté de réduire l'exposition des populations aux pollutions atmosphériques.

Des recommandations architecturales peuvent également être faites : implantation des prises d'air et des aéra-tions sur les façades opposées à la voirie, mise en place de dispositifs de filtration des poussières le cas échéant…

Dans le cas des risques de pollution par l'usage de produits phytosanitaires dans un cadre agricole, le Scot recommande de limiter dans tous les cas l'urbanisation et le mitage à proximité des vergers afin d'éviter les conflits d'usage et les désagréments liés aux traitements.

5.6.3 Les plantes invasives

Le territoire du Scot est également impacté par le développement de plantes invasives dont les impacts se font sentir à différents niveaux.

L'ambroisie à feuille d'armoise (originaire d'Amérique du Nord) pose à la fois des problèmes de santé publique en raison de son pollen allergisant et des problèmes agronomiques liés à son extension (développement entre avril et septembre). Contenir l'impact de la plante à un niveau supportable nécessite la définition d'une politique de proximité et la conjugaison des efforts de tous, au quotidien et dans la continuité des saisons, conformément à l'article L.110-2 du code de l'environnement qui impose à chacun de veiller et de contribuer à la sauvegarde et à la protection de l'environnement. Cet enjeu de santé publique implique non seulement une large concertation mais aussi la mobilisation et la coopération de tous les acteurs locaux publics et privés.
Des arrêtés préfectoraux spécifiques à l'ambroisie et/ou à l'entretien minimal des terrains ont été publiés par les DDCS (direction départementale de la cohésion sociale) et les DDEA (direction départementale de l'équipement et de l'agriculture) de tous les départements couverts par le Scot.

Ambroisie

Ils précisent que « les propriétaires, locataires, ayant droit ou occupants à quelque titre que ce soit, (y compris agricoles) ainsi que les gestionnaires des domaines publics de l'État et des collectivités territoriales, et les responsables des chantiers de travaux, sont tenus de prévenir la pousse des plants d'ambroisie, de nettoyer et entretenir tous les espaces où pousse l'ambroisie. En cas de défaillance des intéressés, les maires sont habilités à faire procéder, aux frais de ceux-ci, à la destruction des plants d'ambroisie ».

Les arrêtés qui fixent des règles d'entretien des parcelles mises en jachère comportent également une mention spécifique à la lutte contre l'ambroisie, cette espèce végétale indésirable et nuisible doit être détruite avant floraison et montée en graine, sur les parcelles agricoles et non agricoles.

RECOMMANDATIONS

Les plants d'ambroisie doivent être détruits en juin–juillet, avant leur floraison, afin d'éviter la dispersion des pollens allergisants. La destruction peut se faire par arrachage, fauchage ou désherbage. Lors de l'arrachage manuel, il faut s'assurer de la non-sensibilité des intervenants, leur faire porter des gants et des masques adaptés. Les végétaux arrachés doivent être incinérés.

L'ambroisie colonise surtout les terrains nus : bordure de routes, terre-pleins d'autoroutes, terrains vacants, chantiers de construction, sols perturbés, emprises de réseaux ferroviaires ou électriques ainsi que les cultures de colzas, de céréales, de maïs et de tournesol. Sur les terrains non agricoles, la meilleure technique de lutte est la prévention de la pousse des plants d'ambroisie par végétalisation des sols par une végétation indigène à fort pouvoir couvrant.

La renouée du Japon (Fallopia japonica) a été introduite comme plante ornementale, fourragère et fixatrice en Europe au milieu du XIX^{ème} siècle. Son arrivée en France date de 1939. C'est une plante pérenne herbacée de 3 mètres de haut qui se caractérise par une croissance très rapide et une très grande capacité à coloniser les milieux, même les plus extrêmes, grâce à des rhizomes traçants. Elle prospère sur tout type de substrat, en conditions de lumière ou mi-ombre. Elle se développe sur les terrains anthropisés (zones industrielles, gravières, jardins négligés, bords de route, etc.) et les bords de cours d'eau. Son extension est due au déplacement de morceaux de tiges ou de rhizomes, en particulier lors de transport de terre ou de compost.

Renouée du Japon

Sa capacité à se reproduire et à éliminer ses concurrents en fait une ennemie de la biodiversité. Elle a développé une véritable stratégie de compétition envers les autres plantes :

- sécrétion de substances létales pour les plantes avoisinantes au niveau de ses racines
- densité de feuilles qui empêche tout développement d'autres plantes par manque de lumière

La renouée forme des massifs de clones très denses et monospécifiques, éliminant les autres espèces, ce qui est préjudiciable à toutes les espèces indigènes et donc à la biodiversité. Par ailleurs, les massifs impactent la biodiversité faunistique en participant à l'appauvrissement des écosystèmes.

D'autre part, la renouée laisse un sol nu en hiver, d'où un danger d'érosion notamment le long des rivières abruptes. Les berges déstabilisées accentuent les problèmes d'érosion en cas de crue.

RECOMMANDATIONS

Il est illusoire de lutter contre la renouée dans les zones infectées sans établir de plans d'action concertés (par bassins versants) et documentés par cartographie. La lutte est difficile et différents moyens doivent être combinés :

- fauche répétée (plusieurs campagnes annuelles sur l'ensemble du linéaire concerné dès le mois de mai ; idéalement une à deux destructions par mois entre mai et août)
- arrachage manuel
- évacuation des terres infectées, exigence de terres non infectées lors de travaux de chantier
- paillage plastique ou biodégradable, géotextile
- revégétalisation
- plantation d'arbres pour créer de l'ombrage
- contrôle visuel des zones menacées

Les déchets végétaux sont à valoriser par compostage ou collecte en déchetterie.

D'une façon générale des mesures simples permettent de lutter efficacement contre l'ensemble des plantes invasives sur le territoire : « désinfection » des engins de travaux publics avant déplacement d'un chantier à un autre, choix de végétaux locaux ou au caractère non invasif avéré pour les programmes d'aménagements paysagers par exemple.

5.7 AMÉLIORER LE TRAITEMENT DES DÉCHETS

RECOMMANDATIONS

Le territoire des Rives du Rhône ne prend en charge que partiellement la valorisation des déchets ménagers qu'il produit. Le développement de différentes filières de traitement doit donc être encouragé au niveau du Scot.

Quelques pistes de réflexion à creuser :

- engager une réflexion complète et interdépartementale sur la production et la gestion des déchets à l'échelle des Rives du Rhône
- mettre en œuvre des démarches visant à réduire la production de déchets à la source, à développer la collecte et le tri sélectif, à favoriser la valorisation des déchets et à permettre le stockage des déchets résiduels et ultimes dans le respect de leur environnement
- compléter le réseau de déchèteries par l'extension et l'aménagement de nouveaux sites pour assurer une desserte optimale du territoire (les documents d'urbanisme doivent dégager les espaces nécessaires à l'implantation de déchèteries, lorsqu'il existe un projet identifié)
- créer sur le territoire du Scot un centre de tri des déchets ménagers disposant d'une desserte multimodale (route, fer, fleuve)
- mettre en œuvre les actions nécessaires à l'application des directives européennes relatives aux déchets des équipements électriques et électroniques
- prévoir dans les nouvelles opérations d'aménagement des emplacements collectifs pour le tri et la collecte des déchets ménagers, de même que des structures spécifiques adaptées aux besoins des artisans dans les grandes zones d'activités (déchetteries, centre de tri…)

Pour exemple et pour illustrer cet enjeu de réduction des déchets à la source, le plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés (PDEDMA) de l'Isère (réalisé en 2008) ambitionne la diminution de la part stockée en centre de décharge : les déchets ménagers enfouis sur les centres d'enfouissement de l'Isère devront respecter la définition du PDEDMA : « un déchet ultime est un déchet non dangereux notamment du point de vue de sa toxicité et de son potentiel de lixiviation que l'on ne sait pas aujourd'hui valoriser en garantissant la santé des populations et en respectant l'environnement dans les conditions techniques et économiques du moment ».

Chapitre 6

Un Scot pour lutter contre le réchauffement climatique et anticiper ses conséquences

Le Scot affiche explicitement à travers le Padd et le Dog la volonté de contribuer aux objectifs de maîtrise des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre et de développement des énergies renouvelables. Parce qu'il précise les orientations générales du développement de l'urbanisation et, de ce fait, oriente en partie les besoins en mobilité, les orientations du Scot auront nécessairement un impact sur les consommations et les besoins en énergie, ainsi que sur les émissions de gaz à effet de serre du territoire. Ces enjeux ont conduit l'État, les collectivités locales et leurs partenaires, à l'occasion des travaux du Grenelle, à proposer le renforcement du rôle du Scot dans la lutte contre le changement climatique et l'organisation d'un territoire moins consommateur d'énergies fossiles.

6.1 RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

Les principes du Scot de polarisation de l'urbanisation, de réduction des déplacements motorisés au quotidien par développement des transports publics représentent les principaux gisements d'économie de gaz à effets de serre. 56 % des émissions du mode routier sont générées par les voitures particulières. Les transports représentent encore 2,5 des 7 tonnes de CO_2 par habitant émis par un habitant de Rhône-Alpes, soit l'équivalent des émissions industrielles. Le deuxième poste d'émission sur lequel le Scot peut agir est représenté par le chauffage des logements et des entreprises. L'amélioration progressive de l'isolation des bâtiments et le développement de l'utilisation d'énergies renouvelables compteront également dans le bilan carbone du territoire. Le Dog se situe à ce titre dans la perspective de la généralisation de la construction basse consommation pour les bâtiments publics en 2010 et pour les bâtiments neufs d'habitation en 2012. À l'horizon 2030, l'ensemble du parc de bâtiments neufs devra être neutre en émissions et produire sa propre énergie renouvelable.

RECOMMANDATIONS

Pour les nouveaux projets d'aménagement (activités et/ou habitat), il est fortement recommandé **d'améliorer la conception bioclimatique et la performance énergétique des logements et des bâtiments d'activités en projet** (approche du type approche environnementale de l'urbanisme). À ce titre, la possibilité du recours aux énergies renouvelables est intégrée en amont des opérations d'aménagement.

Les PLU peuvent orienter la conception de la construction et inciter à l'usage de certains matériaux ou procédés, permettant de **faciliter le recours aux énergies renouvelables** (art. L. 123-1-4°). Le règlement de PLU pourra régir l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives, les unes par rapport aux autres sur une même propriété et leur hauteur maximale. Cette disposition permet de garantir un ensoleillement pour l'utilisation de l'énergie solaire.

Le Scot rappelle la **possibilité de dépassement des règles de densité et de gabarit**, pour les constructions remplissant certains critères de performance énergétique (par exemple, haute isolation) ou comportant des équipements de production d'énergie renouvelable.

L'accessibilité aux modes doux (cheminements, parkings...) est à prendre en compte dans les opérations d'aménagement à vocation d'habitat, tout comme dans les projets urbains et d'infrastructures pour certains d'entre eux. Les **modes de déplacements alternatifs** à la voiture sont intégrés dès la conception des opérations d'aménagement. Les communes et intercommunalités réalisent et intègrent dans les documents d'urbanisme des pôles urbains des schémas de liaisons en modes doux.

6.2 PROMOUVOIR LES ÉNERGIES RENOUVELABLES

L'objectif national d'atteindre les 20 % d'énergies renouvelables à l'horizon 2020 nécessite un engagement de tous les acteurs : État, collectivités, fabricants, artisans, particuliers. Le Scot est l'un des outils permettant de favoriser l'exploitation des gisements d'énergies renouvelables (bois, solaire, éolien) et d'encourager l'usage de ces énergies dans les projets sur le territoire (bâtiments collectifs, zones artisanales et industrielles...). En termes de production d'énergie, le Scot préconise le développement des sources d'énergies locales renouvelables, notamment le bois énergie. Les gisements en énergies renouvelables sont également importants sur l'éolien et le solaire (l'hydraulique n'étant pas de la compétence des documents d'urbanisme), dans le souci toutefois de préservation des terres agricoles.

PRESCRIPTIONS

L'implantation d'installations de production d'énergie solaire au sol est interdite sur toute terre de production agricole (y compris les jachères déclarées à la Pac) et, plus précisément, sur tout terrain situé en zone agricole d'un PLU ou d'un Pos, ou sur tout terrain cultivé ou pâturé dans une commune non couverte par un PLU ou un Pos.

Les centrales solaires au sol s'implanteront donc prioritairement sur des surfaces stériles ou non valorisées (telles que friches industrielles ou artisanales, délaissés d'emprises inutilisables) n'ayant aucun enjeu agricole, écologique ou paysager.

L'implantation d'éoliennes, qui bénéficient de nombreuses opportunités de développement dans la vallée du Rhône, doit respecter les schémas territoriaux éoliens. Le Scot se réfère aux schémas départementaux éoliens existants en Isère, Drôme, Loire et Ardèche, ainsi qu'au schéma régional éolien, une fois que le schéma régional climat air énergie (SRCAE) auquel il est rattaché sera approuvé.

RECOMMANDATIONS

Les logements collectifs et les zones d'activités constituent une cible prioritaire pour le développement du bois-énergie, la densité facilitant la mise en place d'une installation biomasse grâce aux économies engendrées sur le prix du combustible.

Il convient donc d'étudier la possibilité d'installer une chaufferie bois ou de privilégier des moyens de chauffage utilisant les énergies renouvelables pour ce type d'opérations, tels que réseaux de chaleur et des systèmes mutualisés. Le développement du bois énergie devra toutefois s'inscrire dans le respect des enjeux de préservation de la qualité de l'air.

Les projets développés par le PNR sur le Pilat participeront à ce titre au développement des énergies renouvelables en s'efforçant d'atteindre 50 MW de puissance installée en chaufferies bois sur l'ensemble du territoire du massif (projet de charte 2013-2025).

L'équipement des surfaces de toiture des bâtiments d'activités et des bâtiments publics en panneaux solaires ou photovoltaïques doit également être promu. Un effort systématique doit être produit pour le développement du solaire thermique, qui représente le plus grand nombre d'installations sur le territoire et qui représente une solution décentralisée de production d'eau chaude tout à fait intéressante.

Le projet de charte 2013-2025 du PNR Pilat prévoit également que soient privilégiés les projets collectifs portés par des collectivités ou réseaux de citoyens qui assurent la maîtrise financière de leur projet et réinjectent les recettes dans l'économie locale, des projets qui s'élaborent en concertation avec la population et l'ensemble des acteurs locaux, des projets dont les conditions de réversibilité ont été étudiées et analysées avant d'être décidés et apportant une contribution aux observatoires supra-territoriaux concernant les énergies et gaz à effet de serre, des projets (incluant travaux ou équipements connexes) veillant à la préservation de la trame verte et bleue, ainsi qu'au respect de la valeur écologique et paysagère des sites d'intérêt patrimonial et des éléments structurants du paysage identifiés au plan de parc, ainsi que des prescriptions architecturales propres au territoire concerné.

6.3 ADAPTER LES DOCUMENTS D'URBANISME AUX EFFETS ATTENDUS DU CHANGEMENT CLIMATIQUE

La lutte contre les effets du changement climatique, c'est-à-dire l'adaptation au réchauffement (épisodes caniculaires, baisse de la ressource en eau) est un élément déterminant pour l'attractivité du territoire et son développement durable.

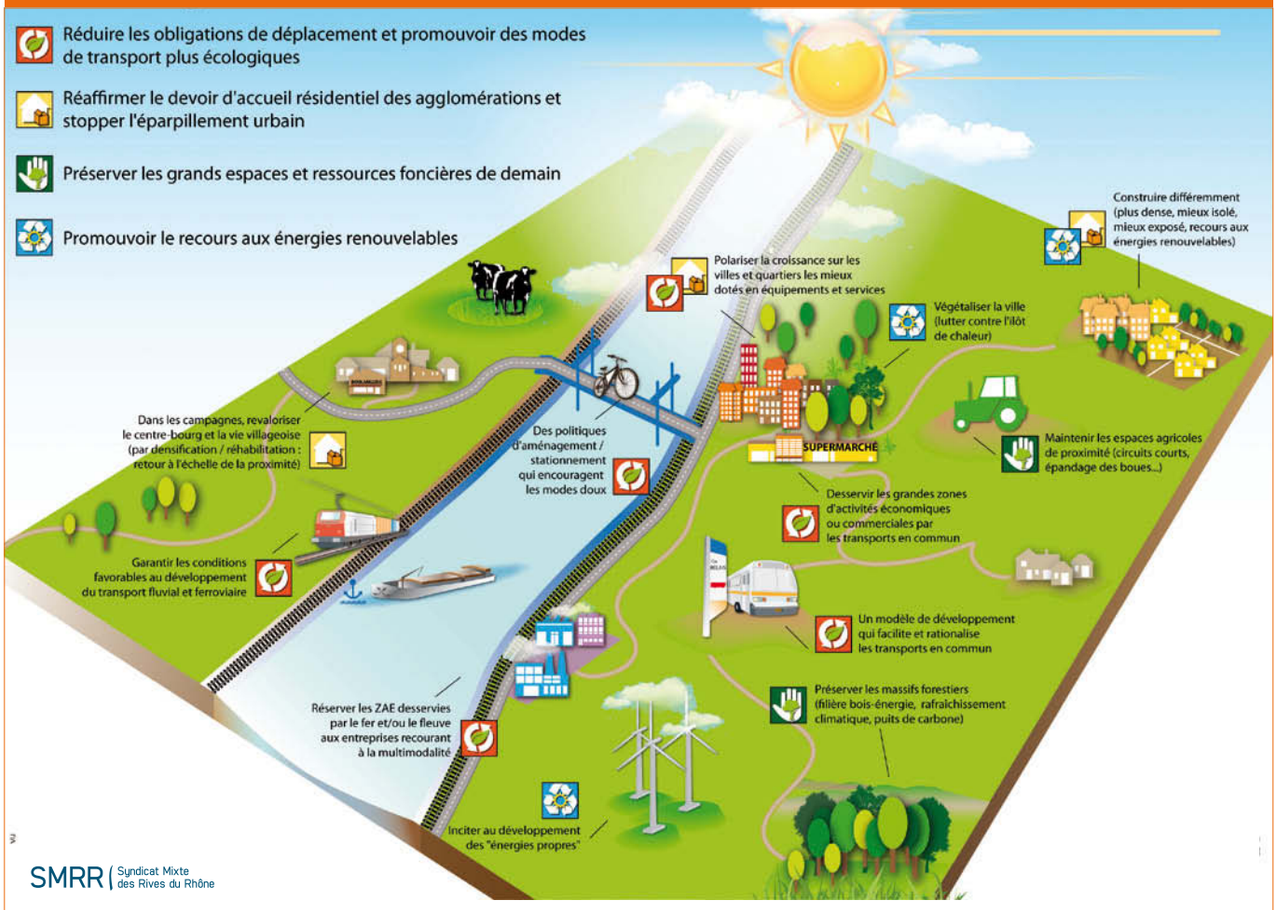
Les orientations générales du Dog concourent à la protection des zones agricoles et des boisements (producteurs de biomasse renouvelable et permettant le développement des circuits courts), à la protection des zones humides et des réservoirs de biodiversité (pour anticiper l'adaptation des milieux et des espèces au changement progressif du climat), à une précaution plus forte vis-à-vis des risques d'inondations (dans la perspective d'une occurrence plus forte des épisodes climatiques extrêmes), à la valorisation du végétal en ville (favorisant le rafraîchissement), et promeut une conception bioclimatique des bâtiments (qui limite le recours à la climatisation notamment).

PRESCRIPTIONS

L'obligation de densification et de recherche de compacité de l'habitat et des zones d'activités s'accompagne d'un **travail de végétalisation** (parcs, arbres d'alignement, trame verte urbaine...) pour limiter le développement des l'îlots de chaleur dans les villes.

L'orientation du bâti, les modes constructifs, la qualité des matériaux utilisés (choix de matériaux ne gardant pas la chaleur) doivent limiter les besoins de climatisation, par la limitation des apports solaires en plein été. Cet objectif vaut pour la conception des espaces publics (végétalisés) et des parcours piétons (ombragés).

LE DÉFI ÉNERGIE CLIMAT : LES LEVIERS D'ACTION DU SCOT DES RIVES DU RHÔNE



Conception SMRR - Réalisation Agence d'urbanisme de l'agglomération lyonnaise

Mémo

Document 2

PARTIE 4

Rationaliser les déplacements et optimiser les infrastructures de transport

Le modèle de développement défendu par le Scot contribue au renforcement du système multipolaire métropolitain, en structurant le territoire autour des agglomérations et villes de la vallée du Rhône, desservies par le transport ferroviaire de voyageurs. Il faut donc à l'avenir produire plus de logements qu'aujourd'hui, plus vite et de façon plus diversifiée et économe en foncier, sur ces espaces qui concentrent emplois, services et équipements.

L'objectif de prioriser la croissance urbaine dans les agglomérations et villes de la vallée doit également permettre d'améliorer les capacités de mobilités, par le renforcement des infrastructures de transports et de l'offre en transports en commun, selon trois échelles qui s'interpénètrent :

- *dans les relations d'échange et de transit avec les agglomérations voisines (agglomérations lyonnaise, annonéenne, des portes de l'Isère, du grand Valence)*
- *dans le cadre des circulations internes au territoire, sur les axes nord-sud comme est-ouest*
- *au profit des conditions de circulation interne aux agglomérations et principales villes*

Pour une aire métropolitaine « éco-mobile »

Les infrastructures routières et l'accroissement de la motorisation des ménages ont favorisé un développement urbain coûteux en espace et en énergies fossiles et ont renforcé les émissions de gaz à effet de serre. L'amélioration de l'attractivité des territoires, la réduction des coûts individuels et collectifs induits par la voiture, la rentabilité des transports en commun, tout concourt à une organisation urbaine différente de celle qui s'est développée jusque-là, fortement corrélée à la voiture.

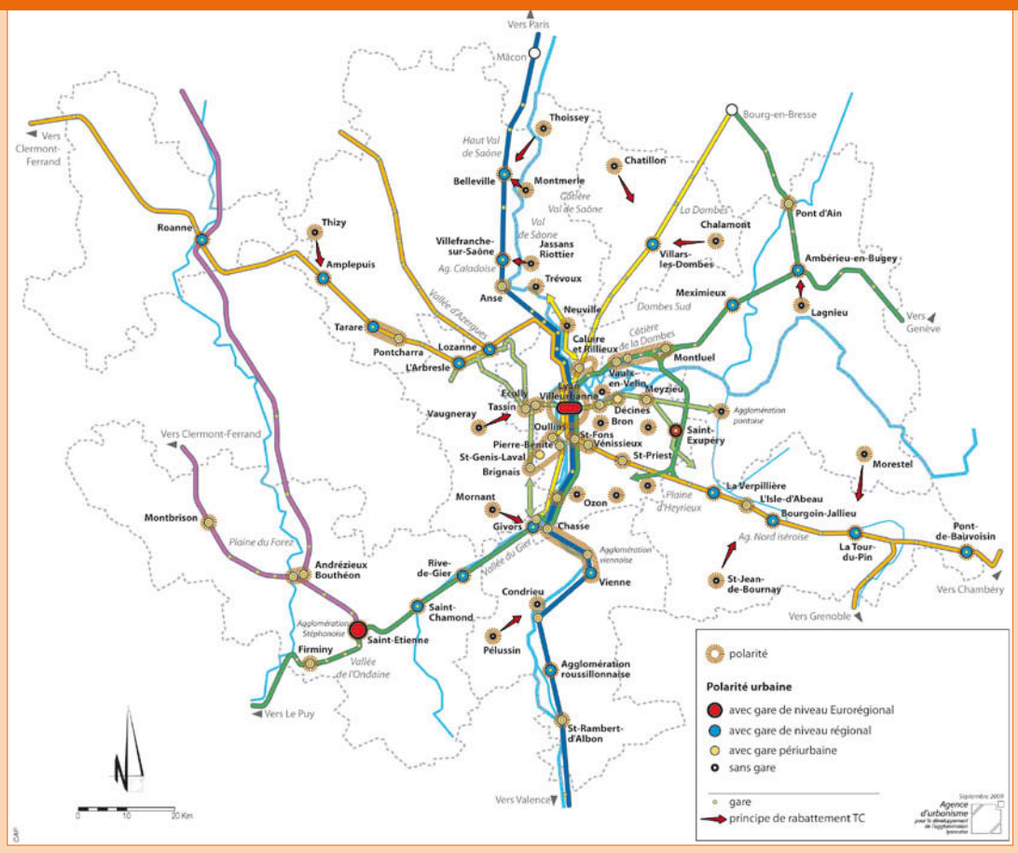
Cette nouvelle organisation urbaine, définie à l'échelle de l'aire métropolitaine, vise à renforcer l'urbanisation prioritairement dans les secteurs bien desservis par les axes forts de transports en commun, et particulièrement par les 90 gares du réseau express métropolitain.

Afin d'offrir une alternative en matière d'aménagement urbain, les élus des 11 Scot se sont donc engagés dans le chapitre commun à asseoir la multipolarité de la métropole sur les réseaux de transports en commun. L'organisation de l'espace doit désormais s'appuyer sur le réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise (REAL) qui est à même d'assurer à terme un fonctionnement complémentaire au système automobile, participant ainsi à l'amélioration de l'attractivité et de la compétitivité du territoire. Au sein du territoire métropolitain, il s'agit par conséquent de développer en priorité les secteurs bien desservis et bien équipés. Cet engagement demandera une coopération étroite entre politiques régionales de transport et politiques locales d'urbanisme.

Dans la logique de l'organisation multipolaire du territoire métropolitain, le territoire des Rives du Rhône fait le choix de structurer le développement résidentiel autour des infrastructures de transports en commun et des pôles-gares des agglomérations de la vallée du Rhône.

SCOT ET INFRASTRUCTURES DE NIVEAU NATIONAL ET INTERNATIONAL

L'ÉTOILE FERROVIAIRE MÉTROPOLITAINE ET LES « PÔLES-GARES »



Document 2

Chapitre 1

Renforcer les liens entre l'urbanisme et les transports

L'intensification du développement urbain, à plus ou moins long terme, est la condition sine qua non à l'efficacité des réseaux de transports publics actuels ou futurs. Rompre avec la « ville étalée » est l'un des moyens de promouvoir des modes de transport alternatifs à la voiture, d'améliorer la qualité de l'air, les conditions de vie et de circulation et globalement le bien-être de la population.

1.1 LES PÔLES-GARES : SECTEURS PRIORITAIRES DE LA CROISSANCE URBAINE

Le territoire des Rives du Rhône est irrigué par deux voies ferrées qui le traversent du nord au sud, en rive droite et en rive gauche.

- La voie située en rive droite est aujourd'hui utilisée pour le transport de marchandises. Les élus souhaitent néanmoins maintenir **la possibilité de réactiver une desserte ferroviaire voyageurs** : la réouverture d'une gare (par exemple à Saint-Romain-en-Gal) pourrait offrir une possibilité de rabattement alternative à la gare de Vienne aux habitants de la rive droite et ainsi soulager les problématiques de congestion de l'agglomération (traversée du Rhône notamment).
- La voie en rive gauche accompagne et consolide une urbanisation historiquement organisée en chapelet autour des gares (Chasse-sur-Rhône, Estressin, Vienne, Saint-Clair, Les Roches-de-Condrieu, Le Péage-de-Roussillon, Saint-Rambert-d'Albon). Le Scot des Rives du Rhône souhaitant s'inscrire en complète synergie avec le principe d'un **développement multipolaire à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise**, les « pôles-gares » deviennent les éléments structurants des politiques d'aménagement du territoire. Dans ce but, la desserte en transport ferroviaire du territoire devra notamment poursuivre son amélioration (confort des rames, fréquence des arrêts, vitesse de liaison…).

Cependant, il faudra veiller à ce que la qualité de la desserte voyageurs actuelle et future de ces axes ne soit pas impactée par le projet de contournement fret de l'agglomération lyonnaise (CFAL) qui induira une augmentation du trafic de marchandises sur les deux rives.

PRESCRIPTIONS

L'axe ferroviaire de la rive gauche doit constituer la colonne vertébrale du développement territorial, du point de vue de la composition urbaine comme de l'organisation des transports collectifs locaux. Ces derniers doivent s'harmoniser avec les exigences de la desserte en trains des gares (heures de pointe, cadencement) afin d'en optimiser le fonctionnement et de motiver un report de la voiture individuelle vers les transports collectifs.

Les « pôles-gares » sont les secteurs privilégiés de l'essor démographique et urbain. Ce développement doit s'opérer, dans la mesure du possible, dans une logique de renouvellement urbain (réhabilitation, valorisation des friches et des dents creuses…) plus que par extension du tissu urbain existant. Les communes doivent ainsi démontrer comment l'intensité du développement urbain croît à mesure que l'on se rapproche de la gare.

Néanmoins, les objectifs de densification urbaine doivent respecter le principe de précaution et les contraintes imposées par la présence éventuelle de risques naturels et technologiques, notamment concernant la commune de Saint-Clair-du-Rhône et l'agglomération Roussillon – Saint-Rambert-d'Albon, pour lesquelles des PPRT sont en cours d'élaboration autour des plateformes chimiques.

En cohérence avec le schéma régional des services de transport, deux types de mesures d'urbanisme applicables aux périmètres situés à proximité des gares, doivent être développés dans le cadre de cette politique.

Des mesures d'ordre réglementaire dans le but de :

- favoriser l'intensité des activités humaines autour de la gare ou de la halte ferroviaire, notamment en adoptant des règles particulières à cet effet dans les documents d'urbanisme locaux
- constituer des réservations foncières aux abords des gares par le biais des communes, des communautés de communes ou des établissements publics fonciers
- étudier la mise en œuvre de normes concernant le stationnement (application de la loi solidarité et renouvellement urbains (SRU), ajustement du nombre de places de stationnement pour les équipements commerciaux et de services)
- soutenir l'instauration de zones 30 à proximité des gares

Des mesures dans la conception des projets urbains afin de :

- développer une politique de stationnement adaptée aux fonctionnalités de la gare (payant, taille de parking VP, etc.)
- adapter la localisation et la création d'équipements commerciaux et de services en lien avec la desserte ferroviaire
- veiller à la perméabilité piétonne des opérations d'urbanisme autour des gares et pôles d'échange par l'aménagement de cheminements piétons sécurisés et pratiques qui facilitent l'accès aux services de transport (rayon minimum de 1 km). Lorsque la voirie n'est pas adaptée, les cheminements les plus directs sont recherchés pour faciliter l'accès des piétons et des vélos
- mettre en place un système de rabattement qui incite les usagers à recourir aux transports collectifs, aux modes doux (marche à pied et vélo ou encore à d'autres modes alternatifs (auto partage, covoiturage, etc...) ; des pistes cyclables permettant d'accéder aux gares TER (transport express régional) dans un rayon kilométrique proche (environ 3 km) doivent notamment être aménagées

RECOMMANDATIONS

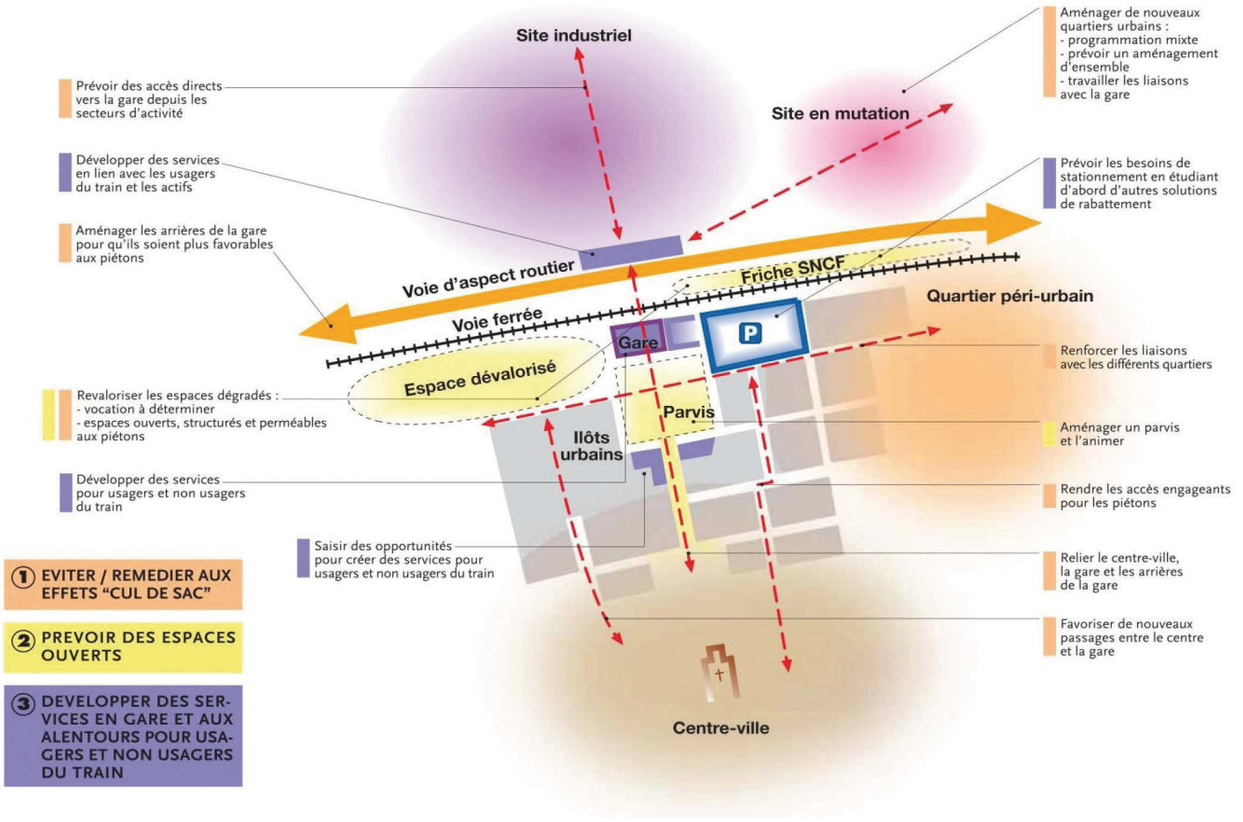
La réalisation de ces projets et aménagements peut être promue par le biais d'un partenariat entre les collectivités et intercommunalités concernées, la région, les départements, les autorités organisatrices des transports urbains (AOTU). Des engagements communs peuvent être partagés au travers d'une « charte urbanisme et transports » et trouver leur déclinaison opérationnelle dans un outil comme le contrat d'axe. De même, la centrale de mobilité Multitud développée sur la Rul (région urbaine de lyon) jusqu'à Vienne devrait être prolongée jusqu'en Valloire (gare de Saint-Rambert-d'Albon) : il s'agit d'une forte volonté du territoire pour inciter et faciliter le report modal.

Une politique de rabattement des secteurs plus éloignés est également à mettre en œuvre. Depuis la rive droite notamment, des initiatives comme les navettes Oura du conseil général du Rhône, qui permettent aux habitants de Condrieu et d'Ampuis de rejoindre la gare de Vienne, doivent se développer. Un tel système pourrait en effet être reproduit depuis Pélussin et Chavanay vers la gare de Saint-Clair-les-Roches, depuis Maclas et Saint-Pierre-de-Bœuf vers la gare de Péage-de-Roussillon ou encore depuis Anneyron vers Saint-Rambert-d'Albon...

L'objectif de tendre vers une meilleure coordination des politiques de transports en commun à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise peut être poursuivi avec, à terme, l'opportunité de créer un syndicat mixte unique et interdépartemental de transport.

L'articulation des modes doux aux gares TER

PRINCIPES POUR FAIRE DES GARES DES LIEUX DE VIE

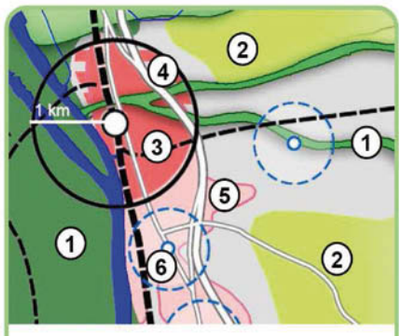


Source : Bahn Ville 2

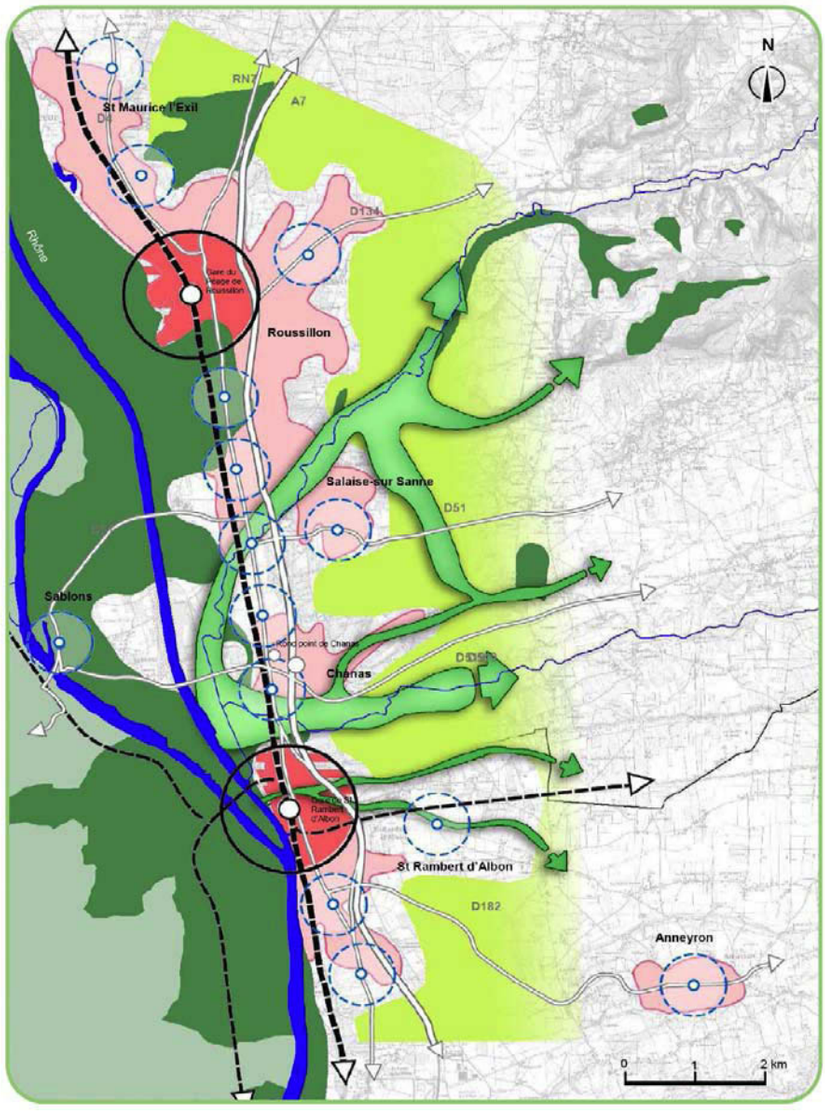
Abords de la gare de Vienne

SECTEURS D'URBANISATION PRIORITAIRES AU REGARD DE LA DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN ET DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

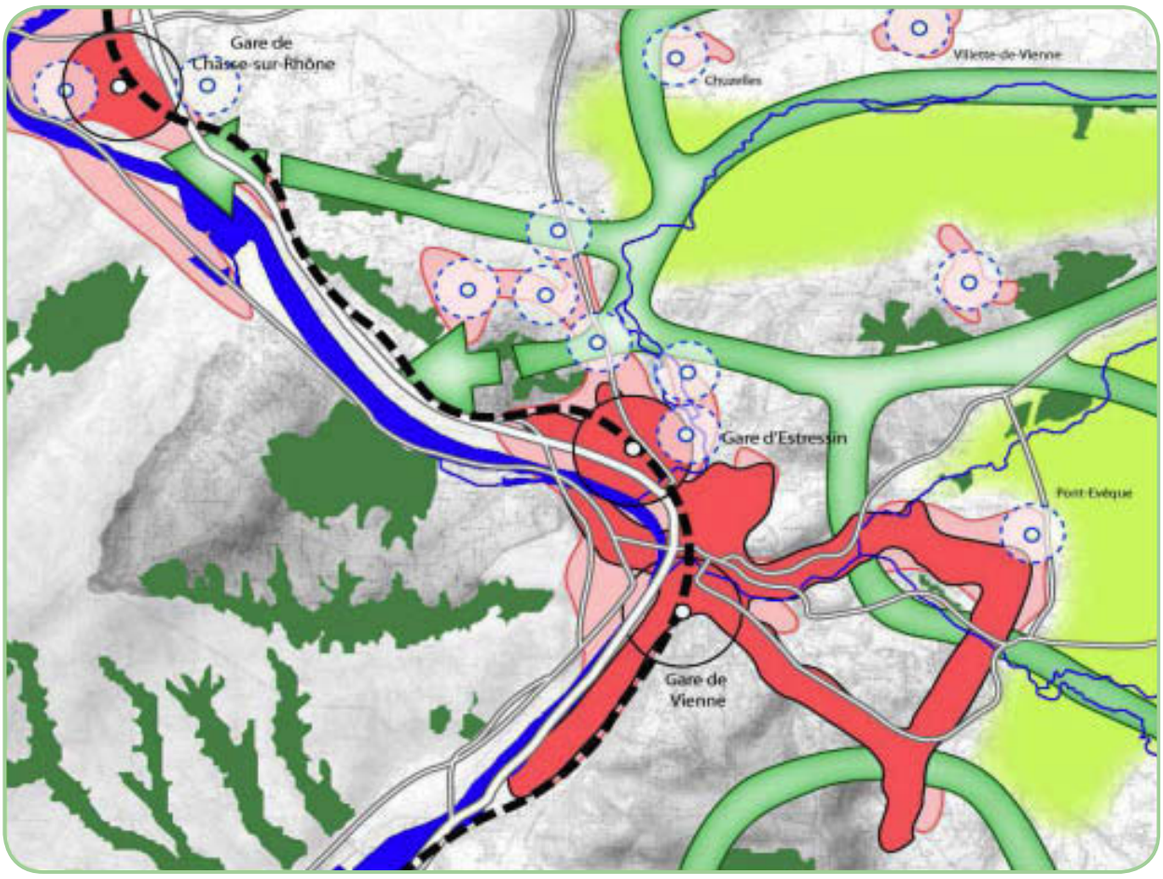
A) Secteurs d'urbanisation prioritaires - agglomération Roussillon – Saint-Rambert-d'Albon



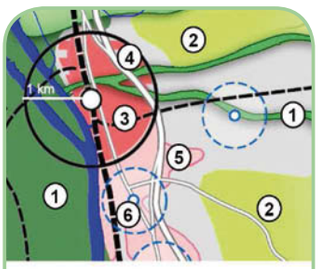
1. Evaluer les contraintes d'urbanisation (zone naturelle à protéger, risque inondation, risque technologique, etc…)
2. Identifier les limites agricoles stratégiques à conforter
3. Enveloppe urbaine existante comprise dans un rayon < à 1 km de la gare *Espace d'urbanisation prioritaire = renouvellement urbain / densification en compatibilité avec le tissu urbain existant*
4. Espace non urbanisé, potentiellement urbanisable si la zone 3 n'offre plus de disponibilités à moyen et long termes
5. Enveloppe urbaine existante comprise dans un rayon > à 1 km de la gare *Espace d'urbanisation prioritaire = renouvellement urbain / densification en compatibilité avec le tissu urbain existant*
6. Arrêt de bus possible (desserte sur un rayon de 500 m) et réseau de transports en commun à développer en s'appuyant sur les axes structurants, les centres urbains et les gares.



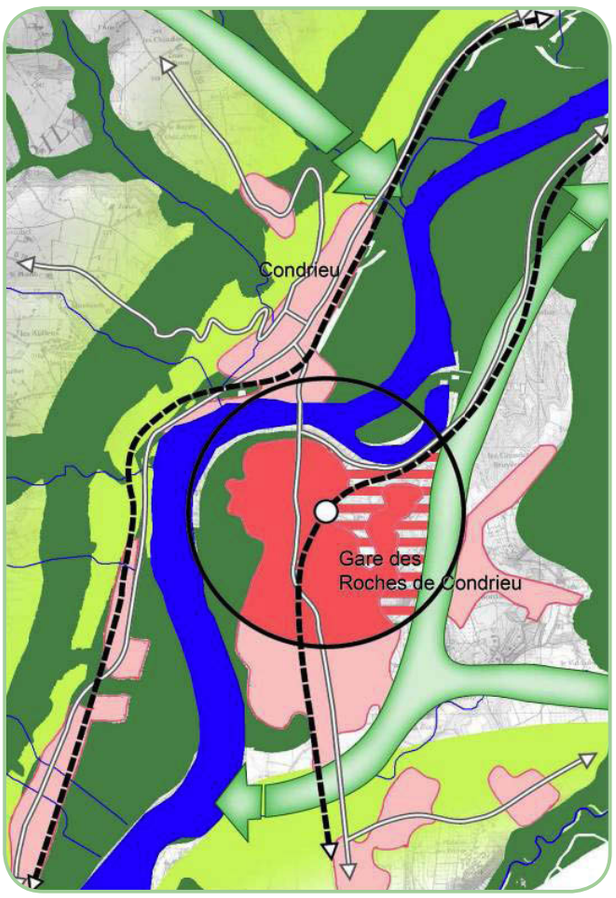
B) Secteurs d'urbanisation prioritaires – agglomération viennoise



C) Secteurs d'urbanisation prioritaires – pôle urbain Condrieu / Les Roches-de-Condrieu / Saint-Clair-du-Rhône / Saint-Prim



1. Evaluer les contraintes d'urbanisation (zone naturelle à protéger, risque inondation, risque technologique, etc...)
2. Identifier les limites agricoles stratégiques à conforter
3. Enveloppe urbaine existante comprise dans un rayon < à 1 km de la gare *Espace d'urbanisation prioritaire = renouvellement urbain / densification en compatibilité avec le tissu urbain existant*
4. Espace non urbanisé, potentiellement urbanisable si la zone 3 n'offre plus de disponibilités à moyen et long termes
5. Enveloppe urbaine existante comprise dans un rayon > à 1 km de la gare *Espace d'urbanisation prioritaire = renouvellement urbain / densification en compatibilité avec le tissu urbain existant*
6. Arrêt de bus possible (desserte sur un rayon de 500 m) et réseau de transports en commun à développer en s'appuyant sur les axes structurants, les centres urbains et les gares.



1.2 LE NIVEAU DE DESSERTE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN COMME FIL DIRECTEUR DE L'URBANISATION

1.2.1 Le développement des transports en commun dans les agglomérations et les villes

PRESCRIPTIONS

Les communes membres d'une agglomération doivent intégrer dans leurs politiques publiques d'aménagement (habitat, économie, commerces, services) une **réflexion quant à la desserte en transports en commun des nouvelles zones ouvertes** à l'urbanisation (lignes régulières, transport à la demande). Les conditions et mesures nécessaires à cette desserte doivent être prévues et intégrées dans la composition urbaine des nouveaux quartiers : circulation piétonne vers les points d'arrêts possibles, localisation éventuelle des arrêts de bus, etc.

D'une manière générale, il s'agit de promouvoir, au-delà des seuls transports en commun, des modes de déplacement plus « durables » répondant à l'objectif de réduction des pollutions et émissions de gaz à effet de serre. En effet, pour s'adapter à la relative faible densité urbaine du territoire et à l'importance des distances à desservir, des modes d'organisation souples visant à « rendre collectif le transport individuel (covoiturage, autopartage) et individuel le transport collectif » (transport à la demande) sont à promouvoir.

Les pôles commerciaux majeurs de centres-villes comme de périphérie et les zones d'activités économiques (hors zones locales) sont desservies par les transports en commun dans les conditions telles que définies suit aux chapitres 1 et 4 de la partie 2 du présent document (pour rappel) :

- Dans les agglomérations et leurs communes limitrophes, toute extension ou création de ZAE doit être accompagnée du développement progressif d'une desserte en transports en commun (ligne fixe ou transport à la demande), adaptée selon la nature et le volume des déplacements engendrés par la ZAE (fonction du nombre d'employés, de la provenance et des horaires des actifs, variables selon le type d'activités).
- Le développement des pôles commerciaux majeurs est conditionné à une bonne accessibilité (tous modes de déplacement confondus) et à l'existence d'une desserte en transports collectifs, notamment depuis les centre-villes des agglomérations. À défaut de satisfaire ces conditions d'accessibilité, toute extension de pôle majeur périphérique n'est possible que si l'intercommunalité concernée justifie d'un projet de desserte de ce pôle par les transports en commun. Ce projet doit être suffisamment abouti pour garantir cette desserte à la date de l'ouverture commerciale de l'extension.

Pour tous les réseaux de transports en commun du territoire, l'amélioration de la qualité du service doit être recherchée par le biais notamment, d'aménagements spécifiques (voies réservées en zones urbaines denses, régulation des carrefours donnant la priorité aux véhicules de transport public, etc.).

RECOMMANDATIONS

L'activité agricole et l'arboriculture, activités économiques à part entière, ne sont pas exemptes de cette réflexion. Des modalités de transport collectif peuvent par exemple être proposées aux saisonniers employés par cette filière durant la période de cueillette (dans le pays roussillonnais et dans le Pilat principalement).

Favoriser le développement des transports en commun, en lien avec les autres modes de transport

Document 2

Des deux agglomérations de la vallée, seule **l'agglomération viennoise** est dotée d'un réseau de transport public urbain. La CAPV a réalisé un PDU dont les objectifs prioritaires rejoignent ceux du Scot (améliorer les transports en commun et l'intermodalité, favoriser l'usage des deux-roues et sécuriser les cheminements piétons, diminuer le trafic automobile, etc.).

PRESCRIPTIONS PROPRES À L'AGGLOMÉRATION VIENNOISE

Le réseau de transport de la CAPV doit être renforcé et développé. Des extensions du réseau sont encore possibles (en direction de Chasse-sur-Rhône, Seyssuel, Jardin, Saint-Romain-en-Gal, voire Sainte-Colombe dans des conditions à définir). Les conditions d'amélioration de la circulation des bus devront être étudiées, par le biais notamment de contrôles d'accès (feux, priorités accordées aux bus), au niveau de la place Saint-Louis plus particulièrement.

RECOMMANDATIONS PROPRES À L'AGGLOMÉRATION VIENNOISE

Afin de limiter le trafic automobile dans la ville, des pôles d'échanges intermodaux attractifs peuvent être aménagés aux principaux points d'entrée de l'agglomération (sud de Vienne, Seyssuel, Pont-Évêque, Jardin...).

L'agglomération Roussillon – Saint-Rambert-d'Albon n'est quant à elle pas encore dotée d'un réseau de transports publics. Une réflexion est engagée en ce sens sur la communauté de communes du pays roussillonnais.

PRESCRIPTIONS PROPRES À L'AGGLOMÉRATION DE ROUSSILLON – SAINT-RAMBERT-D'ALBON

À court terme, **un réseau de transport urbain régulier (lignes fixes), s'appuyant sur un plan de déplacements urbains, doit être développé en cœur d'agglomération, de Saint-Maurice-l'Exil à Saint-Rambert-d'Albon.** Ce réseau permettra de relier entre eux quartiers d'habitat, zones d'emplois, centre-villes (services, commerces), gares, espaces commerciaux, etc. Ce service régulier d'agglomération sera étendu selon les modalités les plus appropriées : au nord, pour desservir le réseau des villes de Condrieu, Les-Roches-de-Condrieu, Saint-Clair-du-Rhône et Saint-Prim ; au sud, en direction d'Anneyron.

Comme spécifié en partie 1 du Dog, le lien urbanisme/transport étant fondateur de son modèle de développement, l'objectif minimal de construction constitue pour les communes de l'agglomération un objectif maximal tant qu'elles ne bénéficient pas d'une telle desserte.

RECOMMANDATIONS PROPRES À L'AGGLOMÉRATION DE ROUSSILLON – SAINT-RAMBERT-D'ALBON

Le réseau de transports collectifs de l'agglomération de Roussillon – Saint-Rambert-d'Albon pourra également prendre en compte les possibilités de raccordement de bourgs sur les liaisons Maclas - Saint-Pierre-de-Bœuf et Pélussin-Chavanay.

Enfin, la réactivation de la gare de Salaise, notamment en lien avec le développement économique attendu de la Zip de Salaise-Sablons, doit faire l'objet d'une attention particulière dans le cadre de l'amélioration de la desserte en transports en commun au sein de l'agglomération.

À terme, un périmètre de transport urbain qui transcende les limites intercommunales et départementales pourrait être créé. Des liaisons régulières avec les agglomérations d'Annonay et de Beaurepaire pourraient également être étudiées, en cohérence et complément des réseaux départementaux isérois, drômois et ardéchois.

1.2.2 Le développement des modes de transport alternatifs à l'usage individuel de la voiture en dehors des agglomérations

PRESCRIPTIONS

Les communes ou parties de communes bien desservies par les transports en commun ou qui le seront selon des échéances programmées, doivent faire l'objet d'une intensification de l'urbanisation.

La ventilation par les PLH des objectifs de production de logements doit prioriser le développement sur ces secteurs plutôt que sur d'autres moins facilement accessibles.

- Des densités plus élevées sont recherchées, notamment dans un périmètre de 500 mètres autour des points d'arrêt des transports collectifs.
- Les projets développés doivent favoriser l'émergence de quartiers mixtes au niveau social et fonctionnel.

Une commune est considérée comme « bien desservie » à partir du moment où elle bénéficie d'un service régulier et fréquent aux heures de pointe, permettant un accès en une vingtaine de minutes maximum aux centres-villes des agglomérations.

RECOMMANDATIONS

En dehors des zones agglomérées, les communes peuvent bénéficier de **lignes de transport en commun virtuelles, du type transports à la demande** (déjà en cours sur le pays viennois). Cependant, les AOTU peuvent décider d'une amélioration et d'une intensification des services sur certains bourgs ou villages.

D'une façon plus générale, des solutions alternatives à l'utilisation individualisée de la voiture sont recherchées pour desservir les communes hors agglomération : Pilat, balmes viennoises, plateau roussillonnais, vallées de Bièvre et Valloire... Des pratiques innovantes comme par exemple le covoiturage doivent être promues. Afin de localiser les aires de **covoiturage** les plus adaptées (espace, sécurité, gêne...) et de faire la promotion de ce système, des schémas d'aménagement de ces aires peuvent être développés par les intercommunalités. À ce titre peut être cité le schéma directeur bi-départemental Drôme-Ardèche en cours de finalisation, ainsi que les projets d'aires d'entrées/sorties d'autoroute en cours de réalisation dans la Drôme.

Afin d'informer les usagers sur les modes de déplacements existants, des **centres d'information** peuvent être mis en place sur des bassins de vie cohérents, dépassant si besoin le périmètre des intercommunalités. À titre d'exemple, sur le territoire du Pilat, la maison de la mobilité (Mopi) portée par le PNR et l'association Pilattitude met en oeuvre des actions pour inciter à l'usage de modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle : sensibilisation des usagers, pédibus, plans de déplacements inter-entreprises et inter-administrations, etc.

De fait, s'agissant des transports urbains comme des services alternatifs développés en milieu rural, une concertation active doit être organisée entre les différentes intercommunalités du territoire, à l'occasion de la réalisation des plans de déplacements urbains notamment. La pertinence de certaines interconnexions et/ou prolongements de réseaux émergera au travers de cette vision actualisée et transversale.

Ce travail partenarial peut conduire à l'élaboration d'un **schéma global de la desserte en transports en commun du territoire** qui permettra notamment :

- d'améliorer la qualité de desserte des réseaux de transports en commun existants
- d'assurer la coordination entre différents réseaux de transports et de prendre ainsi en compte les relations inter-bassins (nord-sud comme est-ouest)
- de développer le réseau de transports en cohérence avec les orientations générales du Scot

1.3 L'ACCESSIBILITÉ AUX TRANSPORTS ET AUX SERVICES DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

PRESCRIPTIONS

Conformément à la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, les communes ou les intercommunalités doivent réaliser des **schémas d'accessibilité de la voirie, des espaces publics et des équipements publics.** Ces schémas doivent être réalisés dans une perspective globale de préservation des itinéraires en intégrant la notion de chaîne de déplacements.

Les PDU doivent se saisir de cette problématique, notamment en favorisant une adaptation des modes de transport aux personnes à mobilité réduite et en étudiant les possibilités de mise en place ou d'amélioration des modes de transport à la demande.

RECOMMANDATIONS

Sur les secteurs très urbains, les intercommunalités en charge d'un PDU peuvent mettre en place une démarche de suivi/évaluation de la mise en accessibilité de la ville et des transports, au travers d'un **observatoire de l'accessibilité.**

Favoriser l'accessibilité pour tous

1.4 DÉVELOPPER UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT ÉCONOME EN ESPACE ET ARTICULÉE AVEC LES DESSERTES EN TRANSPORTS EN COMMUN ET MODES DOUX

PRESCRIPTIONS

Afin de limiter l'usage de la voiture individuelle pour les déplacements domicile-travail, ainsi que pour accéder aux activités commerciales de centre-ville, les communes et groupements de communes doivent veiller à :

- limiter les possibilités de stationnement quand une offre alternative de déplacements existe
- organiser le stationnement des véhicules et des vélos sur le lieu de résidence
- réduire le stationnement des actifs sur le lieu de travail, notamment aux abords des lignes de TC les plus performantes
- favoriser le stationnement des deux roues dans l'habitat collectif, sur le lieu de travail et à proximité des pôles-gares
- favoriser la réalisation de parkings-relais à proximité des pôles d'échanges en favorisant également les modes de rabattement alternatifs

Pour atteindre ces objectifs, les politiques de déplacements, les documents d'urbanisme et les nouvelles opérations importantes doivent prévoir des prescriptions différenciées de stationnement selon le niveau de desserte en TC et en fonction des tissus urbains.

Dans les secteurs desservis par les axes structurants de TC, les normes de stationnement pour le résidentiel doivent être inférieures à celles définies dans les autres secteurs périphériques de la commune.

Pour toutes les zones d'activité desservies par les transports en commun (y compris tertiaires) ou les modes doux : l'offre en places de stationnement pour les voitures individuelles ne doit pas s'inscrire en contradiction avec les politiques menées à l'échelle du territoire en matière de promotion de ces modes de déplacement alternatifs.

Dans la mesure du possible, les aires de stationnement doivent être mutualisées afin de favoriser une gestion économe de l'espace.

Gare de Péage-de-Roussillon

Chapitre 2

Le développement de l'intermodalité pour le transport de marchandises

La localisation stratégique du territoire, à proximité de l'aire métropolitaine lyonnaise et au cœur des échanges européens nord-sud, le place naturellement comme un lieu potentiel d'accueil de plateformes logistiques pour des fonctions territoriales, métropolitaines, nationales et internationales.

Ce type d'activités génère d'importants flux de poids lourds pour le transport des marchandises. Pour freiner la congestion des axes routiers et limiter la consommation énergétique et la production de CO_2, l'intermodalité constitue aujourd'hui l'un des leviers majeurs de la stratégie de développement durable au niveau national.

Afin de renforcer le développement de l'intermodalité pour le transport de marchandises, les connexions entre la route et les autres modes de transport (fer, fleuve) doivent être améliorées.

PRESCRIPTIONS

Le site industrialo-portuaire de Givors - Loire-sur-Rhône et la zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons bénéficiant d'une desserte fluviale et d'un embranchement ferré, l'implantation de nouvelles activités industrielles et/ou logistiques devra assurer et a minima ne pas remettre en cause la valorisation de ces modes de transports. Les sites de développement économiques métropolitains comme la Zip Salaise-Sablons doivent également s'ancrer dans le tissu économique existant par une diversification des activités, notamment s'agissant des services nécessaires au fonctionnement des entreprises et à la « vie » de la zone.

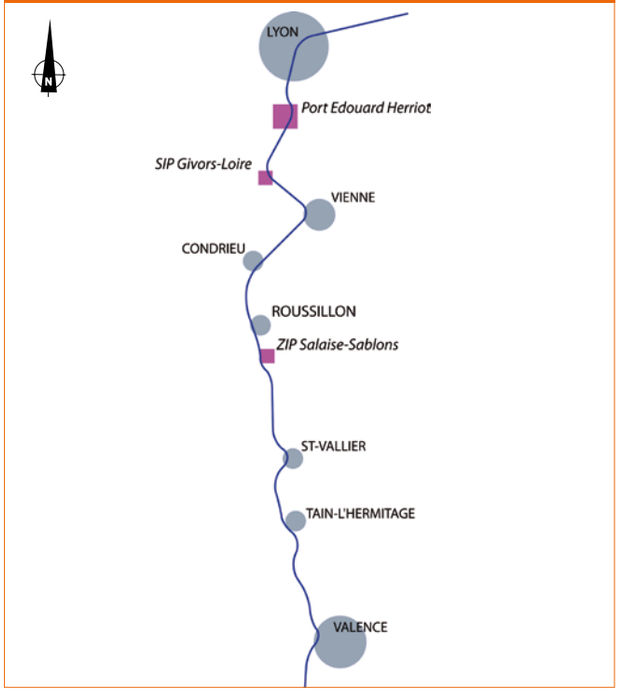
À court ou moyen terme, le parc d'activités Nord Drôme Ardèche, selon les aménagements et raccordements susceptibles d'être effectués, doit également compléter l'offre en espaces d'activités économiques multimodaux du territoire.

RECOMMANDATIONS

Les ports du territoire des Rives du Rhône doivent s'insérer dans le système portuaire de la région urbaine lyonnaise. Au sud de Lyon, les ports Édouard Herriot, Givors - Loire-sur-Rhône, Vienne sud - Salaise-Sablons doivent poursuivre un développement coordonné afin d'optimiser leurs capacités foncières et d'augmenter la part du fluvial dans le transport des marchandises.

Zip Salaise-Sablons

SYSTEME PORTUAIRE DE LA MOYENNE VALLÉE DU RHÔNE



Le territoire est par ailleurs concerné par le projet d'itinéraire sud du contournement fret de l'aire métropolitaine lyonnaise. Une décision ministérielle du 15 avril 2009 a acté le choix du fuseau « plaine d'Heyrieux - Sibelin Nord » pour l'itinéraire sud de l'infrastructure. Le contournement rejoindra l'axe ferroviaire de la rive droite du Rhône par l'intermédiaire d'un pont au nord de Vienne et l'augmentation de trafic envisagée sera distribuée sur les deux rives. À ce titre, l'intérêt d'une mutualisation de moyens pour la réalisation d'un pont mixte ferroviaire et routier sera à examiner, en vue notamment d'améliorer la desserte du site industrialo-portuaire de Givors - Loire-sur-Rhône[29].

Les élus affichent leur volonté ferme que le projet soit accompagné des mesures d'intégration et de protection des riverains les plus abouties, autour des nouvelles voies et des voies historiques (rive droite et rive gauche) qui vont subir une augmentation de trafic conséquente (lutte contre le bruit à la source, suppression des passages à niveaux, modernisation des voies...).

[29] *Cf. partie 2, sous-chapitre 2.3*

Valoriser les modes de déplacement non motorisés

Le renforcement des polarités urbaines du territoire concourt à la réduction des distances entre les lieux d'habitat, d'emplois, de services et de loisirs. Cet objectif doit permettre de renforcer l'utilisation des modes de déplacements non motorisés, dits « modes doux » (vélo, marche à pied…).

PRESCRIPTIONS

Afin de promouvoir l'usage des modes doux pour les courtes et moyennes distances, des itinéraires de circulation douce doivent s'inscrire dans un maillage de voies et d'espaces publics adaptés prévoyant un partage de la voirie. Les projets de restructuration ou de développement urbain, les projets de nouvelles infrastructures, les plans de déplacements locaux ou intercommunaux doivent intégrer le développement des modes de transports alternatifs à la voiture par des aménagements adaptés (bandes ou pistes cyclables, voies mixtes piétons et cycles), piétonisation des espaces publics, espaces publics adaptés aux personnes à mobilité réduite, etc.

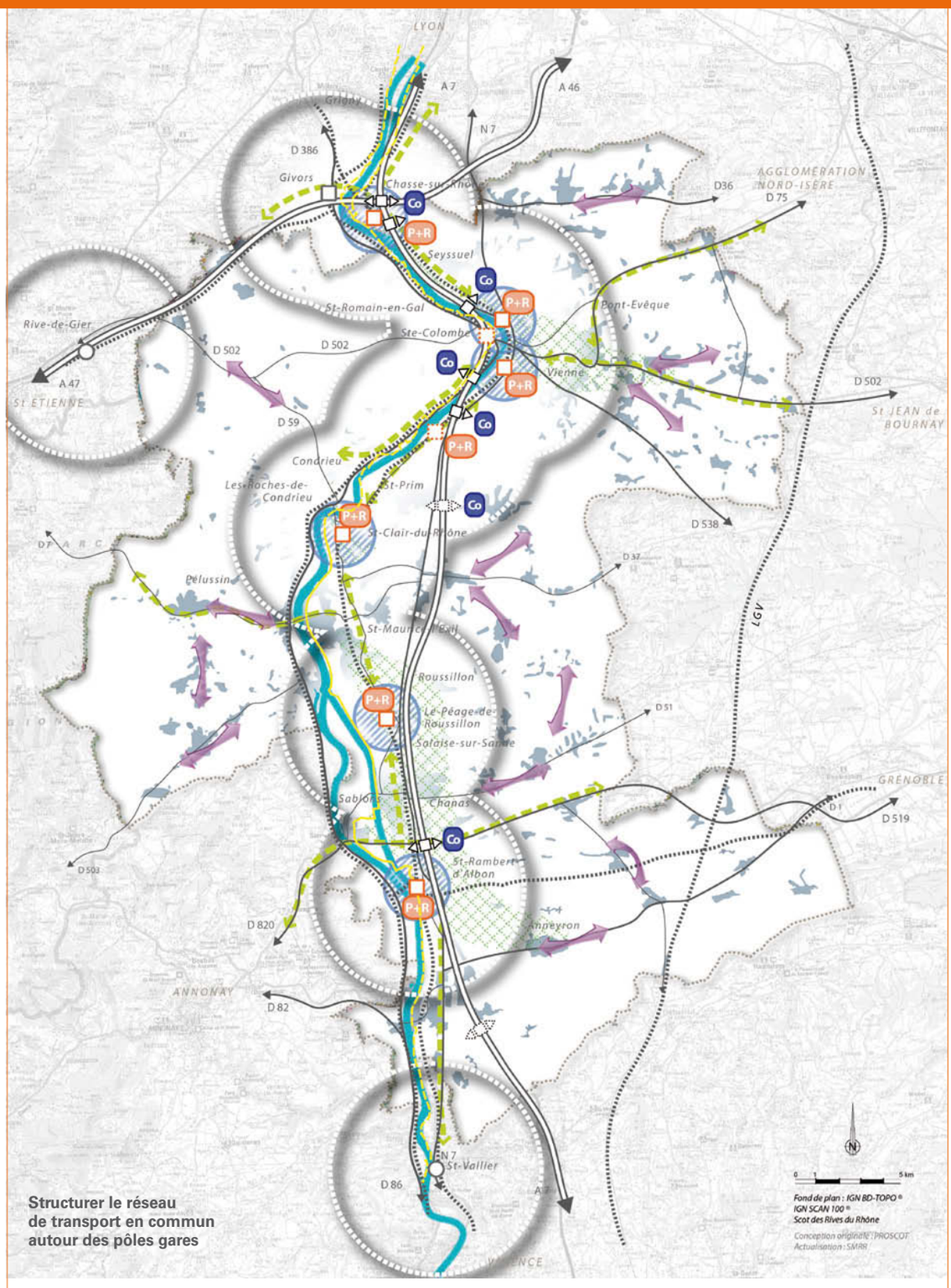
Le niveau d'exigence et d'investissement en faveur des modes doux doit être particulièrement soutenu dans les centres urbains, à proximité ou à destination des équipements publics (équipements scolaires, sportifs, culturels…).

Les périmètres situés à une faible distance des gares (inférieure à 1 km) et des arrêts des réseaux de transports en commun (inférieure à 500 m) sont également des espaces prioritaires en termes de reconquête ou d'amélioration des modalités de circulation des modes doux. Une offre en stationnements sécurisés pour les deux roues est à envisager sur le domaine public à proximité des principaux équipements générateurs de déplacements (équipements publics, gares, arrêt de bus, etc.).

Des connexions entre les itinéraires cyclables et piétons développés au niveau des communes et des intercommunalités et les grands réseaux de circulation douce existants ou projetés sur le territoire doivent être favorisées (liaison Via Rhôna, sentiers nationaux de grande randonnée, voies cyclables et sentiers départementaux).

La Via Rhôna

DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN ET DES MODES DOUX



Structurer le réseau de transport en commun autour des pôles gares

Optimiser les infrastructures de transport existantes et développer l'intermodalité

- pôle gare à renforcer
- gare de rabattement en projet
- parking relais à développer
- aire de covoiturage à créer
- réseau TC et modes doux à développer
- liaisons TC inter-urbaines à renforcer
- projet de véloroute du Léman à la mer / Viarhôna à favoriser

Structurer le développement urbain autour des pôles gares

- rayon de proximité = 5 km
- rabattement vers les gares par un réseau de TC à renforcer
- gare (existante - en projet)
- secteur privilégié pour le développement urbain (renouvellement, densification, projet urbain)
- espaces urbanisés
- organiser la mobilité (TAD, ...)
- diffuseur, demi-diffuseur autoroutier
- diffuseur autoroutier à créer (localisation à définir)

Chapitre 4

Le maintien d'une armature routière performante et hiérarchisée

Le territoire des Rives du Rhône bénéficie d'une excellente desserte routière et s'inscrit dans la logique des flux de transports européens (présence de l'A7, proximité d'infrastructures routières stratégiques comme l'A43, l'A46 et l'A47).

Les enjeux liés à la mobilité dépassent donc largement ceux du Scot. L'armature routière du territoire doit ainsi être en mesure d'assurer durablement son développement interne tout en assumant ses fonctions extra-territoriales.

4.1 LES FONCTIONNALITÉS DU RÉSEAU ROUTIER À L' HORIZON 2030

Le réseau de voiries des Rives du Rhône est hiérarchisé comme suit :

NIVEAU 1 - LE RÉSEAU EURO-RÉGIONAL

C'est le grand réseau structurant à l'échelle du transit international/national/régional dont les échanges avec le tissu urbain sont ciblés (système de « portes »).
Il doit garantir : fiabilité, rapidité, performance, efficacité et fluidité.

Voies concernées :

- l'A7 à partir du demi-diffuseur de Reventin en direction du sud
- le projet de contournement ouest de Lyon (Col)

Le Col est un projet d'infrastructure autoroutière d'État dont le tracé, le point de raccordement au réseau existant et les fonctionnalités définitives ne sont pas encore précisément définis. Le Scot prend donc en compte ce projet mais restera vigilant sur ses évolutions et sur les possibles impacts qu'il pourrait engendrer sur le territoire, notamment sur le Pilat. Les représentants du syndicat mixte des Rives du Rhône, comme le PNR, sont en effet opposés à ce projet en raison des impacts négatifs qu'il aurait sur les équilibres sociaux, économiques et environnementaux fragiles du territoire en général, du massif en particulier (charte du parc).

Deux diffuseurs nouveaux sont réclamés par le territoire sur l'A7 pour garantir au territoire le maintien de son cadre de vie et de ses capacités de mobilité :

- **Un diffuseur complet au sud de Vienne** est nécessaire afin d'offrir une alternative à la traversée de l'agglomération viennoise et de Verenay (commune d'Ampuis) aux flux en direction ou provenance de Lyon vers le sud du territoire. Les possibilités d'un changement de physionomie des voies sur berges à Vienne (RN7) dépendent beaucoup de cette réalisation.
- **Un diffuseur au sud de Chanas** offrira une desserte alternative à ce secteur en pleine expansion économique et démographique et devra participer à l'enjeu d'amélioration de l'accessibilité du bassin annonéen.

NIVEAU 2 - LE RÉSEAU MÉTROPOLITAIN

C'est le réseau autoroutier urbain permettant les déplacements à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise. Les flux peuvent être séparés pour réserver, de façon temporaire ou pérenne, des voies aux modes alternatifs à la voiture individuelle (bus, car, covoiturage).
Ce réseau doit garantir : apaisement, intégration urbaine et partage de la bande roulante.

Voies concernées : l'A7 à partir du demi-diffuseur sud de Reventin en direction de Lyon.

Le Scot défend l'idée d'une **organisation multipolaire de l'aire métropolitaine lyonnaise dans laquelle s'inscrivent les agglomérations viennoise et roussillonnaise**. À ce titre, l'A7 joue jusqu'à Vienne, en plus de sa fonction de transit national, un rôle de desserte d'aire urbaine. Dans une optique de reconquête des berges du Rhône dans l'agglomération viennoise, un accès à l'A7 est indispensable au sud de Vienne[30].

NIVEAU 3 - LE RÉSEAU INTER-URBAIN

C'est le réseau de liaisons de maillage entre les polarités d'agglomération.
Il doit garantir : fiabilité, accès aux équipements, sécurité des modes doux, possibilité de transports en commun.

Parmi les voies concernées : RN7, RD4, RD386/1086, RD75, RD502, RD1082, RD519, RD1, RD36, RD538.

Parmi ces axes, le Scot considère que **la RN7 joue principalement aujourd'hui un rôle de liaison interurbaine, bien qu'elle doive continuer à assumer au regard de l'État un rôle exceptionnel de délestage de l'autoroute A7** en période de fort trafic. Son itinéraire en traversée des agglomérations viennoise et de Roussillon – Saint-Rambert-d'Albon rend impossible, pour l'une : une démarche de reconquête des berges du Rhône ; pour l'autre : la requalification du centre-ville. Des solutions alternatives concertées entre toutes les autorités publiques compétentes (État, conseil général, intercommunalités, communes) doivent être dégagées.

D'une façon plus générale, sur l'ensemble de ces axes, les voies de liaison cyclable doivent être développées de préférence sur des itinéraires séparés et en cas d'impossibilité, devront bénéficier de conditions de sécurité optimale (largeur, signalement…). Le raccordement direct de nouvelles zones urbanisées sur ces axes est déconseillé ou doit se faire dans le cadre d'aménagements adaptés.

Des dessertes régulières « inter-cités » en transports en commun peuvent être développées, notamment : entre l'Isle d'Abeau et Vienne sur la RD75, entre Saint-Jean-de-Bournay et Vienne sur la RD502, sur l'axe de la Valloire entre Beaurepaire

et Roussillon (dans ce dernier cas : possibilité de développer une liaison en site propre sur l'ancienne voie ferrée).

En traversée de bourgs et villages, des mesures de sécurisation et de ralentissement du trafic automobile sont à prendre, afin de réduire les nuisances pour les populations riveraines et des projets de contournement seront envisagés au besoin. Dans cette configuration, les nouveaux itinéraires ne doivent pas être le support d'un développement urbain linéaire.

En traversée d'agglomération, ces axes doivent bénéficier d'un traitement de type « boulevard urbain » : voies piétonnes et cyclables séparées, voies de bus en site propre quand les conditions techniques le permettent et quand le trafic le justifie, aménagements donnant la priorité aux TC, etc.

En rive droite du Rhône, il est également important d'offrir une valorisation paysagère et touristique à la RD386/1086 : axe de la « couronne » rhodanienne du PNR du Pilat, dont « l'appartenance » au territoire du parc et le rôle « d'appel à la découverte » doivent être développés (en accord avec la charte du PNR notamment).

NIVEAU 4 : LE RÉSEAU DE PROXIMITÉ

Ce réseau assure le maillage local du territoire : desserte entre pôles d'agglomération et pôles de niveau secondaire, desserte urbaine locale.
Il doit garantir : promotion des territoires, activités économiques, sécurité des modes doux, priorité aux TC, services, apaisement et humanisation (traversée).

Ces voies permettent de relier les principales petites villes du territoire (Pélussin, Anneyron, Beaurepaire). Les traversées urbaines restent les sites privilégiés « d'effet vitrine » pour stimuler des activités marchandes de proximité ainsi que de promotion du territoire.

Ces voies relèvent souvent d'enjeux et de potentiels variés à exploiter : valorisations thématiques et paysagères (RD19 : « route des crêtes », mais aussi RD1086 : « route des vignobles »), accès aux activités nautiques dont il faut poursuivre le développement (RD4, mais aussi RD1086), pénétrantes touristiques (RD7) ou itinéraires de découverte agro-touristiques.

4.2 LES PROJETS INDISPENSABLES POUR MAINTENIR LE NIVEAU DE DESSERTE ET DE MOBILITÉ DU TERRITOIRE

Les voies structurantes du territoire assument à la fois un rôle de transit, d'échanges et de desserte locale. Ces fonctionnalités multiples sont à l'origine de l'aggravation des conditions de circulation et du développement régulier de points de congestion au cœur des agglomérations viennoise et de Roussillon – Saint-Rambert-d'Albon principalement. L'amélioration des conditions de circulation conditionne donc aujourd'hui fortement le développement et la qualité de vie des Rives du Rhône : des solutions adaptées doivent être développées.

4.2.1 Améliorer les conditions de circulation du pays viennois et de la région de Condrieu

Au cœur de l'agglomération viennoise, la place Saint-Louis subit à l'heure actuelle une circulation de près de 120 000 véhicules/jour. Ce niveau de fréquentation est incompatible avec l'ambition affichée de reconquête des berges du Rhône et de qualité de vie urbaine.

La stratégie à développer doit offrir des possibilités d'évitement aux flux routiers en provenance du sud (RN7) mais aussi de l'est (RD75 et RD502).

RECOMMANDATIONS

La réalisation d'un diffuseur sur l'autoroute A7 au sud de Vienne (entrée vers Lyon, sortie depuis Lyon), est nécessaire afin d'offrir une alternative à la traversée de l'agglomération viennoise et, sur l'autre rive, de la commune d'Ampuis (hameau de Verenay). Les possibilités d'un changement de physionomie des voies sur berges au cœur de Vienne (RN7) en seront facilitées (passage en 2x1 voie, voie en site propre pour les bus...).

Les politiques tarifaires et la réglementation des conditions de circulation devront également être coordonnées pour encourager une complémentarité optimale des différents modes et ne pas entrer en concurrence avec l'offre en transports collectifs. Ces nouveaux aménagements ne doivent également pas encourager la dynamique résidentielle et la pression foncière au sud de l'agglomération viennoise.

Dans ce cadre, les effets potentiels du nouveau diffuseur seront strictement contrôlés dans le cadre de l'application du Scot. Il ne doit en aucun cas remettre en cause le parti d'aménagement et de développement retenu pour les communes périurbaines des balmes viennoises et du plateau roussillonnais. Le Scot offre à ce titre de solides garanties en encadrant la croissance démographique des villages par un seuil plafond de 5,5 logements / an / 1 000 habitants. De même, la plaine du Saluant est classée en coupure verte inconstructible et en espace agricole stratégique. L'extension de la zone d'activités économiques projetée sur Reventin-Vaugris et Chonas l'Amballan est à ce titre clairement circonscrite dans un périmètre fini (cadré à l'est par l'A7, au sud par la zone commerciale existante, au nord par le bâti existant, à l'ouest par le glacis de protection du château de Chonas l'Amballan).

De plus, le Scot n'autorise pas la création de nouvelles zones d'activités de rayonnement intercommunal sur la plaine du Saluant.

Parallèlement à ces aménagements, le projet de création d'une gare de rabattement à Reventin-Vaugris et ses conditions d'exploitation (accessibilité, parc de stationnement, qualité de desserte) doivent encourager le report modal sur les transports collectifs, et ce, dès le sud de l'agglomération.

Cette gare, bénéficiant d'une configuration différente de la gare urbaine de Vienne, offrira une offre complémentaire privilégiant le rabattement.

L'agglomération viennoise doit aussi composer avec les flux en provenance de l'est du territoire. Une nouvelle liaison permettant aux flux routiers d'éviter l'entrée dans la ville, doit être étudiée au nord-est de Vienne entre la RN7 et la RD75-RD502. Ce nouvel axe doit permettre d'améliorer l'accès aux grands axes de circulation (A7, A46...), tout en favorisant le désengorgement de la ville de Vienne. Sa réalisation est toutefois assujettie aux études d'opportunité et de faisabilité qui devront être réalisées dans le cadre de la mise en œuvre du PDU de la communauté d'agglomération du pays viennois.

Dans un second temps et à plus long terme, des aménagements ponctuels visant à améliorer la sécurité et les conditions de circulation d'un itinéraire routier vers le sud de Vienne à partir des voies existantes (arc sud-est) seront envisagés.

L'ensemble de ces aménagements permettront d'améliorer de façon globale les conditions de circulation en pays viennois.

S'agissant des capacités de déplacement d'une rive à l'autre, la recherche d'un nouveau franchissement routier du Rhône est également nécessaire pour offrir une alternative à la traversée de la place Saint-Louis et fluidifier les déplacements sur l'ensemble de l'agglomération, sur ses deux rives.

4.2.2 Anticiper l'aggravation des conditions de circulation dans l'agglomération Roussillon - Saint-Rambert-d'Albon

L'amélioration des capacités de circulation (flux de transit, déplacements locaux, etc.) au sein de l'agglomération Roussillon – Saint-Rambert-d'Albon est l'un des enjeux d'avenir majeurs pour assurer un développement futur viable du sud des Rives du Rhône.

En effet, la situation actuelle voit converger en un seul point l'ensemble des trafics routiers locaux, régionaux et nationaux. À plus ou moins court terme, cela engendrera une dégradation et une fragilisation de la sécurité et des capacités de transports et de déplacements. **Le carrefour de Chanas n'est en effet pas dimensionné pour supporter l'accroissement prévisionnel des flux routiers que les projections laissent présager à l'horizon 2020-2030** (+ 30 000 véhicules/j) et ses possibilités d'adaptation semblent quoi qu'il advienne plus que limitées.

Depuis 1994 un projet de déviation de la RN7 par l'ouest de l'agglomération est envisagé, passant par l'île de la Platière (au nord de Saint-Maurice-l'Exil) et se reconnectant au rond-point autoroutier de Chanas en traversée de Sablons (RD 1082). Cette nouvelle infrastructure aura aussi pour but d'assurer un désenclavement relatif du bassin annonéen. À cette fin, le tracé prévisionnel de la voirie fait l'objet d'une protection d'emprise de l'État.

La sensibilité environnementale de l'île de la Platière (passage à proximité de champ captant, zone Natura 2000, zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) et de type 1, espace naturel sensible du département...) de même que la problématique de reconnexion de la déviation sur des axes déjà saturés et non dimensionnés en conséquence (RD1082, ponts de Sablons et Serrières) sont sources de doutes concernant ce projet.

RECOMMANDATIONS

Des solutions alternatives au projet de contournement historique doivent être recherchées, en étudiant notamment les possibilités existantes à l'est de l'agglomération.

Les possibilités d'amélioration de la fluidité du carrefour de Chanas (par le biais d'augmentation de capacité du giratoire ou par des aménagements techniques permettant une meilleure dissociation des flux) ainsi que l'opportunité de création d'un nouvel accès à l'autoroute au sud du diffuseur actuel doivent aussi être étudiées. Les différentes options pour éviter les traversées de Sablons et de Serrières en direction du bassin annonéen doivent être approfondies (recherche notamment d'un nouveau franchissement du Rhône) et les conditions de mise en œuvre établies dans le cadre d'un schéma partenarial.

La réflexion sur la desserte du bassin annonéen devra se prolonger vers l'est par une étude sur les modalités et les conditions d'aménagement de la RD519 en direction de Beaurepaire et de Grenoble.

Ce travail de réflexion partenarial doit être engagé de façon prioritaire en négociation avec tous les partenaires concernés dès l'approbation du Scot, par la réalisation le cas échéant d'un schéma de secteur.

4.2.3 Accompagner la structuration des territoires de l'axe Trans-Rhône Isère Drôme et Ardèche Nord (Tridan)

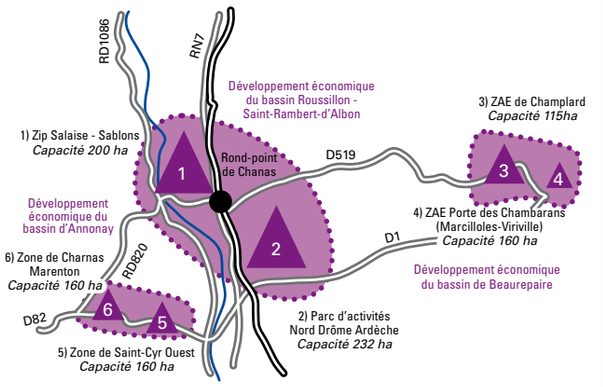
L'AXE TRANS-RHÔNE ISÈRE DRÔME ARDÈCHE NORD

Entre les trois espaces de développement majeurs que constituent en Rhône-Alpes l'aire métropolitaine lyonnaise, la moyenne vallée du Rhône et le sillon alpin, la RD 519 (et ses prolongements sur

la RD1 et la RD119) apparaît comme la médiane d'un triangle isocèle dont les trois sommets seraient les agglomérations lyonnaise, grenobloise et valentinoise, les trois côtés étant formés des autoroutes A7, A43/A48 et A49.

Figurant au rang des grandes transversalités de la vallée du Rhône, cet « axe émergent » concerne a minima trois départements, trois Scot, quatre CDRA, cinq intercommunalités.

LES PÔLES ÉCONOMIQUES DE L'ESPACE TRIDAN



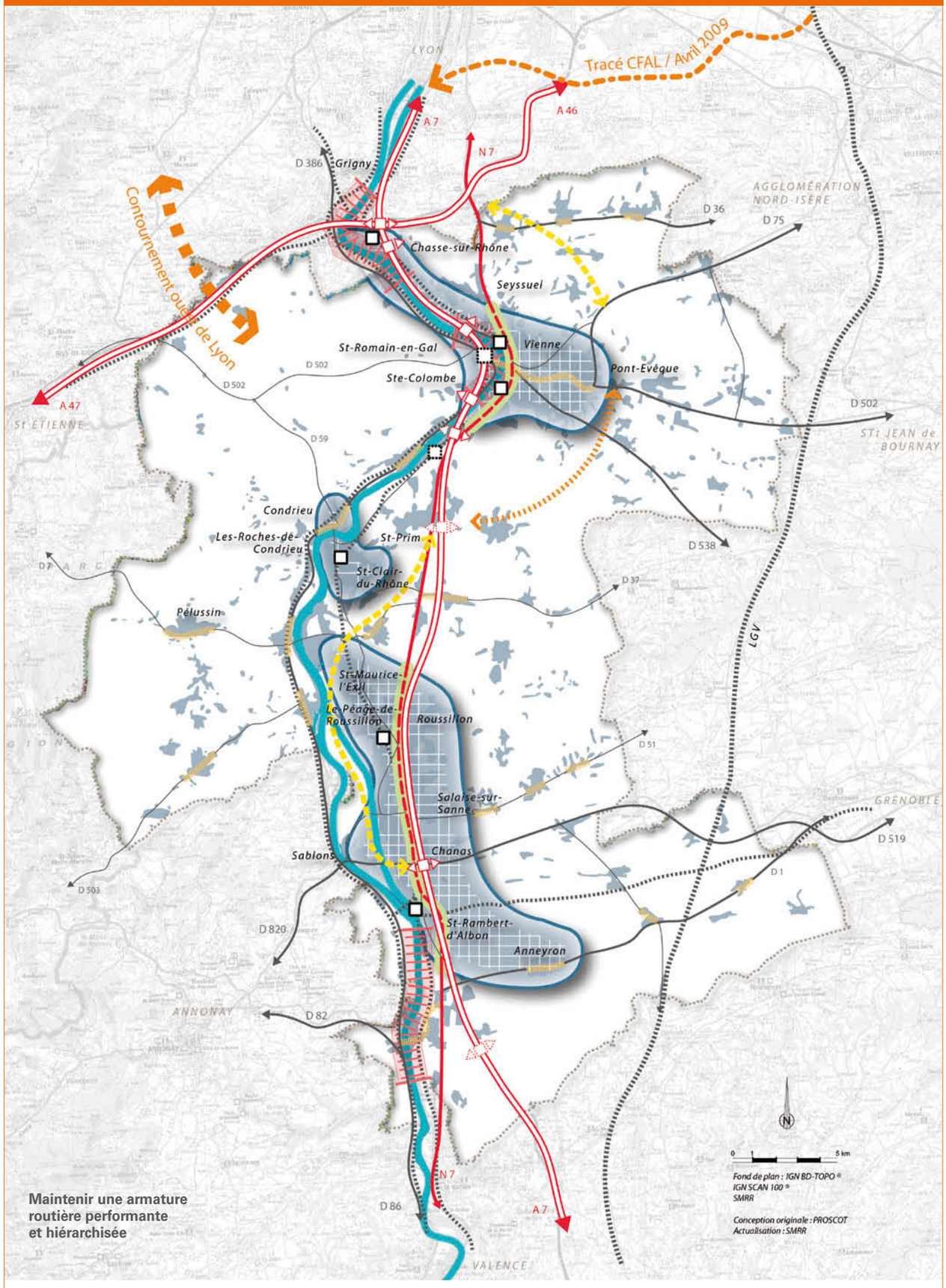
Cet axe constitue à ce titre un véritable enjeu à l'échelle de la région Rhône-Alpes (près de 800 ha d'espaces d'activités économiques sont en projet pour les décennies à venir, une croissance démographique importante est attendue pour accompagner ce développement).

Les bassins annonéen et beaurepairois aspirent notamment à un développement économique dont le dynamisme est largement dépendant des conditions de connexion à la vallée du Rhône et à son offre de multimodalité (autoroute, port de Salaise-Sablons...).

RECOMMANDATIONS

Depuis mai 2009, un rapprochement est en cours entre les intercommunalités du bassin d'Annonay, de Viva Rhône, du pays roussillonnais, de Rhône Valloire et du pays de Beaurepaire pour faire émerger un projet. Cette dynamique interterritoriale est à poursuivre, notamment autour des enjeux liés aux « déplacements », aux équipements scolaires, à la complémentarité des stratégies de développement économique, aux besoins en équipements de santé, culturels et de loisirs, qui sont d'ores et déjà apparus comme des problématiques à mutualiser.

ARMATURE ROUTIÈRE ET PROJETS D'INFRASTRUCTURES



Organiser les déplacements urbains et trans-territoriaux autour d'un réseau routier hiérarchisé

- réseau euro-régional
- réseau métropolitain
- liaisons inter-urbaines
- liaisons de proximité
- diffuseur, demi-diffuseur autoroutier
- diffuseur autoroutier à créer (localisation à définir)
- gare (existante - en projet)
- traversées urbaines à apaiser et sécuriser
- prioriser le développement du réseau TC et des modes doux en coeur d'agglomération
- agglomération urbaine
- boulevard urbain à reconquérir

Considérer les projets d'infrastructures sur le territoire

- CFAL projets d'Etat dont les fonctionnalités et le tracé définitif restent à définir
- COL
- projet de voie de contournement (contournement nord de Vienne, de Roussillon - tracé à définir)
- projet d'aménagements ponctuels de la voie permettant de sécuriser les flux automobiles
- franchissement du Rhône à étudier

Mémo

Document 2

PARTIE 5

Promouvoir des politiques de l'habitat plus solidaires et des formes urbaines plus durables

La croissance de la population ne peut être envisagée sans un accompagnement qualitatif dans la production des nouveaux logements. Le diagnostic a fait apparaître un important déséquilibre de la production avec notamment une sur-représentation de la maison individuelle. Le Scot doit ainsi promouvoir un modèle de développement urbain durable, depuis la forme urbaine jusqu'à la nature des logements. Le territoire doit également répondre à travers sa politique du logement à des objectifs multiples : prendre en compte les attentes de tous les âges de la vie et de toutes les catégories sociales, répondre aux besoins spécifiques des quartiers « politique de la ville », réduire la consommation d'espace, mieux intégrer les constructions dans l'environnement...

Pour une aire métropolitaine « dense et diverse »

Les objectifs partagés par les onze Scot en matière de développement résidentiel mentionnent que l'aire métropolitaine lyonnaise pourrait accueillir entre 300 000 et 500 000 habitants supplémentaires d'ici à 2030.

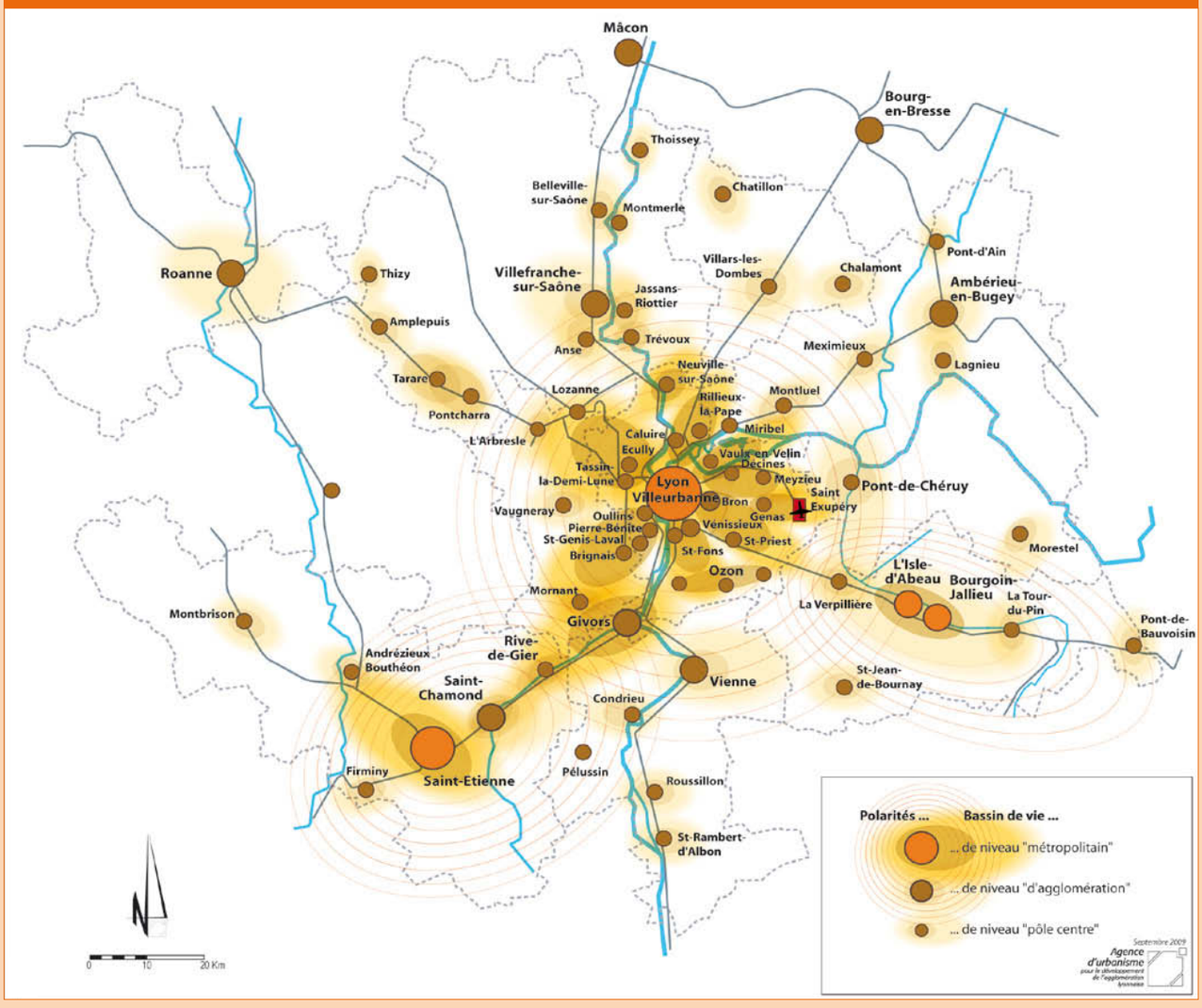
Cette croissance doit s'accompagner du respect des ressources foncières et naturelles de l'aire métropolitaine ainsi que d'un renforcement de l'équité et de la solidarité sociale des territoires qui la composent. La DTA incite en ce sens à ce que les deux tiers au moins des nouveaux logements construits le soient dans les secteurs déjà urbanisés (secteurs prioritaires de reconquête, centres-villes, centres bourgs).

L'objectif des onze présidents de Scot d'asseoir le développement métropolitain sur une multipolarité liée au niveau de desserte en transports en commun rejoint également celui de la DTA de prioriser l'accueil de population, les implantations des services, des pôles d'emploi tertiaires et des équipements recevant du public dans les pôles urbains bien desservis.

Dans ce cadre, la diversité des types de logements, la mixité des fonctions, la qualité des espaces publics et des compositions architecturales, ainsi que l'économie d'espace font partie des ambitions poursuivies par tous les acteurs de l'aire métropolitaine, collectivités locales comme services de l'État.

Tous s'accordent également sur l'enjeu d'une politique foncière forte pour impulser et accompagner ces ambitions communes, afin notamment de favoriser le renouvellement urbain.

LES PRINCIPALES POLARITÉS DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE



Promouvoir des formes urbaines variées et limiter la consommation foncière

PRESCRIPTIONS

Afin de satisfaire les besoins actuels et futurs en matière de logements et de permettre une utilisation économe de l'espace, les documents d'urbanisme locaux assurent à l'échelle de l'ensemble des zones urbanisables une densité minimale de :

- **40 logements par hectare** pour les agglomérations. Les communes et secteurs les plus éloignés du centre des agglomérations et caractérisés par un tissu urbain actuellement peu dense pourront mettre en œuvre une densification progressive sur une base minimum de 30 logements/ha
- **30 logements par hectare** dans les villes et dans les bourgs centres
- **20 logements par hectare** dans les villages

L'objectif de densité s'applique de manière globale sur la commune sur :

- les zones à urbaniser
- les tènements disponibles en zone U, d'une superficie et d'une configuration permettant le respect des objectifs de densification et de diversification du Scot, par le biais notamment d'opérations d'ensemble

Ces objectifs de densification peuvent être modulés pour s'adapter à l'existence de contraintes topographiques, environnementales ou technologiques.

Les politiques menées en matière d'habitat doivent permettre, au niveau de chaque commune, de :

- **renforcer les centres urbains** (cœurs de village, centre-bourgs, etc.), par une logique de développement en greffes de bourgs et par une optimisation du tissu urbain existant
- **diversifier l'offre** en matière de logements (collectif/individuel/intermédiaire, privé/accession/locatif, taille variée des logements), en accord avec les besoins identifiés dans les documents d'urbanisme et les PLH
- **augmenter la densité** moyenne des constructions en privilégiant l'habitat intermédiaire et l'habitat collectif
- **permettre davantage de diversité** dans les modes de production des logements (intervention des collectivités, opérations mixtes, partenariats public/privé, etc.)

Pour les communes bénéficiant d'une bonne desserte en TC[31] et sauf exception justifiée (topographie, contraintes environnementales...), les documents d'urbanisme doivent prévoir, dans les secteurs à proximité des arrêts (1 km pour les gares et 500 m pour les arrêts de bus), une densité plus élevée que dans l'enveloppe urbaine existante.

Logements collectifs en centre-ville d'Anneyron

[31] Cf. partie 4, point 1.2.2

RÉPARTITION DES BESOINS FONCIERS POUR L'HABITAT À L'HORIZON 2030

Prospective 2030	Nouveaux logements [1]	Foncier nécessaire (en ha)[2]
CA pays viennois	8 450	266
Dans agglomération viennoise	6 250	156
Bourgs centres	-	-
Villages	2 200	110
Sainte-Colombe (agglo viennoise)	245	6
CC région de Condrieu	1 775	68
Dans pôle Condrieu - Saint-Clair	470	16
Loire-sur-Rhône (agglo viennoise)	295	7
Bourgs centres	305	10
Villages	705	35
CC Pilat rhodanien	1 895	76
Ville de Pélussin	430	14
Bourgs centres	715	24
Villages	745	37
CC pays roussillonnais	7 920	246
Dans pôle Condrieu - Saint-Clair	880	29
Dans agglomération Roussillon - Saint-Rambert-d'Albon	5 435	136
Bourgs centres	-	-
Villages	1 610	81
CC Rhône Valloire	3 310	158
Dans agglomération Roussillon - Saint-Rambert-d'Albon	1 760	84
Bourgs centres	500	24
Villages	1 045	50
Ensemble Scot	23 600	780

[1] Valeur approchante à 5 logements près (totaux exprimés au plus près des totaux réels) / (2) Les disponibilités foncières mobilisables dans le tissu urbain existant doivent être déduites de cette estimation

Chapitre 2

Rompre avec la dispersion de l'habitat

PRESCRIPTIONS

Le développement de l'habitat ailleurs qu'en continuité des centres bourgs des communes ne peut se faire que par le renouvellement, la réhabilitation, l'extension du bâti existant ou par le « remplissage » des dents creuses [32].

Toutefois, les capacités de densification et de remplissage de centres bourgs de certaines communes sont très limitées voire inexistantes.

C'est le cas notamment des communes situées en rive droite du Rhône et du Gier, qui sont fortement contraintes dans la vallée : zones inondables et archéologiques, coteaux pentus et souvent en AOP viticoles, promiscuité avec les infrastructures de transport routières et ferroviaires. Il s'agit des communes de : Saint-Romain-en-Gier, Loire-sur-Rhône, Saint-Romain-en-Gal, Sainte-Colombe, Saint-Cyr-sur-le-Rhône, Ampuis, Tupin-et-Semons, Condrieu, Vérin, Saint-Michel-sur-Rhône, Chavanay, Malleval, Saint-Pierre-de-Bœuf, Peyraud, Champagne, Saint-Étienne-de-Valoux, Andance. Ces communes ne sont pas soumises à la loi montagne. La commune d'Echalas est également intégrée au schéma pour en limiter les discontinuités géographiques.

Le principe d'un report des capacités d'urbanisation en « faubourgs perchés » sur certains secteurs de ces communes peut être admis sous conditions.

Cette possibilité d'urbanisation est toutefois subordonnée à l'élaboration préalable d'un schéma de secteur couvrant ces communes.

Un schéma de secteur permet d'assurer l'exécution du Scot, de détailler et de préciser son contenu (art. L 122-1 du code de l'urbanisme).

Il reviendra ainsi à ce document de planification de localiser commune par commune les zones pouvant disposer de cette possibilité. Les secteurs délimités par le schéma :

- devront avoir été justifiés par une étude détaillée démontrant l'absence réelle de marge de manœuvre en centre bourg ou en continuité de celui-ci, l'impossibilité de valorisation d'un hameau préexistant, la prise en compte des possibilités de développement des communes limitrophes, la limitation des atteintes aux paysages ainsi qu'aux exploitations agricoles existantes, le respect des orientations adoptées par le PNR, cette étude devant également définir la composition architecturale et paysagère du secteur et présenter les dispositions prises pour garantir l'intégration environnementale de l'opération décrite.
- doivent être desservis par les réseaux, notamment ceux de l'assainissement collectif et de la collecte des eaux pluviales et des voies garantissant la sécurité et la qualité des accès routiers
- devront, pour être ouverts à l'urbanisation, faire l'objet d'une opération d'ensemble, pour éviter le mitage du territoire
- devront faire l'objet d'une opération répondant aux besoins en matière d'habitat, tels que prévus par les PLH et respectant les mêmes conditions de densité et de diversité que celles appliquées à la commune concernée

MAÎTRISER LE DÉVELOPPEMENT DES HAMEAUX

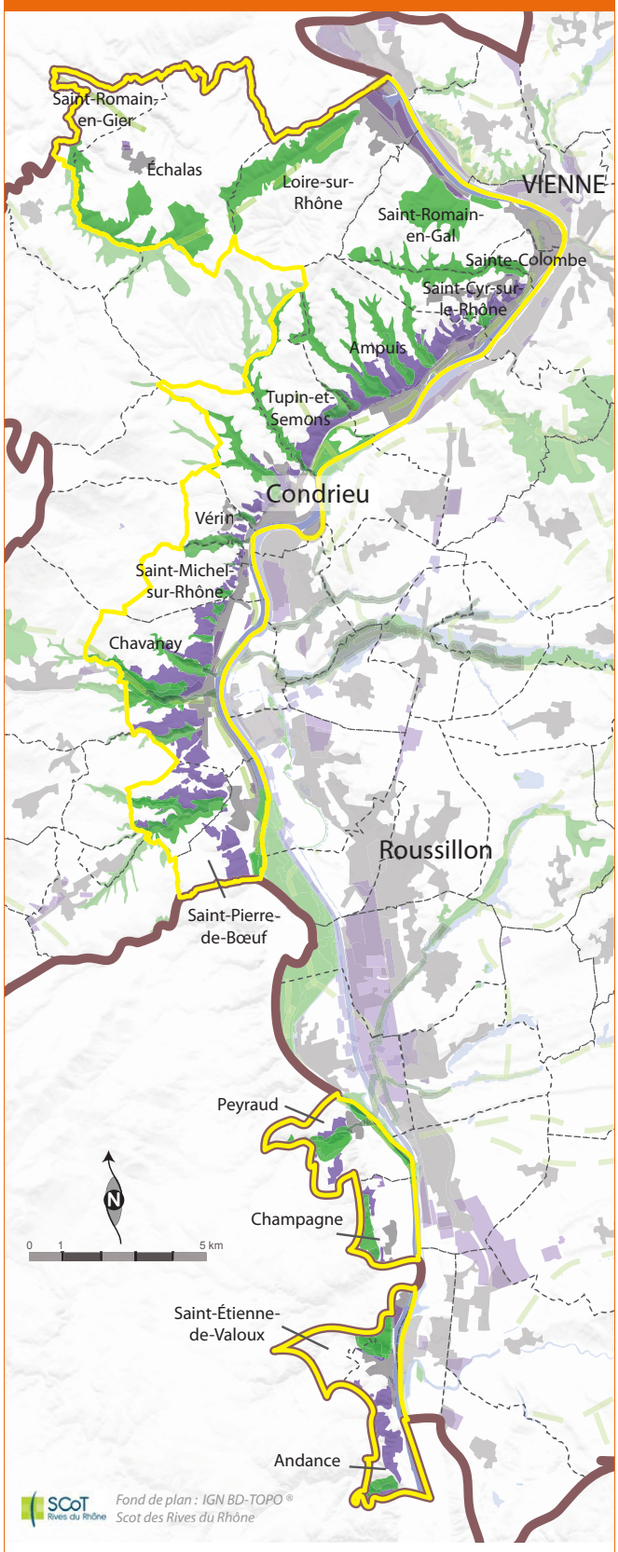
État initial sur un hameau

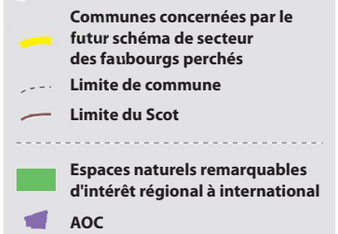
À PRIVILÉGIER : optimisation foncière et bâtie (dents creuses, divisions parcellaires, réhabilitations)

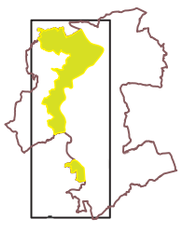
À ÉVITER : éparpillement des constructions

[32] *Cf. chapitre 3 de la présente partie*

PÉRIMÈTRE DU FUTUR SCHÉMA DE SECTEUR DE LA CÔTIÈRE RHODANIENNE

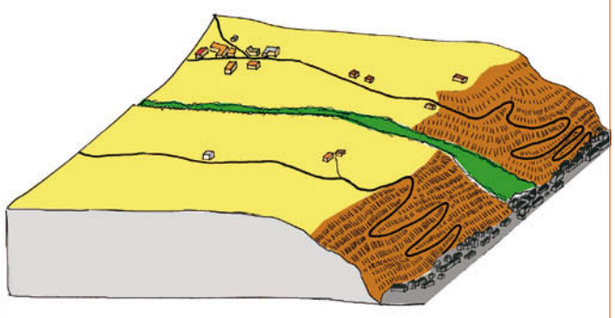




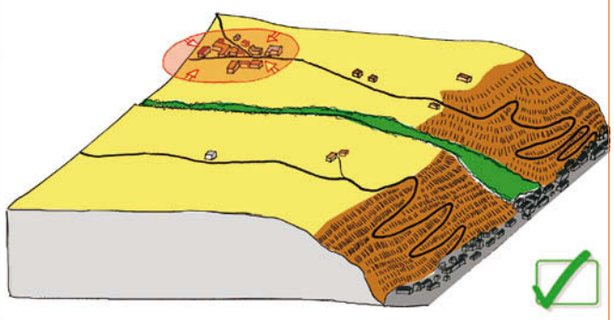


LES « FAUBOURGS PERCHÉS » : MODÈLE DE DÉVELOPPEMENT

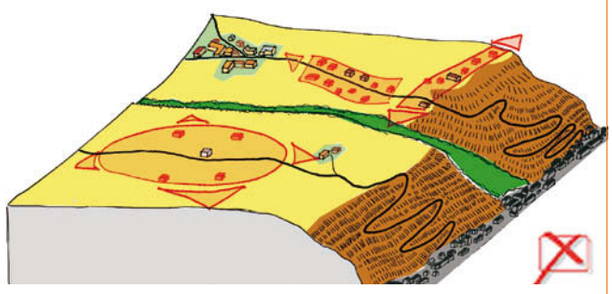
État initial



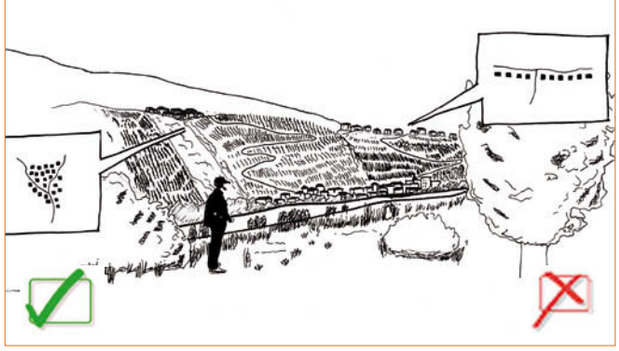
A PRIVILÉGIER : densification du bâti existant puis extension en « greffe de bourg »



À ÉVITER : urbanisation en ligne de crête, en diffus et le long des voies



POUR LES NOUVELLES CONSTRUCTIONS : « PRÉFÉRER LE NID AU PERCHOIR »



Document 2

ILLUSTRATION DES ORIENTATIONS DU SCOT : LES FORMES URBAINES ET LEURS DENSITÉS RESPECTIVES

Exemples de diversification de l'habitat permettant d'atteindre les densités prévues par le Scot

Pour rappel :

Habitat individuel = environ 12 logements/ha avec procédure d'urbanisme (lotissement, Zac)
Le logement bénéficie d'un accès individuel. Il est prolongé par un espace extérieur également privatif.

Habitat intermédiaire = 20 à 30 logements/ha
L'habitant dispose d'un accès privatif à son logement et d'un espace privé extérieur, si possible sans vis-à-vis gênant et dans le prolongement direct du séjour. Il peut s'agir d'une terrasse ou d'un jardin, de taille comparable à la surface d'une pièce confortable. Les logements intermédiaires s'organisent donc autour d'une mitoyenneté verticale et/ou horizontale ne dépassant pas R+3. Les parties communes et collectives sont réduites et conçues pour une gestion peu coûteuse.

Habitat collectif = entre 50 et 150 logements/ha
Les halls et les accès aux logements sont collectifs, partagés par tous. Ils distribuent des groupes de logements plus ou moins nombreux. La notion de copropriété est fortement présente dans l'habitat collectif.

Habitat mixte
Désigne les opérations de logements rassemblant des typologies différentes : habitat individuel et collectif, formes urbaines continues ou discontinues...

→ **Village soumis à une densité de 20 logements/ha :**
10 % de logements collectifs + 60 % de logements intermédiaires + 30 % de logements individuels

→ **Ville soumise à une densité de 30 logements/ha :**
40 % de logements collectifs + 50 % de logements intermédiaires + 10 % de logements individuels

→ **Commune d'agglomération soumise à une densité de 40 logements/ha :**
65 % de logements collectifs + 30 % de logements intermédiaires + 5 % de logements individuels

Habitat collectif, Pont-Évêque

EXEMPLES D'OPÉRATIONS SUR LE TERRITOIRE DU SCOT AYANT UNE DENSITÉ PROCHE DE 20 LOGEMENTS/HA

Pélussin – 3 405 habitants en 2006 - communauté de communes du Pilat rhodanien
Opération lieu-dit « Les Gouttets » - 27 maisons jumelées sur 1,5 ha environ = 18 logements/ha

EXEMPLE D'OPÉRATION SUR LE TERRITOIRE DU SCOT AYANT UNE DENSITÉ PROCHE DE 30 LOGEMENTS/HA

Condrieu – 3 626 habitants en 2006 - communauté de communes de la région de Condrieu
Résidence Henri Mallartre au lieu-dit « Rozay » - 17 maisons en bande sur 6 000 m² environ = 28 logements/ha

EXEMPLE D'OPÉRATION SUR LE TERRITOIRE DU SCOT AYANT UNE DENSITÉ D'ENVIRON 40 LOGEMENTS/HA

Echalas – 1 347 habitants en 2006 - communauté de communes de la région de Condrieu
centre bourg - 20 logements collectifs + 6 maisons en bande sur 5 600 m² = 46 logements/ha

Chapitre 3

Réinvestir dans le tissu urbain existant

La construction de nouveaux logements doit passer en priorité par une politique de réinvestissement dans le tissu urbain aggloméré. Cet objectif d'optimisation du tissu urbain vaut aussi pour les activités économiques, services et tous les équipements collectifs.

Le tissu aggloméré recouvre l'emprise totale des espaces urbanisés formés par l'ensemble des parcelles bâties contiguës. Les espaces libres non bâtis et notamment les espaces verts inclus dans le périmètre ainsi déterminé sont considérés comme faisant partie du tissu aggloméré.

PRESCRIPTIONS

Réinvestir le tissu urbain existant suppose de :

→ réhabiliter le bâti ancien ou vétuste

Afin d'améliorer l'attractivité du tissu urbain existant et développer les capacités d'accueil dans les secteurs urbanisés, les PLH doivent inscrire dans leur programme d'actions l'amélioration du bâti ancien dégradé (logements vétustes ou friches industrielles). Les communes doivent également favoriser la réalisation d'opérations de requalification/restructuration urbaine, ainsi que la reconstruction ou la réhabilitation d'immeubles vétustes ou inadaptés. Les secteurs, quartiers, voire îlots à enjeux tout comme les besoins de renouvellement urbain des quartiers sensibles sont à identifier dans le cadre des PLH, ou à défaut dans le cadre des PLU.

→ densifier les centres urbains et cœurs de villages par de nouvelles constructions dans le tissu urbain aggloméré (valorisation des dents creuses et des friches, divisions parcellaires, etc.)

Les communes doivent veiller à ne pas prendre dans les PLU de dispositions pouvant freiner, voire proscrire les possibilités de densification dans le tissu urbain existant comme dans les zones en extension (contraintes à la division parcellaire, COS (coefficient d'occupation des sols) et CES (coefficient d'emprise au sol) trop faibles, règles de prospect et de recul contraignantes…). Ce développement urbain en densification doit s'inscrire dans le respect des volumes et rythmes de construction fixés par le Scot et/ou le PLH.

Le diagnostic des PLU comprend une analyse des potentialités de réinvestissement dans le tissu urbain et des capacités de construction de nouveaux logements qui en découlent. Cette analyse tient compte des contraintes et enjeux pouvant préexister comme : la topographie, les risques naturels et technologiques, le maintien de sites protégés du point de vue environnemental ou patrimonial, le maintien de parcelles agricoles importantes (proches d'une exploitation, zonée en AOP, etc.), la préservation de continuités écologiques fonctionnelles...

Les nouveaux logements constructibles dans les dents creuses existantes dans le tissu urbain sont déduits des capacités de construction globale attribuées à la commune par le Scot et/ou le PLH. Par ailleurs, les objectifs de densité du Scot s'appliquent uniquement aux tènements d'une superficie et d'une configuration permettant le respect de ces objectifs, par le biais notamment d'opérations d'ensemble.

Quand, sur la base de la règle précédente, les capacités globales de constructions nouvelles possibles dans le tissu urbanisé dépassent les objectifs du Scot, aucune nouvelle zone à urbaniser n'est créée sur la commune.

Dans les secteurs déjà fortement mités, la construction dans les dents creuses ne doit pas s'opérer sous forme d'urbanisation linéaire le long des voiries. Il s'agit de veiller au maintien de respirations paysagères (agricoles ou naturelles).

Ces objectifs de densification urbaine doivent également respecter le principe de précaution et les contraintes imposées par la présence éventuelle de risques naturels et technologiques [33], notamment concernant la commune de Saint-Clair-du-Rhône et l'agglomération Roussillon - Saint-Rambert-d'Albon, pour lesquelles des PPRT sont en cours d'élaboration autour des plateformes chimiques.

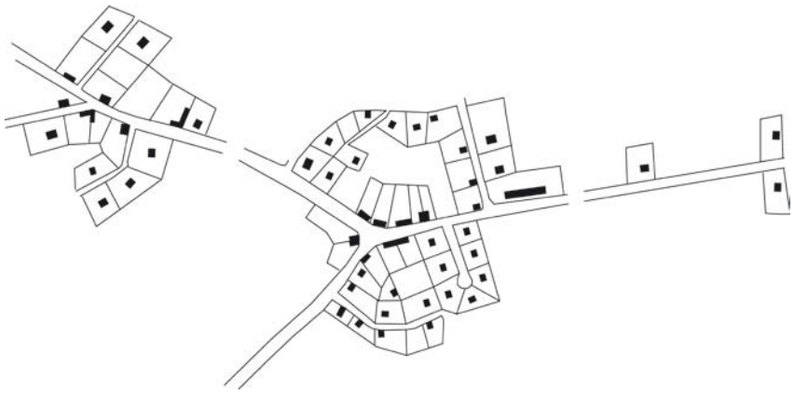
RECOMMANDATIONS

Pour faciliter la prise en compte de cet objectif de densification et pour réduire le taux de rétention foncière, les communes peuvent, depuis la loi « engagement national pour le logement » promulguée le 13 juillet 2006, choisir de majorer la taxe sur les propriétés foncières non bâties dans les zones urbaines pour inciter les propriétaires à mettre leurs terrains sur le marché et ainsi favoriser la production de logements. Les communes sont vivement incitées à se saisir de cette possibilité.

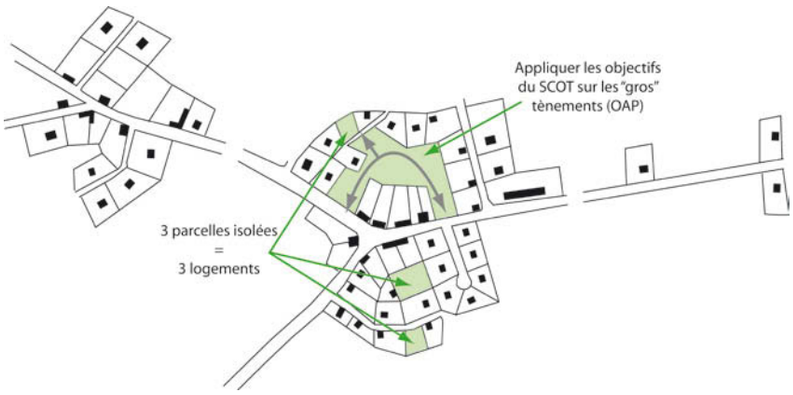
Parmi les aménités des centres-villes, les parcs et espaces verts récréatifs

ESTIMATION DES CAPACITÉS DE CONSTRUCTION PAR DENSIFICATION/RENOUVELLEMENT : MODALITÉS D'APPLICATION DU SCOT

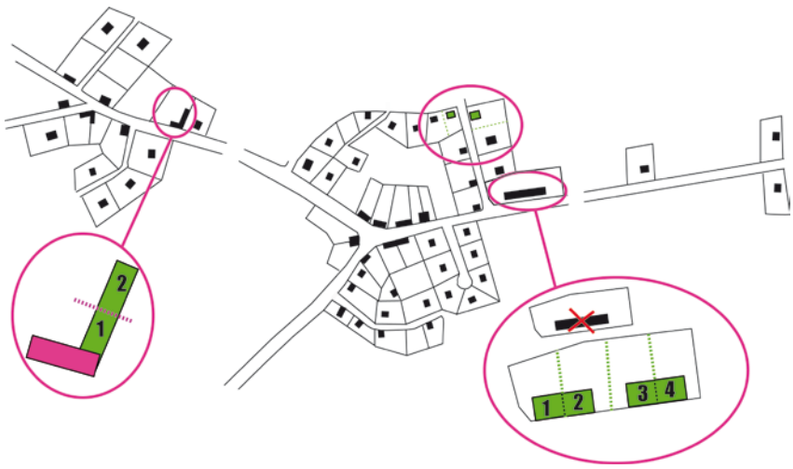
État initial
sur une commune



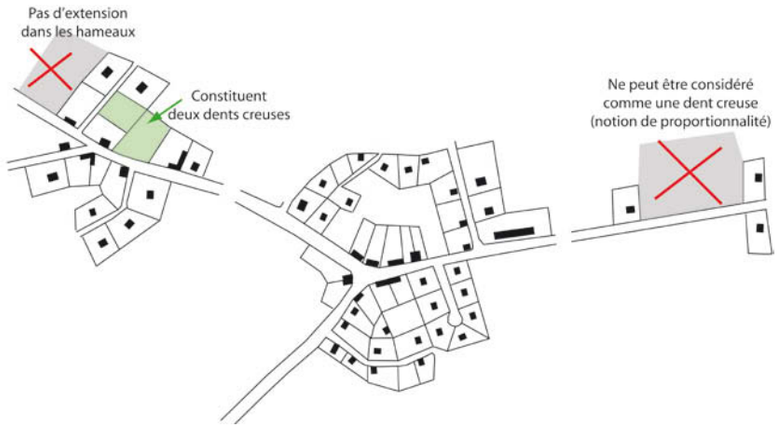
→ Analyser les capacités disponibles dans le tissu urbain et appliquer les objectifs de densité du Scot (et de construction de logements correspondants) sur les tènements d'une superficie et d'une configuration adaptée, par le biais notamment d'opérations d'ensemble



→ Les dynamiques de croissance urbaine par renouvellement/densification ne sont pas prises en compte, puisque la plupart du temps d'initiative privée et non prévisibles, dans le temps comme en « volume »



→ Dans les hameaux, la règle est de construire en épaisseur, dans les « dents creuses », par le biais d'une appréciation « au cas par cas »



Chapitre 4

Diversifier l'offre en logements pour répondre à tous les besoins

4.1 AUGMENTER LA PART DES LOGEMENTS LOCATIFS ABORDABLES

Quatre grands principes permettant de développer l'offre en logements locatifs abordables sur le territoire doivent être respectés :

- **le principe de solidarité territoriale,** induisant la présence d'une offre minimale par commune
- **le principe de mixité**, induisant une part minimale de ces logements dans les opérations neuves
- **le principe de rééquilibrage spatial** nécessitant un effort plus important dans les communes faisant l'objet d'un déficit en matière de logements de ce type
- **le principe de proportionnalité**, expliquant que la part de logements abordables dans le parc total de logement d'une commune croisse en fonction du niveau d'équipement et de services de cette dernière

Le Scot entend par logements locatifs abordables :

- les logements sociaux (définition loi SRU et plus précisément par le code de la construction et de l'habitation)
- les logements privés conventionnés (à loyers maîtrisés)
- les logements communaux, sous réserve qu'ils remplissent 3 conditions :
  - un loyer dont le montant équivaut au maximum au « loyer Plus »
  - une attribution gérée dans le cadre d'une commission d'attribution
  - une attribution effectuée au profit d'un ménage inscrit comme demandeur de logement social

PRESCRIPTIONS

Pour garantir la diversification du parc de logements du territoire, **une part minimale de logements locatifs sociaux et/ou abordables est à produire parmi l'ensemble des nouveaux logements selon les proportions suivantes :**

- **pour les agglomérations et pour les villes : 20 %** de logements sociaux (définition loi SRU) parmi les nouveaux logements produits
- **pour les bourgs centres : 15 %** de logements abordables parmi les nouveaux logements produits
- **pour les villages : 10 %** de logements abordables parmi les nouveaux logements produits

Ces taux constituent également pour le Scot la part minimale que doivent représenter à terme les logements locatifs sociaux et/ou abordables dans le parc total de logement des communes. À ce titre, comme précisé au point 2.3 de la partie 1 (« Bonnes pratiques »), tout logement abordable construit au-delà des objectifs a minima du Scot n'est pas « comptabilisé » dans le volume des nouveaux logements à construire (indiqué en partie 1).

Les PLH déclinent et ventilent les objectifs de construction de logements abordables et les modalités de « rattrapage du retard » (rythme, volume) par commune ou ensemble de communes, dans le respect de la typologie urbaine du Scot. En l'absence de PLH, les documents d'urbanisme locaux appliquent sans ajustement les objectifs du Scot.

Les communes en déficit de logements abordables doivent développer dans leur PLU les conditions réglementaires aptes à assurer la réalisation des objectifs de diversification des logements assignés par le Scot, en utilisant notamment les outils prévus par l'article L 123-16 du code de l'urbanisme[34] et en utilisant les possibilités de dépassement des règles de densité et de gabarit pour réalisation de logements sociaux.

Les communes dont le parc de logements satisfait déjà les exigences de diversité fixées par le Scot déterminent librement, par l'intermédiaire du PLH et/ou de leur PLU, leurs objectifs de production en nouveaux logements sociaux et/ou abordables.

L'offre en logements locatifs abordables doit être implantée de façon homogène sur l'ensemble du territoire communal et en priorité à proximité des centres urbains où se situent commerces et services.

L'offre doit également être renforcée dans les secteurs proches des gares (rayon inférieur à 1 km) et dans les secteurs bien desservis par les TC (500 m), y compris sur les communes hors agglomération[35]. Dans ces secteurs, une offre diversifiée de logements doit être créée ou maintenue et la part de logements abordables y sera plus forte que sur le reste de la commune.

Pour tendre vers davantage de diversification dans l'offre en logements sociaux conventionnés produits, les deux tiers de ce type de logements doivent être réalisés par le biais de PLUS (prêts locatifs à usage social = plafonds de revenus équivalant à 60 % de la population).

Dans les communes d'agglomération et les villes, un effort plus marqué doit être consenti quant à la production des PLAI (prêts locatifs aidés d'intégration = plafonds de revenus équivalents à 40 % de la population) qui représenteront au moins 15 % de l'offre à terme. La localisation de ce type de logements au plus près des services et des emplois est en effet essentielle.

[34] Article L. 123-1 -5 du code de l'urbanisme « À ce titre, ils (les PLU) peuvent : (...)
16ème délimiter des secteurs dans lesquels, en cas de réalisation d'un programme de logements, un pourcentage de ce programme doit être affecté à des catégories de logements qu'il définit dans le respect des objectifs de mixité sociale »

[35] Cf. notion de « bonne desserte » partie 4, point 1.2.2

RÉPARTITION DES LOGEMENTS LOCATIFS ABORDABLES À CONSTRUIRE À L'HORIZON 2030

Prospective 2030	Nouveaux logements (*)	Dont logements abordables
CA pays viennois	8 450	1 470
Dans agglomération viennoise	6 250	1 250
Bourgs centres	-	-
Villages	2 200	220
Sainte-Colombe (agglo viennoise)	245	49
CC région de Condrieu	1 775	269
Dans pôle Condrieu - Saint-Clair	470	94
Loire-sur-Rhône (agglo viennoise)	295	59
Bourgs centres	305	46
Villages	705	71
CC Pilat rhodanien	1 895	269
Ville de Pélussin	430	86
Bourgs centres	715	108
Villages	745	75
CC pays roussillonnais	7 920	1 423
Dans pôle Condrieu - Saint-Clair	880	176
Dans agglomération Roussillon - Saint-Rambert-d'Albon	5 435	1 087
Bourgs centres	-	-
Villages	1 610	161
CC Rhône Valloire	3 310	532
Dans agglomération Roussillon - Saint-Rambert-d'Albon	1 760	352
Bourgs centres	500	75
Villages	1 330	105
Ensemble Scot	23 595	3 993

(*) Valeur approchante à 5 logements près (totaux exprimés au plus près des totaux réels)

4.2. S'ADAPTER AUX BESOINS DES PERSONNES ÂGÉES

Le vieillissement de la population et la gestion du handicap constituent des enjeux majeurs, que les documents de planification se doivent d'aborder dans la mesure de leurs compétences.

En effet, la part des personnes de plus de 75 ans va sensiblement augmenter, passant de 8 % (environ 13 700 personnes en 2008) à 11 % (environ 23 700 personnes en 2030) de la population totale. **Le nombre d'équipements spécialisés pour l'accueil des personnes âgées (EHPA et EHPAD) est insuffisant sur le territoire en comparaison avec la moyenne nationale et régionale** (83 places pour 1 000 personnes de + de 75 ans en 2005 sur le territoire contre 135 pour la région Rhône-Alpes).

Ainsi, pour répondre aux besoins à l'horizon 2030 et combler le déficit de places constaté aujourd'hui, 2 000 places, soit environ 30 bâtiments spécialisés (sur la base de 60 places par bâtiment), doivent être créées sur le territoire. Les collectivités locales quant à elles peuvent réserver sur leur territoire les tènements fonciers nécessaires à ces équipements.

Le Scot des Rives du Rhône aborde la problématique du vieillissement et du handicap selon deux angles d'approche : la mobilité[36] mais également l'habitat pour garantir aux personnes âgées et à mobilité réduite une offre en logements adaptée à leurs besoins spécifiques.

[36] *Cf. partie 4, sous-chapitre 1.3*

PRESCRIPTIONS

Pour mettre en œuvre les objectifs du Scot, les politiques locales doivent favoriser la production d'une offre minimale en logements adaptés, à construire au plus près des centres bourgs / centres-villes des communes, à proximité immédiate des principaux commerces, équipements, services et arrêts de transports en commun.

Les PLH doivent définir un pourcentage de logements adaptés à produire dans chaque commune en fonction de leur niveau d'équipements et de services, et intégrer un suivi/ une évaluation de ce parc de logements dans le cadre de leur dispositif d'observation territoriale.

Les PLH et documents d'urbanisme locaux doivent favoriser à la fois :

- l'adaptation des logements existants, dans un souci de maintien des personnes âgées à domicile.
- la mixité intergénérationnelle dans les programmes de logements neufs.
- la création d'équipements spécifiques, pour personnes âgées ou à mobilité réduite (petites unités de vie, maisons pour personnes âgées, résidences de services...), dans un souci de diversification de l'offre.

- la création de logements adaptés dans chaque nouveau programme de logements abordables, afin de favoriser la mixité et l'accès au logement pour tous

En accord avec la charte de l'habitat adapté du conseil général du Rhône, le Scot soutient l'objectif de tendre vers 20 à 25 % de logements adaptés dans les immeubles d'habitation au sein d'un « environnement de proximité ». Ces logements doivent être dédiés, banalisés et accessibles. Les dispositions des PLH concernant les personnes âgées et à mobilité réduite doivent s'appuyer sur un diagnostic global des besoins à l'échelle de l'intercommunalité.

Ce dernier doit permettre de définir à la fois les catégories d'hébergements à créer et leur localisation préférentielle.

Les communes doivent également, à leur échelle, s'emparer de cette problématique et intégrer dans leurs documents d'urbanisme des mesures concrètes destinées à répondre aux besoins spécifiques des personnes âgées et à mobilité réduite.

4.3 PRENDRE EN COMPTE LES BESOINS D'ACCÈS AU LOGEMENT DES JEUNES ADULTES

RECOMMANDATIONS

Le Scot recommande aux PLH d'intégrer les besoins en logement des 18-25 ans dans leur parcours d'intégration sociale et professionnelle, en vue de définir des objectifs quantitatifs comme qualitatifs : rénovation du bâti privé, développement d'une offre nouvelle de logements mieux adaptés aux jeunes, mise en place d'observatoires pour améliorer la connaissance, recours à des formules de « baux glissants » et « logements-passerelles », etc.

4.4 SE DOTER D'HÉBERGEMENTS D'URGENCE

PRESCRIPTIONS

Conformément à la loi Dalo, les communes membres d'un EPCI de plus de 50 000 habitants doivent compter au moins une place d'hébergement par tranche de 2 000 habitants. Cette obligation concerne d'ores et déjà les communes de la CAPV. À très court terme, les communes de la CC du pays roussillonnais devront également s'y soumettre (le seuil des 50 000 habitants devant être franchi en 2010).

4.5 ACCUEILLIR LES GENS DU VOYAGE

La loi du 5 juillet 2000 (loi Besson II) relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage a renforcé le dispositif législatif en place depuis la loi du 31 mai 1990.

Chaque département définit les modalités d'accueil et d'insertion des gens du voyage dans un schéma départemental d'accueil. La maîtrise d'ouvrage des opérations relève des communes ou établissements publics de coopération intercommunale compétents.

Le Scot est ainsi couvert par cinq schémas départementaux qui définissent :

- les secteurs géographiques d'implantation des aires permanentes (aires d'accueil et de grand passage)
- les communes où elles doivent être réalisées, dont obligatoirement celles de plus de 5 000 habitants
- les conditions dans lesquelles l'État intervient
- les modalités d'insertion et de scolarisation des gens du voyage

PRESCRIPTIONS

Les communes et intercommunalités du territoire doivent achever de compléter leur équipement territorial en aires d'accueil de séjour et de grand passage pour les gens du voyage tel que prévu aux schémas départementaux en vigueur.

Les PLH intègrent également les enjeux de sédentarisation des gens du voyage, en prenant en compte les besoins en foncier nécessaire et en identifiant les communes sur lesquelles une offre de sédentarisation en terrains familiaux ou logements adaptés pourrait être développée.

	Nombre de places prévues	
	Aire de passage	Aire de Séjour
CA pays viennois (*)		
Chasse-sur-Rhône	25	20
Pont-Évêque	10	10
Vienne	25	80 à 100
CC pays roussillonnais (*)		
Péage-de-Roussillon	20	
Roussillon	20	80 à 100
St-Maurice-l'Exil	20	
Chanas	20	10 (ouverte)
Sablons		20
CC région de Condrieu (**)		
Saint-Romain-en-Gal	25	
CC du Pilat rhodanien		
Non concerné par le Schéma départemental d'accueil des gens du voyage approuvé le 31 juillet 2003		
CC Rhône Valloire		
Non concerné par le Schéma départemental d'accueil des gens du voyage de l'Ardèche approuvé le 03 novembre 2003		
Non concerné par le Schéma départemental d'accueil des gens du voyage de la Drôme arrêté le 12 juillet 2002		

Source DDT / PAC 2004 / 2006

(*) Schéma départemental d'accueil des gens du voyage de l'Isère 2010-2016 validé par la commission départementale consultative des gens du voyage du 10 décembre 2010

(**) Schéma départemental d'accueil des gens du voyage approuvé le 22 avril 2003

Prévoir l'accueil des gens du voyage

Chapitre 5

Poursuivre la requalification urbaine et sociale des quartiers « politique de la ville »

Sur l'agglomération viennoise, les quartiers de Malissol à Vienne et du Plan des Aures à Pont-Évêque doivent faire l'objet d'une attention particulière dans le cadre de leur renouvellement urbain. Ces quartiers fragiles, au cœur de l'agglomération, concentrent des difficultés liées à la précarité économique, au logement, ainsi qu'aux difficultés sociales. Le parc de logements est à diversifier face à la sur-représentation actuelle de logements sociaux.

PRESCRIPTIONS

Les programmes d'actions sur ces quartiers doivent relancer leur attractivité par la transformation de leur image et doivent concourir à :

- une meilleure intégration à la trame urbaine : réseaux de voies structurantes, décomposition en îlots susceptibles d'évoluer indépendamment les uns des autres, etc.
- une « dédensification sociale » : par changement d'usage et démolition, compensée par la construction de logements intermédiaires neufs (petits collectifs ou maisons de ville) en périphérie ou à proximité du quartier. Des objectifs de réhabilitation des logements conservés, notamment pour améliorer leur performance énergétique, doivent également être fixés.
- une amélioration des espaces publics (parcs, places et squares de proximité) et des liaisons piétonnes avec les services et équipements publics et privés du centre-ville (commerces notamment), les quartiers environnants, etc.
- une diversification des fonctions urbaines : développement d'activités sur les voies de passage en frange des quartiers et progressivement dans les quartiers eux-mêmes, construction de logements neufs mixtes (accession sociale), etc.

Le Plan des Aures à Pont-Évêque

Chapitre 6

Encourager un urbanisme respectueux de l'environnement

La réduction des dépenses énergétiques et la limitation des impacts sur le milieu naturel passent en grande partie, à l'échelle du territoire, par une rationalisation des déplacements et une densification des modes d'occupation du sol, alliées à l'optimisation indispensable du lien urbanisme/transport. Toutefois, des modes de construction plus durables s'appuyant sur les ressources du territoire et les filières courtes (panneaux solaires, gestion des modes de construction, constructions HQE, etc.) sont également en mesure de participer à la réduction des dépenses énergétiques. Ces mesures doivent participer à une meilleure indépendance énergétique du territoire, à la lutte contre le réchauffement climatique et de manière plus globale, au respect des objectifs du protocole de Kyoto.

PRESCRIPTIONS

Les documents d'urbanisme et leurs règlements doivent favoriser des modes de construction innovants permettant une réduction des consommations énergétiques.

À ce titre :

- **La conception bioclimatique des bâtiments neufs, la qualité environnementale et la haute performance énergétique sont prises en compte dans les PLU.**
- Pour intégrer les préoccupations environnementales et énergétiques, **une démarche de type « approche environnementale de l'urbanisme (AEU) » doit être réalisée en amont de toute opération d'aménagement importante** (Zac ou autre opération d'ensemble créant plus de 5 000 m² de Shon). Ces AEU permettront de proposer des choix en termes d'énergie, de techniques de production de chaleur et de limitation des déperditions énergétiques, de réponses aux besoins de mobilité et de déplacement, d'organisation de la gestion des déchets… Ces propositions se traduiront, par opération, par la définition de prescriptions inscrites dans un cahier des charges réglementant les constructions.

RECOMMANDATIONS

La réhabilitation globale du parc ancien non isolé (bâtiments ayant plus de 25 ans) peut être engagée notamment dans les PLH en réalisant des opérations programmées d'amélioration de l'habitat ayant pour objectif les performances de la réglementation thermique du neuf.

Les constructions publiques doivent suivre dès que possible les normes de haute performance énergétique, soit environ 10 % en dessous des consommations de référence réglementaires actuelles (en l'état, la RT 2005). Une assistance énergie peut être mise en place pour les collectivités.

Les consommations énergétiques des équipements publics peuvent être maîtrisées avec la mise en place d'une gestion de l'énergie pour chaque collectivité.

Des actions incitatives peuvent être conduites par les intercommunalités concernant le choix de matériaux peu polluants, peu consommateurs d'énergie pour leur confection et leur recyclage.

PRENDRE EN COMPTE LES ORIENTATIONS DU SCOT : EXEMPLE D'UN VILLAGE DE 1000 HABITANTS

Situation en 2009 :
Un village de 1000 habitants et de 400 logements
→ dont 320 maisons individuelles (8 logements sur 10)
→ dont 12 logements abordables (3 % du parc total)

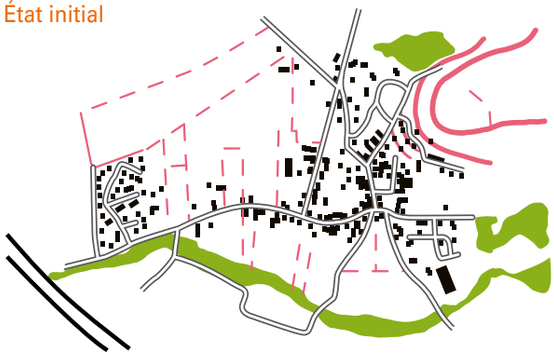
Objectifs du Scot :
5,5 logements / an / 1 000 habitants

Situation en 2030 :
Le village compte 1 210 habitants
→ soit 210 habitants supplémentaires
Besoins en logements à construire : 110
→ dont 33 logements pour compenser la diminution de la taille des ménages
→ dont 11 logements abordables (10 %)
Nombre d'hectares à prévoir : 6 ha au maximum (20 logements/ha), dont il faut déduire les capacités disponibles dans le tissu urbain existant (6 logements)

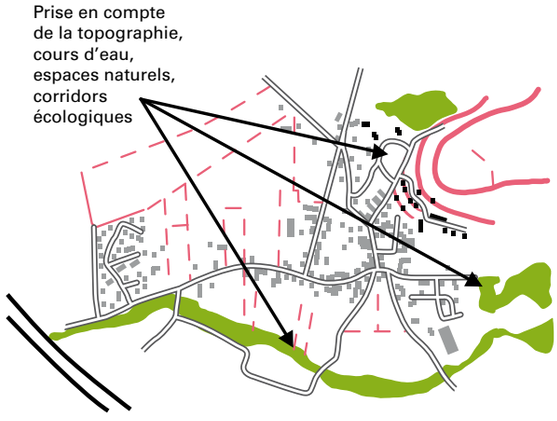
LES DIFFÉRENTES ÉTAPES DU PROJET DE DÉVELOPPEMENT D'UN VILLAGE À L'HORIZON 2030

1 - COMPRENDRE SA COMMUNE ET SON ORGANISATION

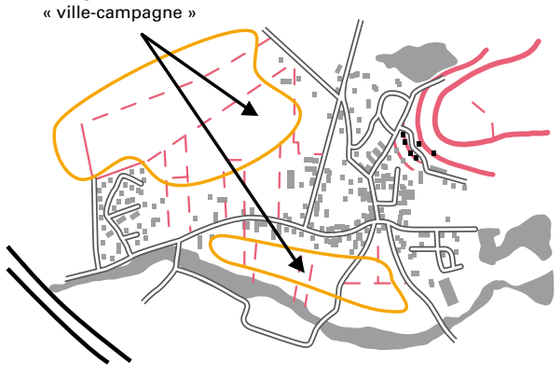
État initial



Analyser la structure naturelle et paysagère

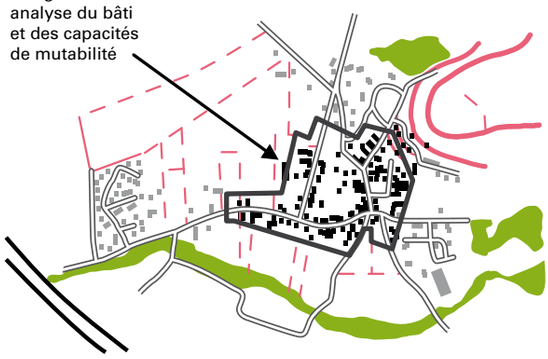


Les espaces agricoles
et la gestion de l'interface
« ville-campagne »

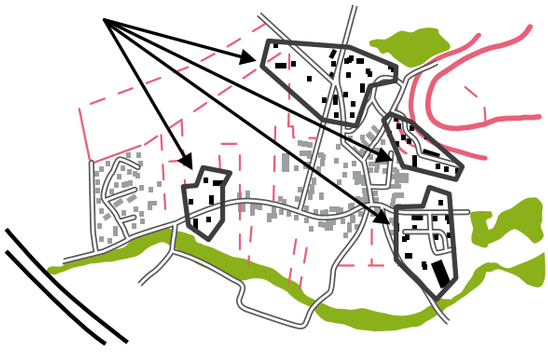


2 - PRENDRE EN COMPTE LES CARACTÉRISTIQUES MORPHOLOGIQUES DE LA COMMUNE

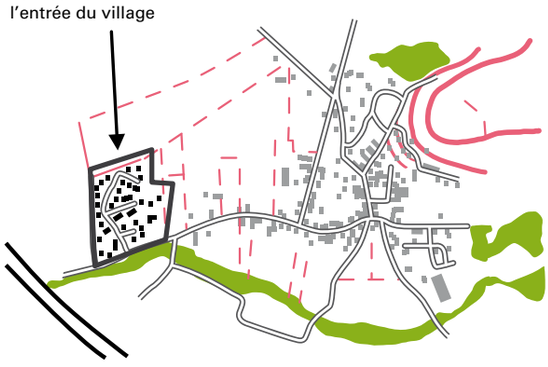
Centre historique,
village "carrefour"
analyse du bâti
et des capacités
de mutabilité



Habitat peu structuré autour
du centre historique



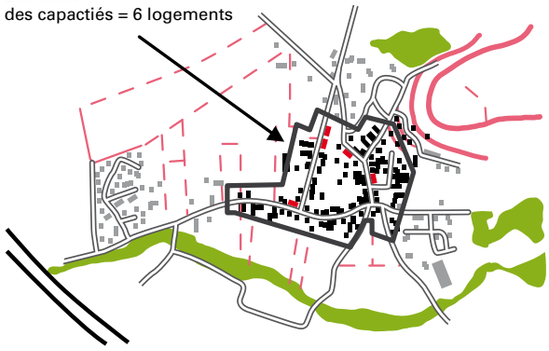
Lotissement à
l'entrée du village



3 - IDENTIFIER DES ESPACES DESTINÉS À UNE URBANISATION FUTURE

Renouvellement urbain et analyse des espaces mutables (friches, dents creuses)

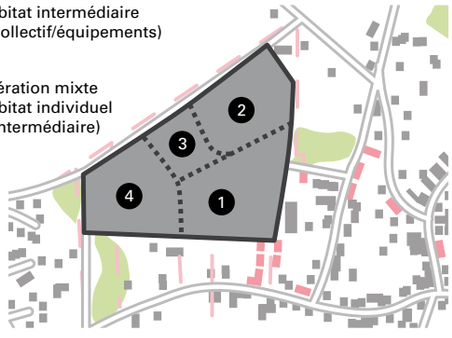
Estimation
des capactiés = 6 logements



Identification d'un espace de 6 ha environ dans le PLU, destiné à répondre aux besoins de la commune à l'horizon du PLU

1 4 Opération mixte (habitat intermédiaire et collectif/équipements)

2 3 Opération mixte (habitat individuel et intermédiaire)



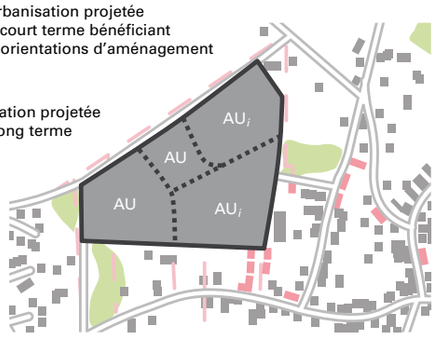
4 - DÉFINIR UNE RÉGLEMENTATION ADAPTÉE DANS LE PLU

Définir les principaux outils opérationnels de maîtrise foncière

- → outils d'acquisition foncière (droit de préemption urbain, zone d'aménagement différé, expropriation)
- → outils d'aménagement opérationnels (Zac, lotissement, permis de construire groupé)
- → outils fiscaux et financiers (participation pour la voirie et les réseaux, programme d'aménagement d'ensemble, taxe locale d'équipement, taxe foncière, subvention pour surcharge foncière.

AU *(indicé)* : urbanisation projetée à court terme bénéficiant d'orientations d'aménagement

AU : urbanisation projetée à plus long terme

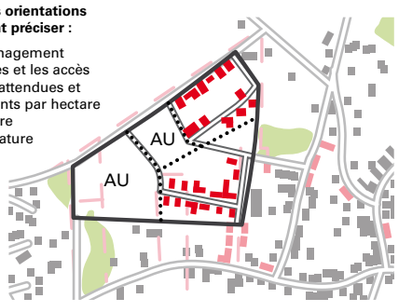


5 - PRÉCISER LE PROJET PAR LE BIAIS D'ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT INTÉGRÉES DANS LE PLU

AU *(indicé)* :

En zone AU indicées, les orientations d'aménagement peuvent préciser :

- Les modalités d'aménagement de la rue, les dessertes et les accès
- Les formes urbaines attendues et le nombre de logements par hectare
- La forme du parcellaire
- La localisation et la nature des espaces publics



6 - POURSUIVRE LE PROGRAMME

Document 2

Chapitre 7

Favoriser le développement d'un urbanisme de projet

Le développement urbain au « coup par coup » participe à la désorganisation de l'espace, à l'étalement urbain, au manque de qualité de la trame bâtie. La maîtrise de ce développement, favorisant la mixité fonctionnelle et la diversité des programmes et limitant l'étalement urbain, passe par un urbanisme de projet répondant aux besoins actuels, tout en anticipant sur les besoins futurs.

7.1 AMÉLIORER LA QUALITÉ DES NOUVELLES FORMES URBAINES PRODUITES

PRESCRIPTIONS

Les communes doivent, à travers leurs documents d'urbanisme, garantir la qualité des projets d'urbanisme et, autant que possible, prévoir les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre conformément à l'article L 123-1 du code de l'urbanisme.

Parmi les outils susceptibles d'être utilisés, figurent les orientations d'aménagement des PLU.

Les documents d'urbanisme préciseront les programmes, la trame viaire et les espaces publics, la trame verte.

Le règlement comportera des règles garantissant l'insertion des projets dans le site, précisant les modalités d'implantation des constructions, et contiendra des mesures garantissant les économies d'énergie. **Ces dispositions devront avoir été précisées préalablement à l'ouverture à l'urbanisation d'une zone à urbaniser (AU) ou d'une zone d'urbanisation future (NA) ou encore d'une zone naturelle.**

RECOMMANDATIONS

À titre d'exemple, un règlement de PLU et les orientations d'aménagement peuvent détailler :

- **pour le programme :** équilibre et mixité entre logements, activités et équipements, type de logement souhaité, densité, pour assurer la mixité de l'habitat dans tous les domaines, intégration de principe d'urbanisme durable
- **pour la trame viaire et les espaces publics**, prenant en compte le souci de liaison avec les autres voies et secteurs de la commune, les différents modes de déplacement : voitures particulières, accès par car ou bus, chemins piétons, pistes cyclables
- **pour la trame verte :** maillage avec les trames vertes existantes à la périphérie, traitement des franges entre l'opération et la périphérie en tenant compte des images perçues depuis l'extérieur, les espaces verts internes communs, les aires de jeux
- **pour l'implantation du bâti :** alignement, continuité, sens des faîtages, traitement des espaces entre rues et bâtiments, silhouette générale de l'urbanisation créée
- **pour les mesures pour un urbanisme et une architecture économes :** orientation du bâti, traitement des eaux pluviales, types de constructions envisagés, modes de chauffage et énergie, qualité des matériaux utilisés

Introduction de la nature dans la ville : exemple des éco-quartiers des Béalières à Meylan et des Hauts de Feuilly à Saint-Priest : préservation d'un espace boisé et d'une source d'eau en coeur d'îlot aux Béalières ; qualité et importance du traitement paysager et de la nature dans l'opération des Hauts de Feuilly

Éco-quartier les Hauts de Feuilly, Saint-Priest

Préservation d'un espace boisé et d'une source d'eau en cœur d'îlot - Éco-quartier les Béalières à Meylan

7.2 VEILLER AU MAINTIEN ET AU DÉVELOPPEMENT DES TRAMES VERTES URBAINES

PRESCRIPTIONS

Les documents d'urbanisme identifient et contribuent à la constitution d'une trame verte urbaine à l'intérieur du tissu urbain et en extension urbaine[37].

Ils doivent préserver plus largement dans les secteurs d'extension une part significative d'espaces verts non bâtis, traités en espaces collectifs (publics ou privés), notamment dans les opérations d'aménagement, afin d'assurer les liaisons entre les espaces urbanisés et les espaces naturels et agricoles. Les espaces verts ont en effet un rôle majeur dans la préservation de la qualité de l'air, la lutte contre les îlots de chaleur, le maintien de la biodiversité, ou plus simplement pour leur rôle d'espace de repos et de détente.

Pour toute nouvelle opération d'aménagement, une part minimale d'espaces verts doit être prévue dans la surface d'assiette totale du projet.

Les documents d'urbanisme doivent également déterminer les conditions de la prise en compte du paysage et de l'environnement. Ils organisent une continuité des milieux écologiques nécessaire à la mobilité des espèces.

Ces orientations sont mises en œuvre à l'occasion d'opérations de renouvellement urbain ou d'extension urbaine en s'appuyant sur les éléments de la géographie spécifique à chaque commune (en identifiant si besoin les éléments de continuités vertes à restaurer ou à créer) : terrains agricoles interstitiels à préserver, corridors écologiques, préservation de parcs et jardins publics ou privés, itinéraires de modes doux, berges de rivières, jardins familiaux… Cette volonté de **« faire pénétrer la nature en ville »**[38] doit notamment devenir l'un des éléments fondateurs des politiques d'urbanisme qui seront développées dans les années à venir sur les agglomérations du territoire.

Vallée de la Gère, Vienne

[37] *En accord avec les orientations de la DTA relatives au développement des trames vertes urbaines*

[38] *Possibilité dans les PLU d'instituer une servitude consistant à localiser les espaces verts à créer ou à modifier (L.123-2c du code de l'urbanisme)*

Chapitre 8

Anticiper les besoins en équipements

La croissance de la population (environ 40 000 habitants supplémentaires d'ici à 2030) et l'évolution de la structure des ménages (augmentation prévisible des individus de la tranche d'âge 10-19 ans, augmentation significative des personnes âgées de plus de 75 ans) entraîneront des besoins nouveaux. Ces évolutions auront notamment une incidence sur le niveau de fréquentation des équipements scolaires (nécessitant la construction de l'équivalent de 2 collèges de 700 places et un lycée de 1 100 places) et des équipements liés à la santé (environ 196 lits en hôpitaux et cliniques pour maintenir le taux d'équipement actuel et environ 30 établissements spécialisés nouveaux destinés à l'accueil des personnes âgées[39]).

PRESCRIPTIONS

Les besoins en équipements (équipements administratifs et sociaux, de santé, d'enseignement, de sport et de culture) sont évalués au niveau intercommunal en lien avec les perspectives de croissance démographique du territoire et l'évolution des besoins des différentes classes d'âge.

Les établissements spécialisés dans l'accueil des personnes âgées, les écoles et services à la petite enfance et autres équipements publics de proximité se localisent prioritairement dans les centres-villes et centres-bourgs afin de permettre leur accessibilité au plus grand nombre par le biais de modes doux.

Les nouveaux équipements structurants de rayonnement intercommunal (cinéma, médiathèque, centre nautique…), doivent s'implanter dans les agglomérations et pôles urbains du territoire. Au sein de ceux-ci, ces équipements sont localisés en priorité à l'intérieur ou en continuité directe du centre urbain et doivent bénéficier d'une desserte en transports en commun et modes de déplacement doux adaptés à leur niveau de fréquentation.

Les accès aux équipements pour les piétons et les vélos depuis les secteurs d'habitat feront également l'objet d'une attention particulière.

Le musée archéologique de Saint-Romain-en-Gal

[39] *cf. sous-chapitre 4.2 de la présente partie*

Chapitre 9

Mettre en place des politiques publiques permettant la maîtrise du foncier

La question foncière est transversale aux différents enjeux du Scot : le foncier est la matière première localisée du développement, ressource naturelle limitée et difficilement renouvelable. La concrétisation de nombre des orientations du Scot nécessite la conduite de politiques foncières : la priorité au renouvellement urbain induit des politiques de reconversion du foncier, l'intensification du développement autour des pôles de transports collectifs demande une maîtrise foncière sur des périmètres stratégiques, la limitation de l'étalement urbain appelle à la constitution de réserves foncières en contact avec l'urbanisation existante, etc.

9.1 UNE STRATÉGIE FONCIÈRE À L'ÉCHELLE DU SCOT QUI S'APPUIERA SUR DES PARTENAIRES ET DES OUTILS VARIÉS

De toutes les structures et outils susceptibles d'apporter un soutien opérationnel aux ambitions du Scot, **l'Epora (établissement public foncier ouest Rhône-Alpes) est un partenaire majeur.**

L'intégralité des Rives du Rhône, à l'exception de la communauté de communes du pays roussillonnais, se situe dans le territoire de compétence de l'établissement. L'intérêt d'une appartenance à l'Epora de cette communauté de communes, sujette à des enjeux fonciers importants (pôles-gares, foncier d'extension d'espaces économiques stratégiques…), est à étudier.

Les axes prioritaires de la stratégie foncière des Rives du Rhône s'inscrivent aujourd'hui en complet accord avec les objectifs 2007-2013 de l'Epora qui sont d'améliorer l'attractivité (friches), de faire levier sur le développement (foncier de grande dimension), d'assurer une gestion durable du foncier (articulation recyclage foncier - foncier d'extension) et contribuer à la cohésion sociale et territoriale (logements sociaux).

PRESCRIPTIONS

Les interventions de l'Epora, de la Safer et des conseils généraux sur le territoire doivent être conditionnées au respect de ces objectifs fondamentaux en intégrant également une exigence de qualité environnementale des opérations.

La stratégie d'intervention foncière sur le territoire se structure autour de 4 axes prioritaires :

- **le traitement des friches industrielles**, sur la base d'un projet de reconversion, notamment dans les secteurs de la Gère et de l'axe rhodanien (en particulier la friche de Pont-à-Mousson de 30 ha à Andancette)
- **l'optimisation du foncier autour des gares** dans le cadre de projets de renouvellement urbain visant à densifier le tissu urbain existant (identification des gisements fonciers) et à renforcer les liens entre l'urbanisme et les transports collectifs
- **l'accompagnement du développement des zones d'activités économiques stratégiques** identifiées dans le Scot (Zip Salaise-Sablons, parc d'activités Nord Drôme Ardèche) par une maîtrise foncière
- **la protection des espaces agricoles et naturels périurbains** à valeur stratégique

RECOMMANDATIONS

Concernant ce dernier axe, le Scot considère que certains territoires agricoles peuvent être le lieu préférentiel d'intervention des Safer ou des conseils généraux pour la mise en œuvre des PPEANP[40].

On peut notamment distinguer :

- les zones de maraîchage et de productions à circuits courts autour et au sud de l'agglomération viennoise
- les parcelles arboricoles, en particulier celles irriguées, sur le pourtour de l'agglomération Roussillon – Saint-Rambert-d'Albon
- les espaces ouverts entre forêt et tissu urbain sur le plateau du Pilat
- les coupures vertes à préserver entre agglomérations, entre Saint-Rambert-d'Albon et Anneyron en particulier
- l'ensemble remarquable forêt alluviale, plaine et coteaux boisés du Gerbey (mosaïque de milieux pouvant faire l'objet d'un ENS)
- la balme viennoise séparant l'Ozon de la Sévenne en partenariat avec le Sepal

L'ensemble des secteurs à enjeux fonciers doit pouvoir bénéficier d'une veille (mise en place à l'échelle du Scot ou des intercommunalités), permettant le cas échéant, de bénéficier des politiques d'anticipation et de constituer des réserves foncières (avec une vigilance particulière dans le cas de projets de création ou d'extension de lignes de transports collectifs en site propre qui sont de puissants vecteurs de valorisation foncière).

Un atlas des potentialités foncières du territoire, en lien avec les objectifs prioritaires du Scot, pourrait être réalisé à l'échelle du Scot ou des intercommunalités. À l'image d'un référentiel foncier, il permettrait par exemple, sur des périmètres de veille délimités :

- d'informer les décideurs des potentialités et des contraintes foncières du secteur concerné afin que les projets d'aménagement tiennent compte de ces paramètres essentiels
- de préparer les programmes d'intervention foncière à mettre en œuvre sur le secteur

[40] *Cf. partie 3, sous-chapitre 2.2*

9.2 DÉVELOPPER LES CAPACITÉS D'ACTION DES COMMUNES ET INTERCOMMUNALITÉS

Afin de mettre en œuvre la stratégie du Scot au travers de leurs projets d'aménagement, le Scot incite les collectivités et intercommunalités à mobiliser tous les leviers de l'urbanisme et de l'action foncière.

PRESCRIPTIONS

Les programmes locaux de l'habitat

Les PLH élaborés par les intercommunalités comportent un volet « foncier » dans leur programme d'actions.

RECOMMANDATIONS

Les leviers fonciers

Pour mettre en application les orientations du Scot et réaliser dans les meilleures conditions leurs projets d'aménagement, les collectivités sont incitées à élaborer une stratégie foncière à leur échelle et à mobiliser les différents leviers fonciers à leur disposition. Le premier outil de la stratégie foncière reste le plan local d'urbanisme (PLU).

Les moyens et les outils de maîtrise et d'intervention foncière à disposition des collectivités sont nombreux :

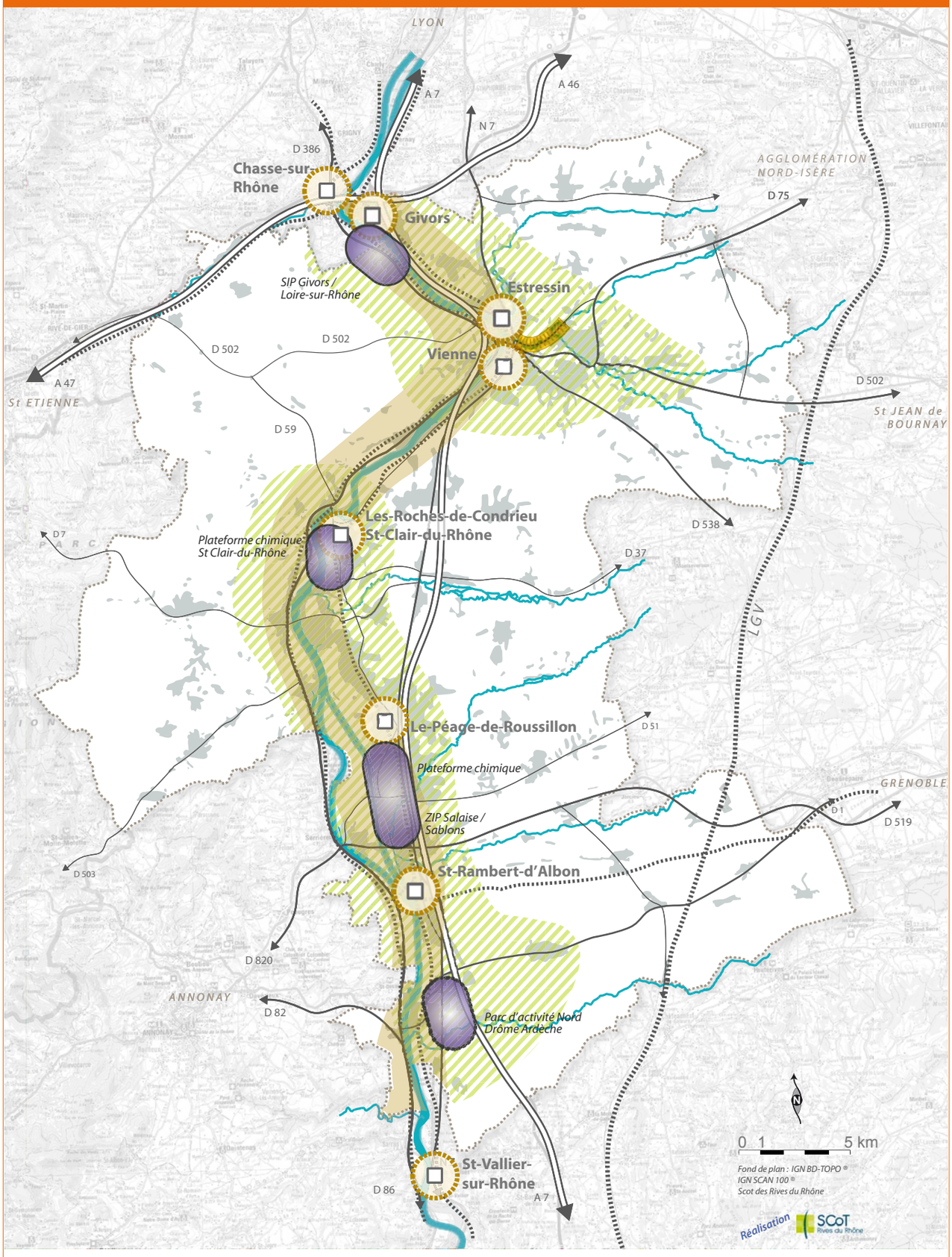
- zone d'aménagement différé
- droit de préemption urbain
- démarches d'acquisition amiables permettant une maîtrise foncière par la collectivité en fonction des opportunités
- emplacements réservés
- périmètres d'attente, permettant de geler la situation d'un périmètre pendant un délai pouvant aller jusqu'à cinq ans, dans l'attente d'un projet d'aménagement global
- servitude pour la mixité de l'habitat
- déclaration d'utilité publique dans le cadre d'opérations d'aménagement d'espaces ou d'équipements publics, de restauration immobilière dans les centres anciens

Afin d'avoir une meilleure cohérence entre les différents documents d'urbanisme d'une même intercommunalité, et afin de faciliter la mise en œuvre du Scot et des politiques sectorielles des EPCI (économie, habitat, équipements…), **la prise de compétence PLU à l'échelle intercommunale et/ou l'élaboration de PLU intercommunaux sont vivement recommandés,** notamment au niveau de l'agglomération Roussillon - Saint-Rambert-d'Albon qui reste proportionnellement le territoire qui connaîtra la plus importante croissance démographique et urbaine.

Les collectivités pourront également mobiliser les différentes démarches d'aménagement offertes, notamment au regard des modalités de participation des constructeurs aux dépenses d'aménagement :

- utilisation de la participation pour voiries et réseaux (PVR) le long des voiries et réseaux à réaliser ou à rénover
- programme d'aménagement d'ensemble et convention de projet urbain partenarial, permettant la participation des aménageurs/constructeurs
- zone d'aménagement concerté, avec maîtrise foncière totale ou partielle

TERRITOIRES PRIORITAIRES DE VEILLE ET D'INTERVENTION FONCIÈRE



valorisation des friches et sites stratégiques de la vallée du Rhône

maîtrise foncière des sites de développement économique métropolitains

préservation des " champs urbains "
(espaces agricoles et naturels sous pression directe de l'urbanisation)

problématique spécifique de requalification de la vallée de la Gère

renouvellement / densification dans les pôles gares (rayon 1km)

ligne SNCF / gare

Document 2

Document 2

CONCLUSION

De nouvelles perspectives…

Le projet de territoire soutenu par les élus dans ce document d'orientations générales marque leur volonté forte de ne pas subir mais au contraire d'être maîtres des dynamiques à l'œuvre, qu'elles soient économiques, démographiques ou encore commerciales. Ce projet, en régulant et orientant la croissance démographique et urbaine, en arbitrant pour le long terme entre les différentes valorisations possibles d'espaces à enjeux, représente le résultat de l'appropriation par les élus de la loi SRU et des enjeux du développement durable.

Le diagnostic a alerté les acteurs locaux sur les menaces que les dynamiques métropolitaines, l'évolution des modes de vie, mais aussi des éléments plus conjoncturels, comme l'essor de la spéculation immobilière, faisaient courir au territoire : augmentation du trafic automobile et de la congestion routière, consommation foncière démesurée, croissance exponentielle du trafic routier de marchandises en lien avec l'essor de la logistique, sous-valorisation des modes de transport fluviaux et ferroviaires, atteinte aux espaces naturels et à la ressource en eau.

À titre d'exemple, si ces tendances se poursuivaient, environ 2 300 hectares seraient artificialisés d'ici à 2030, dont 80 % pour les seuls besoins de l'habitat (sur la base des 24 000 logements envisagés pour répondre à la croissance démographique attendue d'environ 40 000 habitants supplémentaires[41]). La poursuite de la périurbanisation et de l'étalement urbain n'aurait fait qu'accroître les difficultés rencontrées, en renforçant les déséquilibres sociaux et géographiques, en poursuivant la dilution de l'armature urbaine et en confortant les dépendances à la voiture particulière… Pour mémoire, la surface agricole utile du territoire a diminué de 10 % (4 600 ha) entre 1988 et 2000 !

S'inscrivant dans la continuité du projet d'aménagement et de développement durable validé par les élus des Rives du Rhône en mars 2007, **le présent Dog a donc pour ambition de donner une opérationnalité et une force réglementaire aux grands objectifs politiques** qui étaient affichés alors, pour un environnement préservé, un développement économique responsable, un mode de production urbaine plus soigné, des transports en commun à l'attractivité renforcée.

De nombreuses incertitudes demeurent à la date de réalisation du Scot quant aux évolutions auxquelles se préparer à long terme et à leurs impacts sur le territoire : grands projets d'infrastructure, devenir de la chimie et des grands pôles industriels, évolution de la politique agricole commune, mais aussi évolution de la crise économique actuelle, renchérissement du prix du pétrole en lien avec la raréfaction des ressources fossiles, changement climatique.

La capacité offerte aux élus de suivre et d'évaluer en permanence la pertinence de leur Scot et son efficacité reste vis-à-vis de ces « zones de flous » les meilleurs outils. De fait, **les orientations du Scot feront l'objet d'un suivi régulier**, notamment en veillant à son appropriation par les programmes locaux de l'habitat, les plans de déplacements urbains et les plans locaux d'urbanisme…

À l'horizon 2030, près de 1 100 ha a minima devraient donc être économisés sur les seuls besoins liés à l'habitat. En effet, la consommation foncière maximale envisagée pour la production des 24 000 nouveaux logements est de 800 ha, **hors déduction des économies qui seront faites dans le cadre de la politique de réinvestissement urbain** promue par le Scot (de 30 à 60 % du foncier pourront de toute évidence être « trouvés » à l'intérieur du tissu urbain existant des communes).

De plus, environ 16 000 logements sur les 24 000 envisagés dans le Scot, soit les deux tiers, seront construits dans les agglomérations et les villes de la vallée du Rhône, à proximité immédiate des gares ferroviaires, des lignes de transports en commun, des services, commerces et pôles d'emploi. La réussite de cet objectif représentera à terme autant de déplacements motorisés évités, soit moins de production de dioxyde de carbone et un meilleur art de vivre pour les habitants des Rives du Rhône.

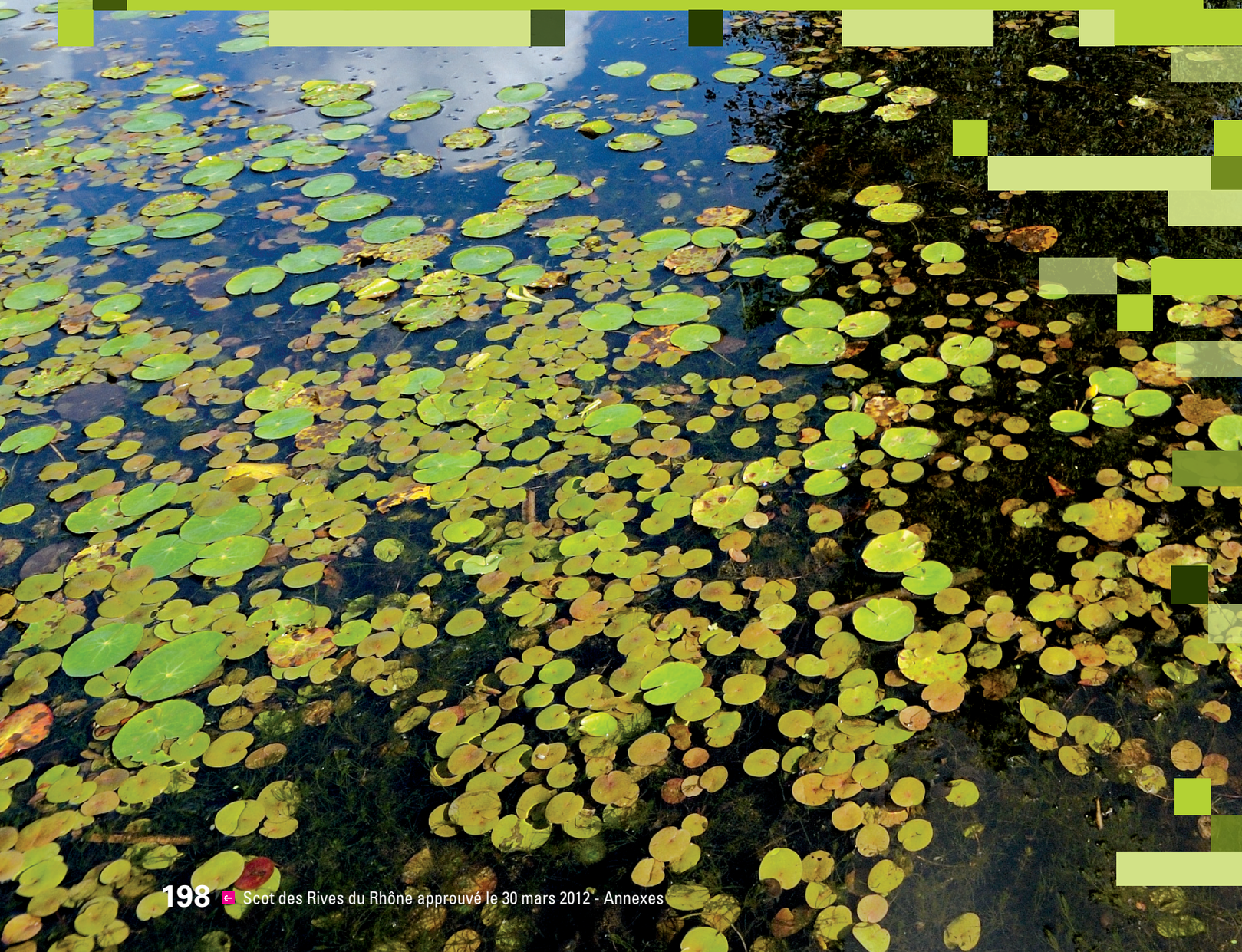
De même, le Scot offre une vision claire des espaces qui seront nécessaires et donc investis pour l'entretien du dynamisme économique du territoire, en localisant clairement les sites de niveau intercommunal ou métropolitain envisagés pour les années à venir. Près de 500 ha de ZAE, en comptabilisant les surfaces disponibles et en projet, sont envisagés, répondant aux besoins identifiés pour le territoire. La nécessaire desserte par les transports en commun des sites les plus importants apporte un gage supplémentaire pour le développement durable.

Le projet de Scot fournit donc aux acteurs du territoire, habitants comme partenaires socio-économiques, une image claire, lisible et sans ambiguïté de l'avenir vers lequel souhaite tendre les élus. Le temps de la mise en œuvre s'ouvre désormais et représente le nouveau défi collectif à relever…

[41] Sur la base de l'analyse de la consommation foncière du rapport de présentation

Document 3

Annexes



ANNEXE 1 200
Tableau de synthèse des orientations du Scot relatives à l'habitat à l'horizon 2030

ANNEXE 2 201
Principaux espaces d'activités disponibles à la vente et/ou en projet à court et moyen terme en 2010, en ha

ANNEXE 3 202
Espaces naturels à protéger

ANNEXE 4 211
Secteurs de vigilance pour la protection à long terme des zones de ressources majeures pour l'alimentation en eau potable

ANNEXE 5 214
Table des illustrations du Padd

ANNEXE 6 216
Table des illustrations du Dog

ANNEXE 7 219
Lexique

ANNEXE 8 221
Article R.122-3 du code de l'urbanisme

ANNEXE 9 221
REEDDDI pour un PLU ?
La méthode mnémotechnique

ANNEXE 1 : TABLEAU DE SYNTHÈSE DES ORIENTATIONS DU SCOT RELATIVES À L'HABITAT À L'HORIZON 2030

Prospective 2030	Nouveaux logements [1]	Nouveaux logements (moyenne/an)	Nombre de logements abordables dans la production totale	Foncier nécessaire en ha [2]
CA pays viennois	8 450	402	1 470	266
Dans agglomération viennoise	6 250	298	1 250	156
Bourgs-centres	-	-	-	-
Villages	2 200	105	220	110
Sainte-Colombe (agglo viennoise)	245	12	49	6
CC région de Condrieu	1 775	85	269	68
Dans pôle Condrieu - Saint-Clair	470	22	94	16
Loire-sur-Rhône (agglo viennoise)	295	14	59	7
Bourgs-centres	305	15	46	10
Villages	705	34	71	35
CC Pilat rhodanien	1 895	90	269	76
Ville de Pélussin	430	21	86	14
Bourgs-centres	715	34	108	24
Villages	745	36	75	37
CC pays roussillonnais	7 920	377	1 423	246
Dans pôle Condrieu - Saint-Clair	880	42	176	29
Dans agglomération Roussillon - Saint Rambert	5 435	259	1 087	136
Bourgs-centres	-	-	-	-
Villages	1 610	77	161	81
CC Rhône Valloire	3 310	158	532	113
Dans agglomération Roussillon - Saint-Rambert	1 760	84	352	44
Bourgs-centres	500	24	75	17
Villages	1 045	50	105	52
Ensemble Scot	23 595	1 124	3 392	775

[1] Valeur approchante à 5 logements près (totaux exprimés au plus près des totaux réels)
[2] Les disponibilités foncières mobilisables dans le tissu urbain existant doivent être déduites de cette estimation

ANNEXE 2 : PRINCIPAUX ESPACES D'ACTIVITÉS DISPONIBLES À LA VENTE ET/OU EN PROJET À COURT ET MOYEN TERMES EN 2010, EN HA

Intercommunalités	Nom de la zone	Foncier occupé	Foncier immédiatement disponible à la vente (viabilisé et commercialisable)	Foncier nouveau disponible après extension et viabilisation		TOTAL des surfaces commercialisables***	
		(au 1er septembre 2011)		Foncier brut total	Foncier net commercialisable estimé**		Sous total EPCI
CCRV	PANDA (Anneyron / Albon / Saint-Rambert-d'Albon)	24	25	207	150	175	175
CCPR	Zip Salaise-Sablons	109*	22	172*	150	172	246
	ZAE Rhône Varèze (Saint-Maurice-l'Exil/ Clonas sur Varèze)	30	19	50	35	54	
	Plein sud (Phase 2 nord et ZAE Les Nèves)			30	20	20	
CAPV	ZAE Saluant / Le Grand Champ (Chonas l'Amballan / Reventin-Vaugris)	33,5		63	42	42	66,8
	ZAE « les Platières » (Chasse-sur-Rhône)	7,9	3,2	5	3	6,2	
	ZAE Monplaisir-Le Rocher (Pont-Evêque / Estrablin)	75,5	2,6	25	16	18,6****	
TOTAL		279,9	71,8	552	416	487,8	487,8

** Propriétés CNR et CCPR*
*** Estimation établie sur la base d'une valorisation à la vente suite aux aménagements de 2/3 à 3/4 du foncier brut (hors voiries, stationnements, espaces verts...)*
**** Foncier immédiatement disponible à la vente + foncier net commercialisable estimé après extension et viabilisation*
***** Extension possible à terme vers l'est en direction du secteur de la Pape (faisabilité à affiner dans le cadre d'études spécifiques)*

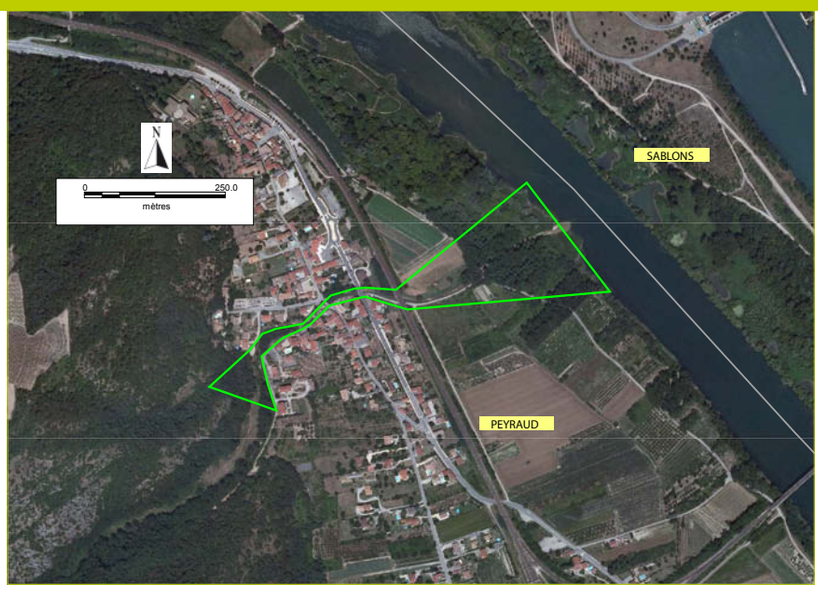
ANNEXE 3 : ESPACES NATURELS À PROTÉGER

Le territoire des Rives du Rhône est un secteur d'interface stratégique pour la circulation de la faune à l'échelle de la région Rhône-Alpes. L'un des objectifs des corridors est de mettre en relation et de maintenir des liaisons entre les espaces naturels protégés précédemment cités, de garder connectés entre eux les « cœurs verts », zones naturelles du territoire où la circulation de la faune ne rencontre pas de difficultés (monts du Pilat, collines boisées des balmes viennoises, plateaux de Bonnevaux et de Chambaran et leurs prolongements jusqu'à la vallée du Rhône.

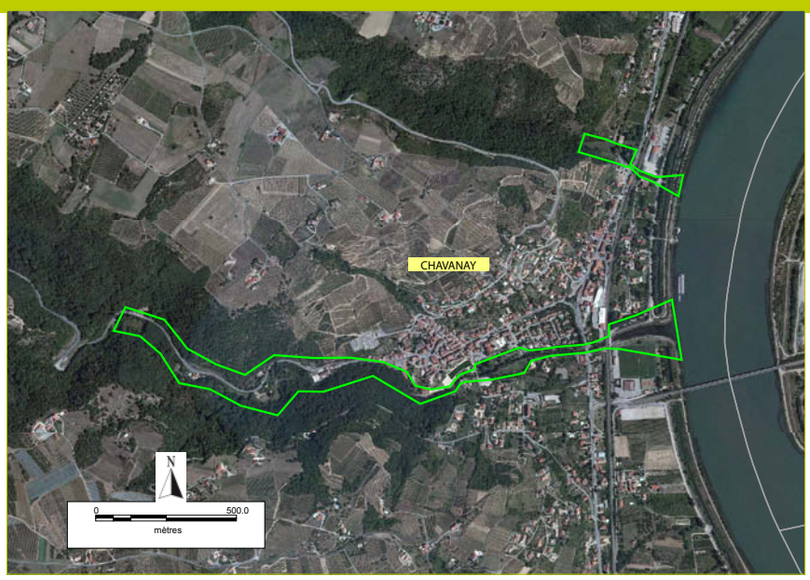
Les connexions entre les cœurs verts et les liaisons entre espaces naturels protégés participent ainsi au réseau écologique du territoire et doivent être préservées.

Les principaux corridors écologiques recensés sur le territoire sont les suivants :

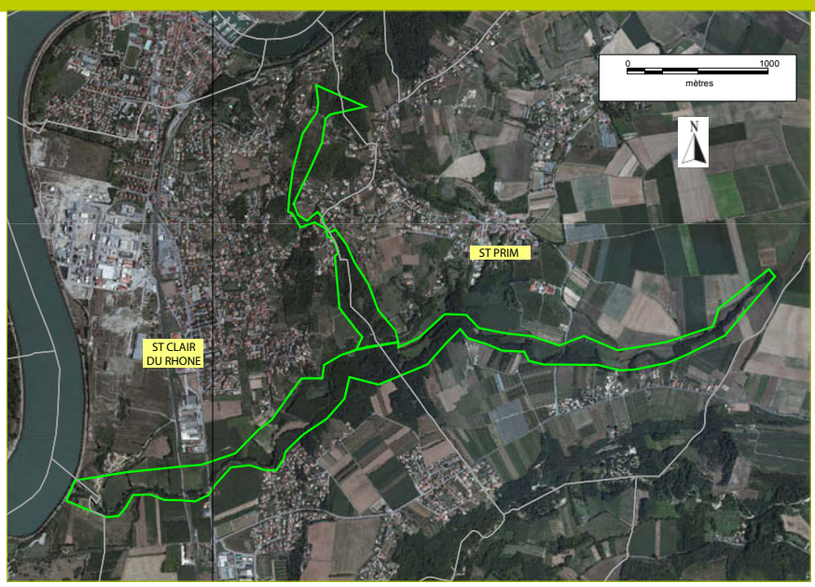
CORRIDOR ÉCOLOGIQUE DE CRÉMIEU



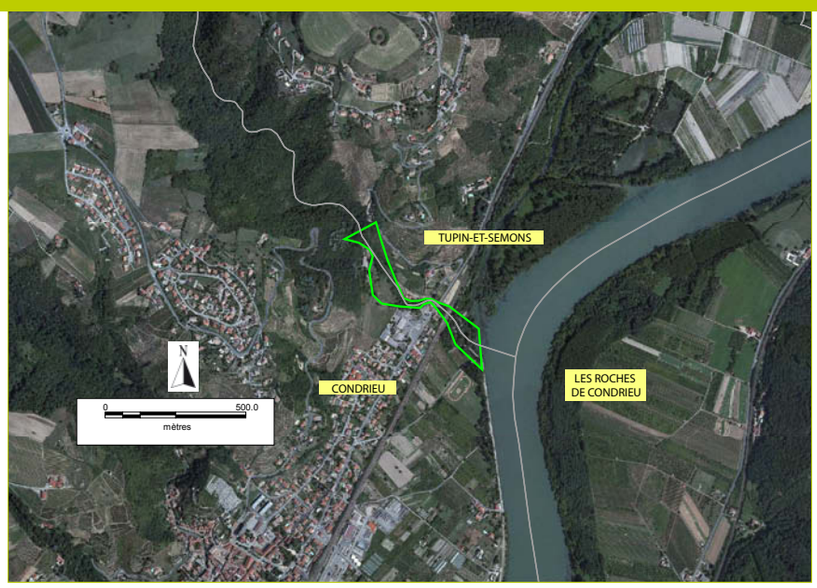
CORRIDOR ÉCOLOGIQUE DE RÉGRILLON ET CHANSON



CORRIDOR ÉCOLOGIQUE DU SALUANT / SAINT-CLAIR / SAINT-PRIM



CORRIDOR ÉCOLOGIQUE DU BASSEMON



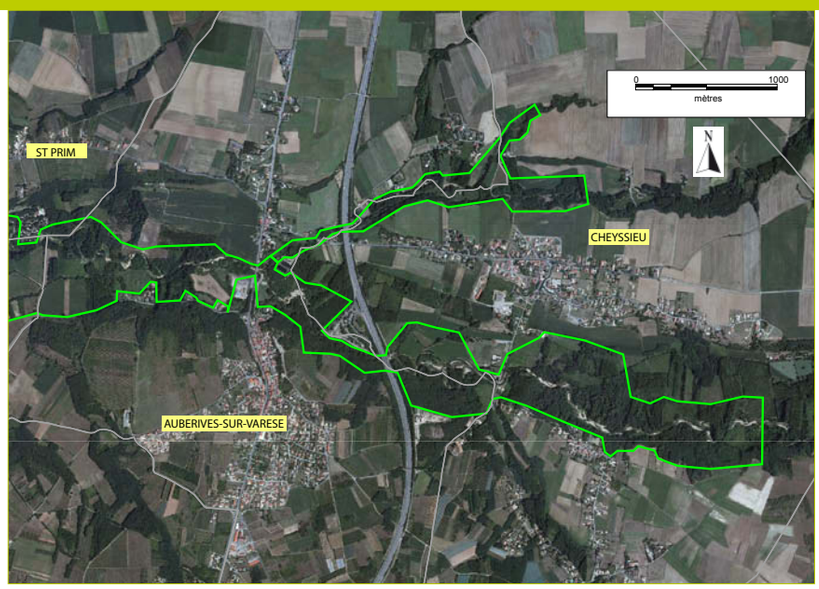
CORRIDOR ÉCOLOGIQUE DU VÉRIN

CORRIDOR ÉCOLOGIQUE DE LA SANNE AMONT

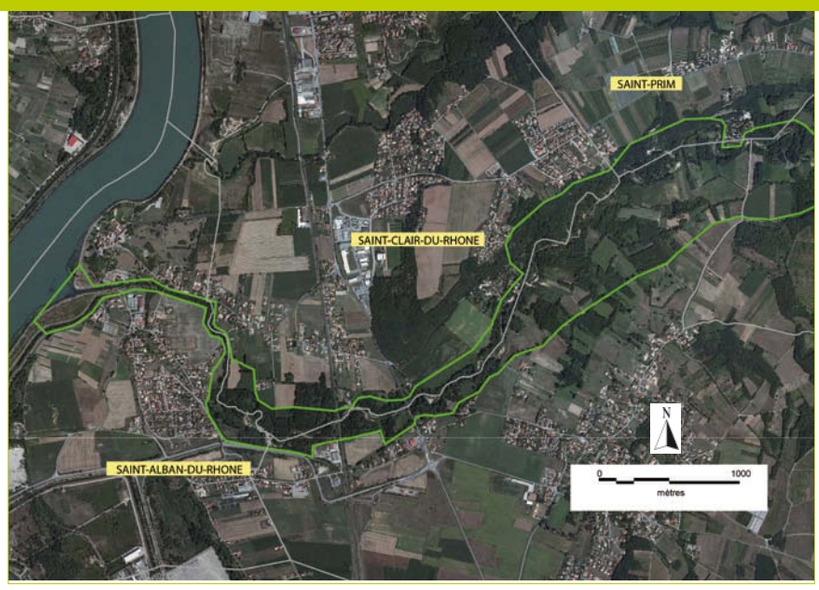
CORRIDOR ÉCOLOGIQUE DE LA SANNE CENTRE

CORRIDOR ÉCOLOGIQUE DE LA SANNE ET DU DOLON AVAL

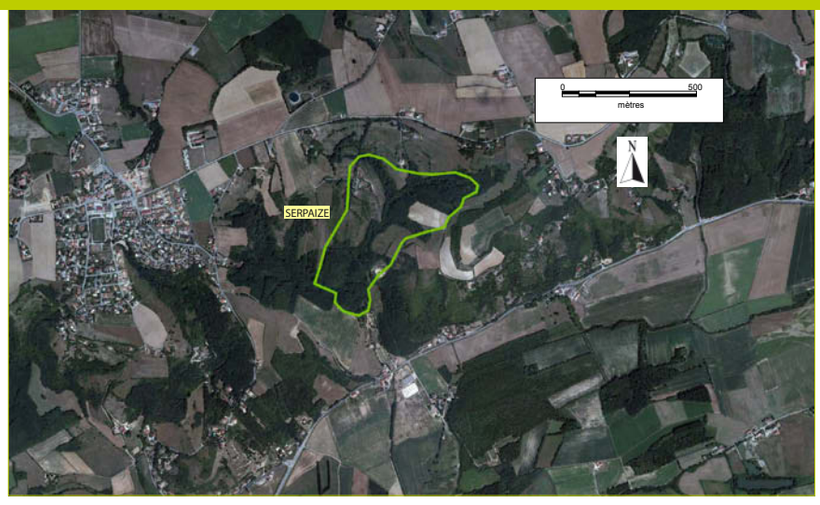
CORRIDOR ÉCOLOGIQUE DE LA VARÈZE AMONT



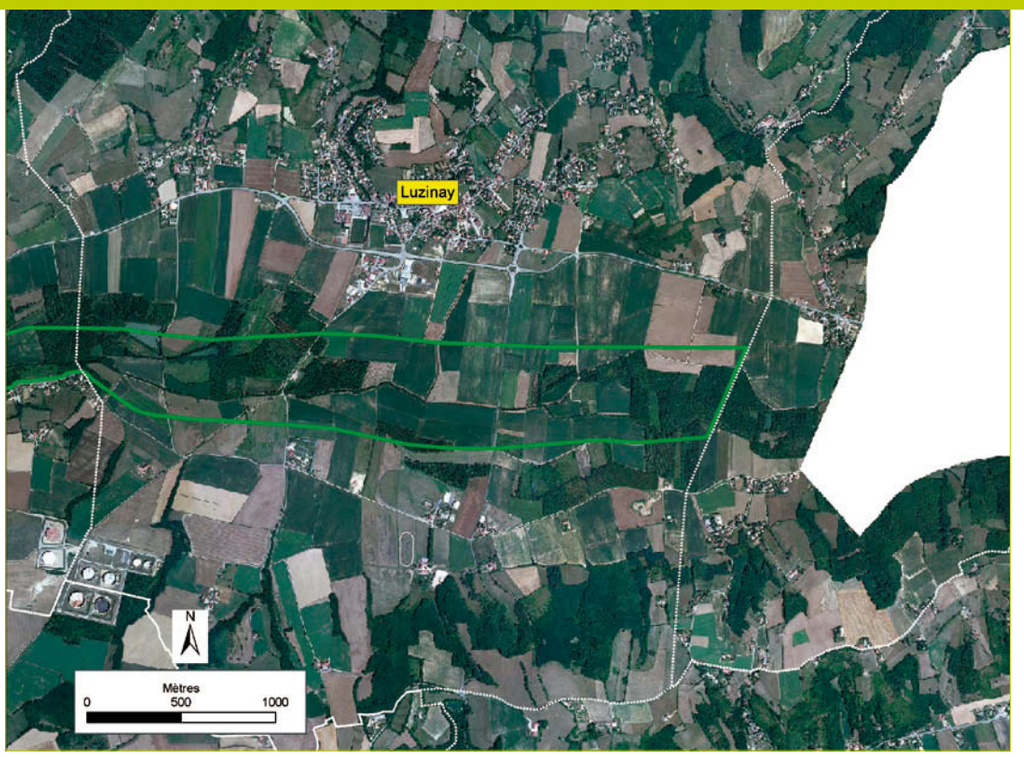
CORRIDOR ÉCOLOGIQUE DE LA VARÈZE AVAL



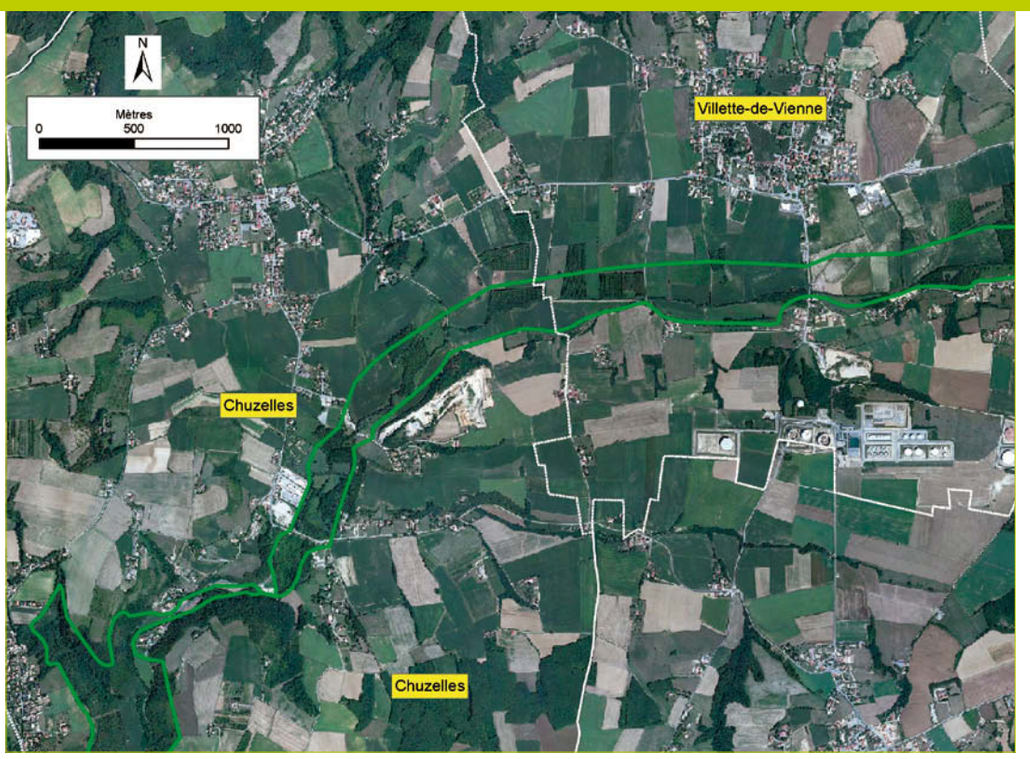
SITE ÉCOLOGIQUE DE LA COMBE DU LOUP



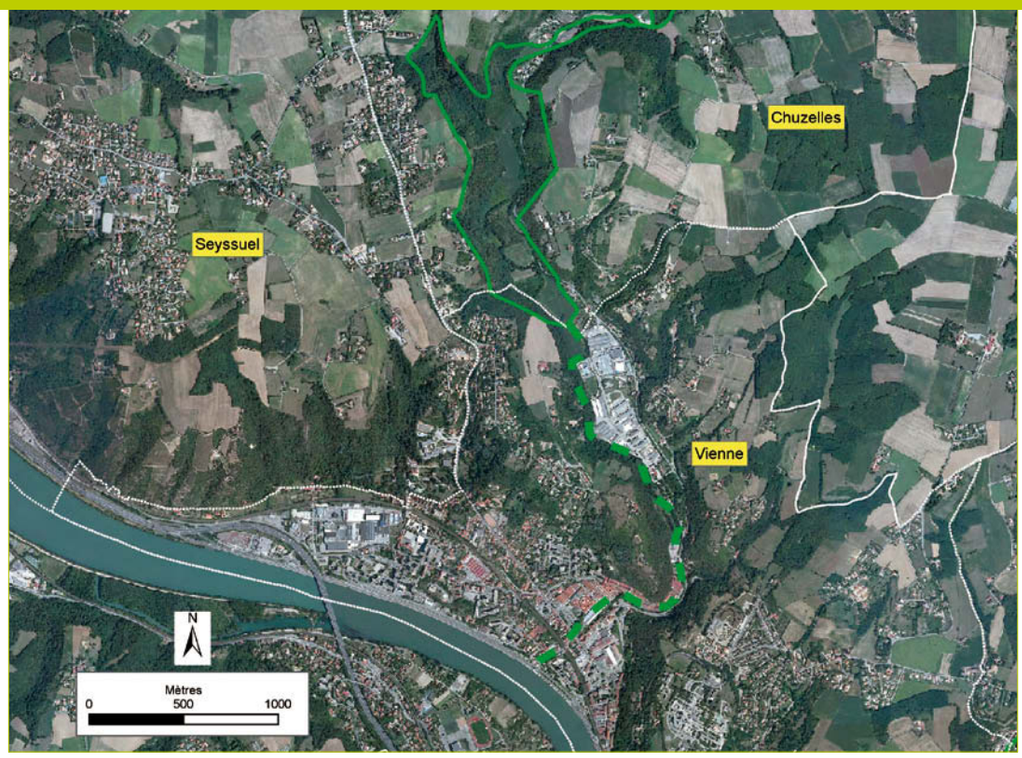
CORRIDOR ÉCOLOGIQUE DE LA SÉVENNE AMONT



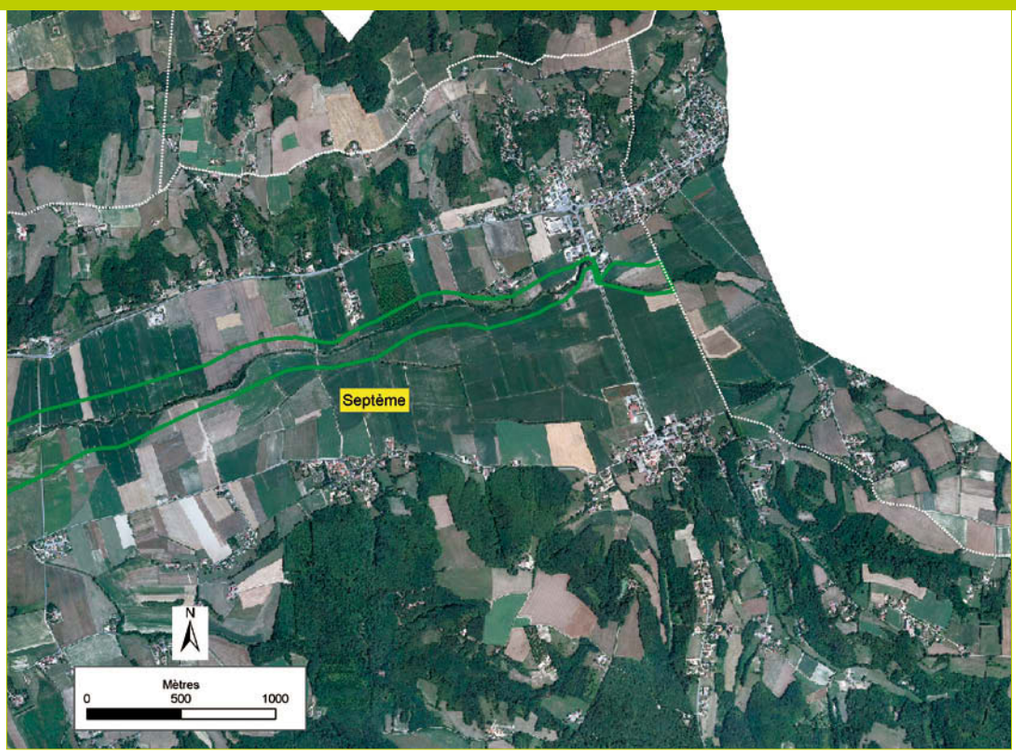
CORRIDOR ÉCOLOGIQUE DE LA SÉVENNE MÉDIAN



CORRIDOR ÉCOLOGIQUE DE LA SÉVENNE AVAL

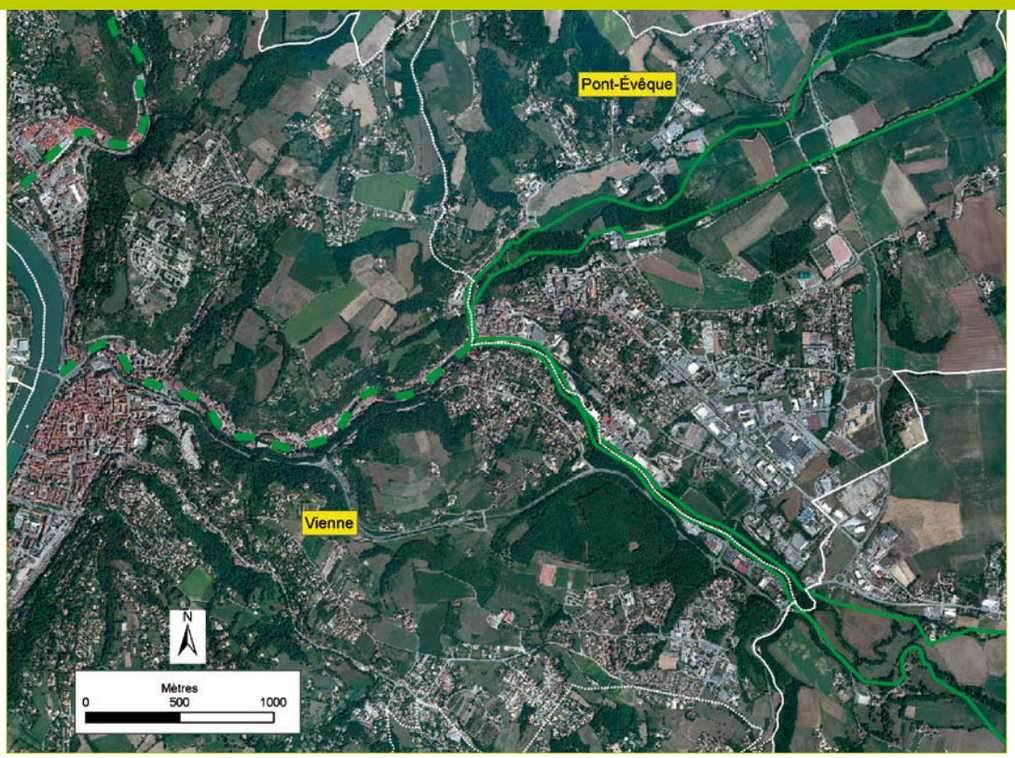


CORRIDOR ÉCOLOGIQUE DE LA VÉGA AMONT

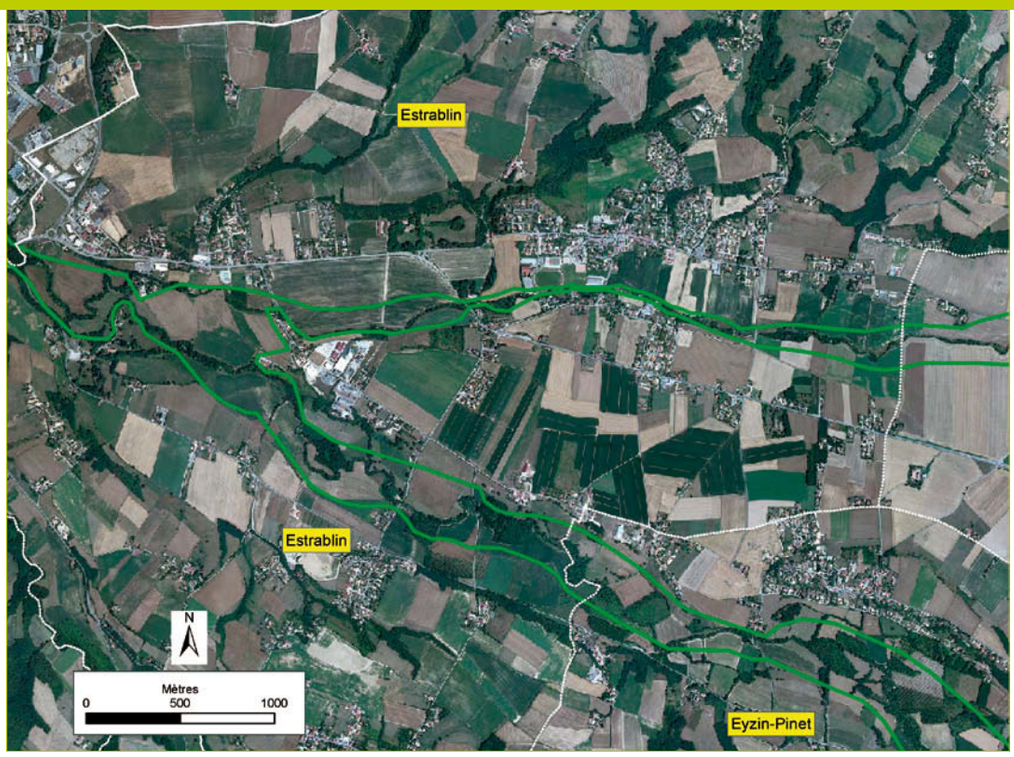


CORRIDOR ÉCOLOGIQUE DE LA VÉGA MÉDIAN

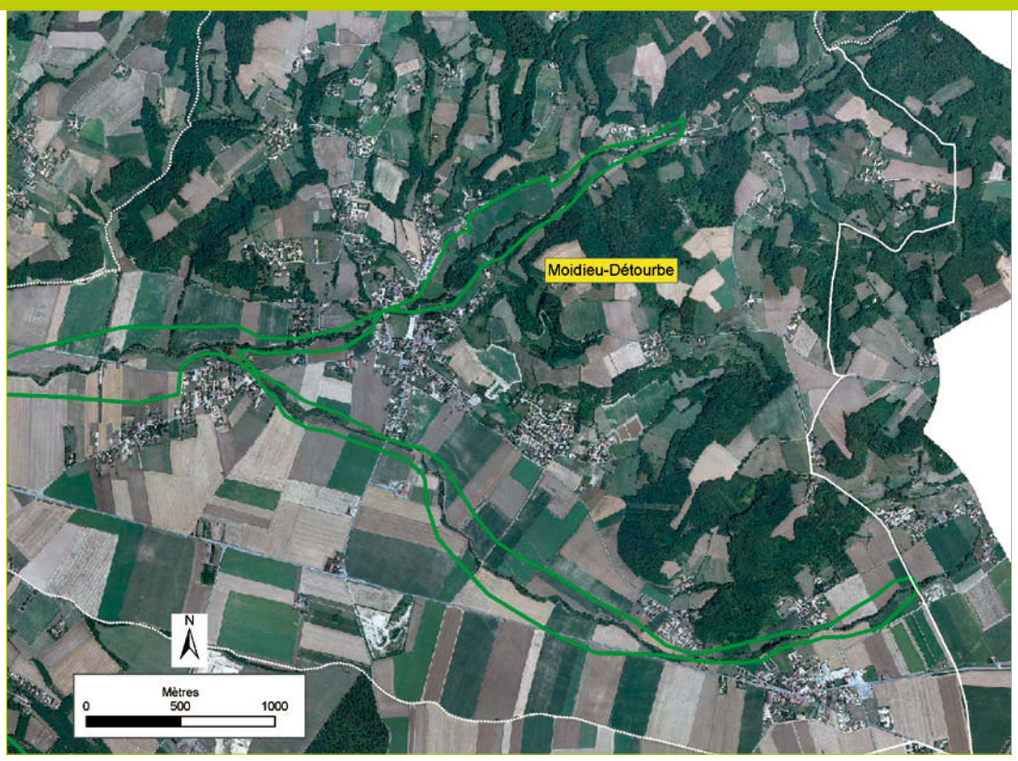
CORRIDOR ÉCOLOGIQUE DE LA GÈRE ET DE LA VÉGA AVAL



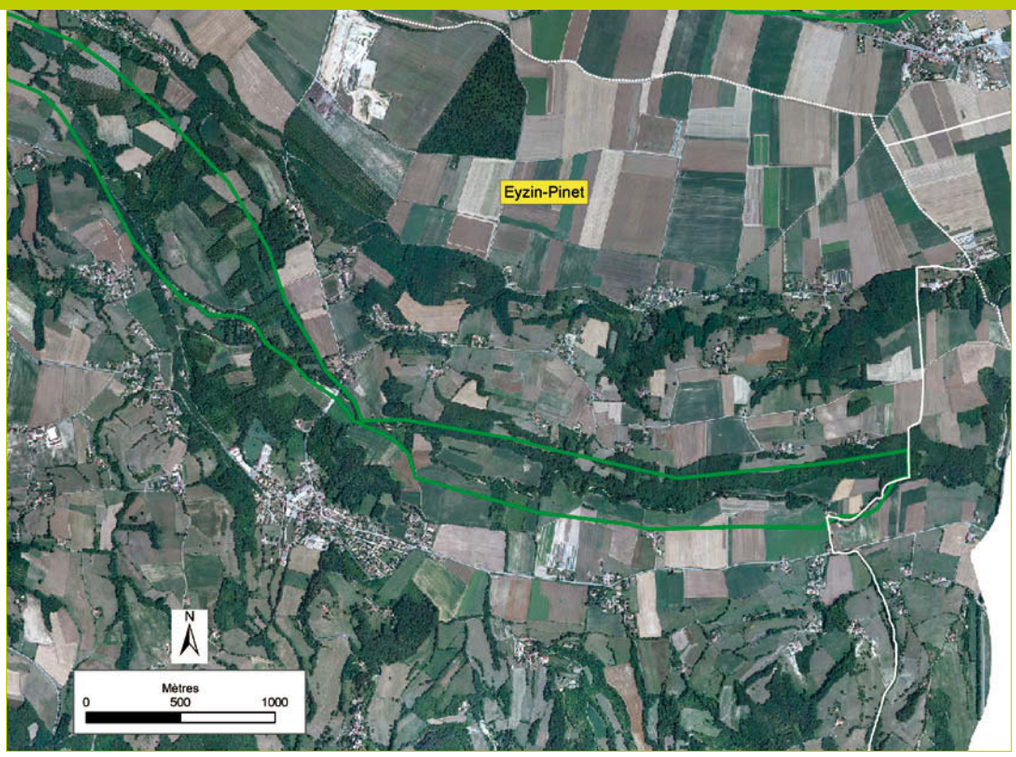
CORRIDOR ÉCOLOGIQUE DE LA GÈRE ET DE LA VÉSONNE



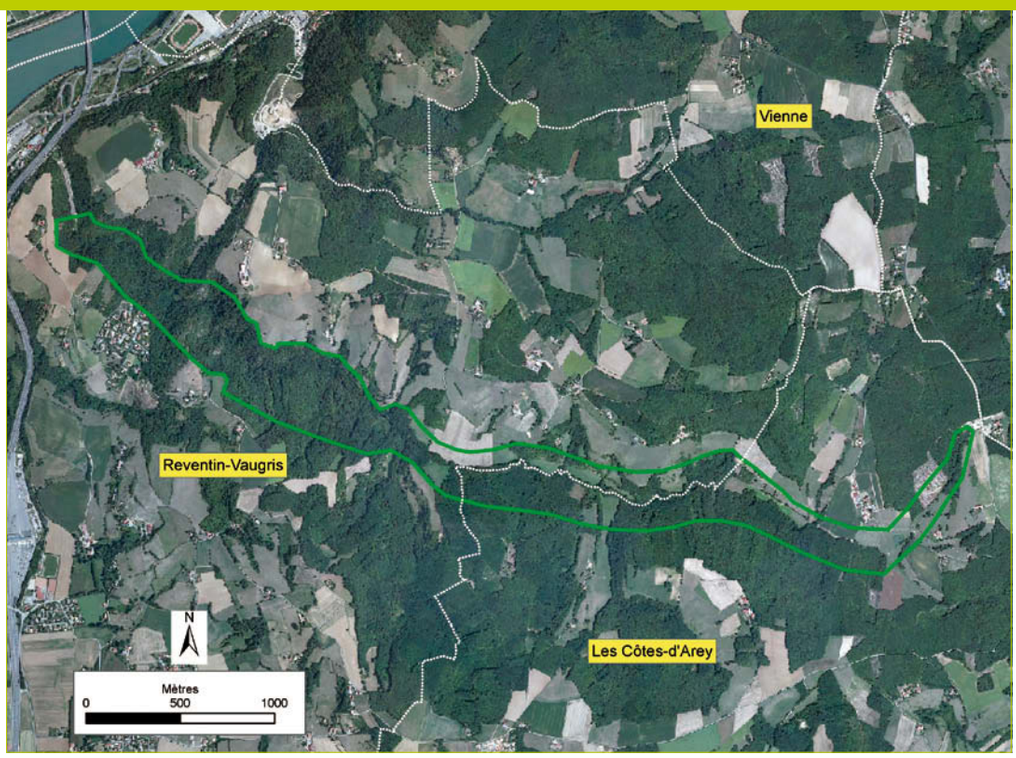
CORRIDOR ÉCOLOGIQUE DE LA VÉSONNE ET DE L'AMBALLON



CORRIDOR ÉCOLOGIQUE DE LA GÈRE AMONT

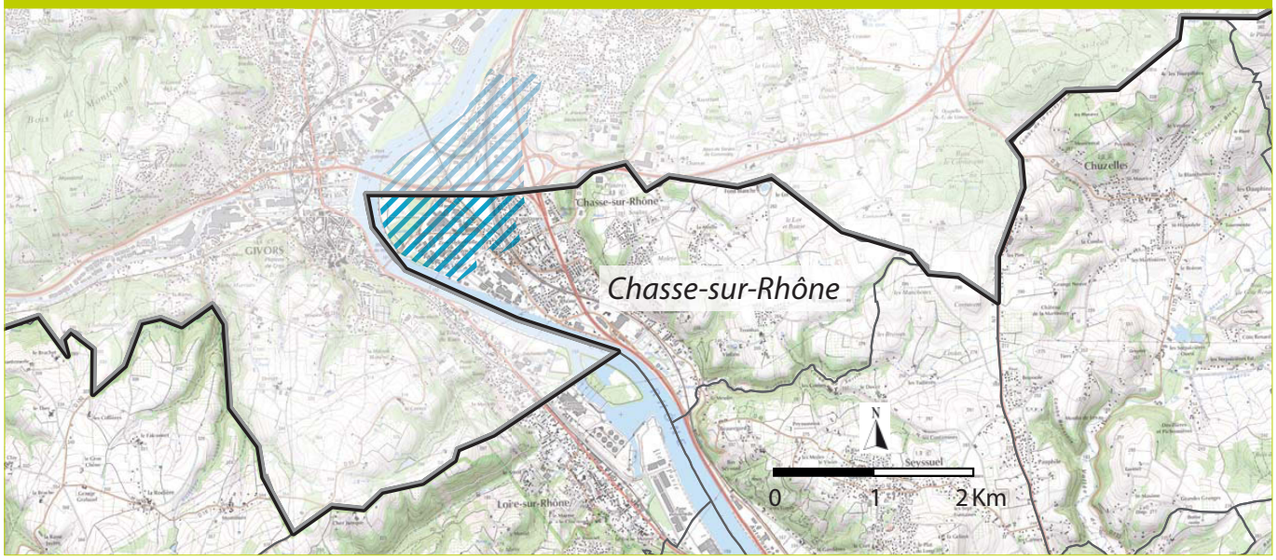


CORRIDOR ÉCOLOGIQUE DU GERBOLE

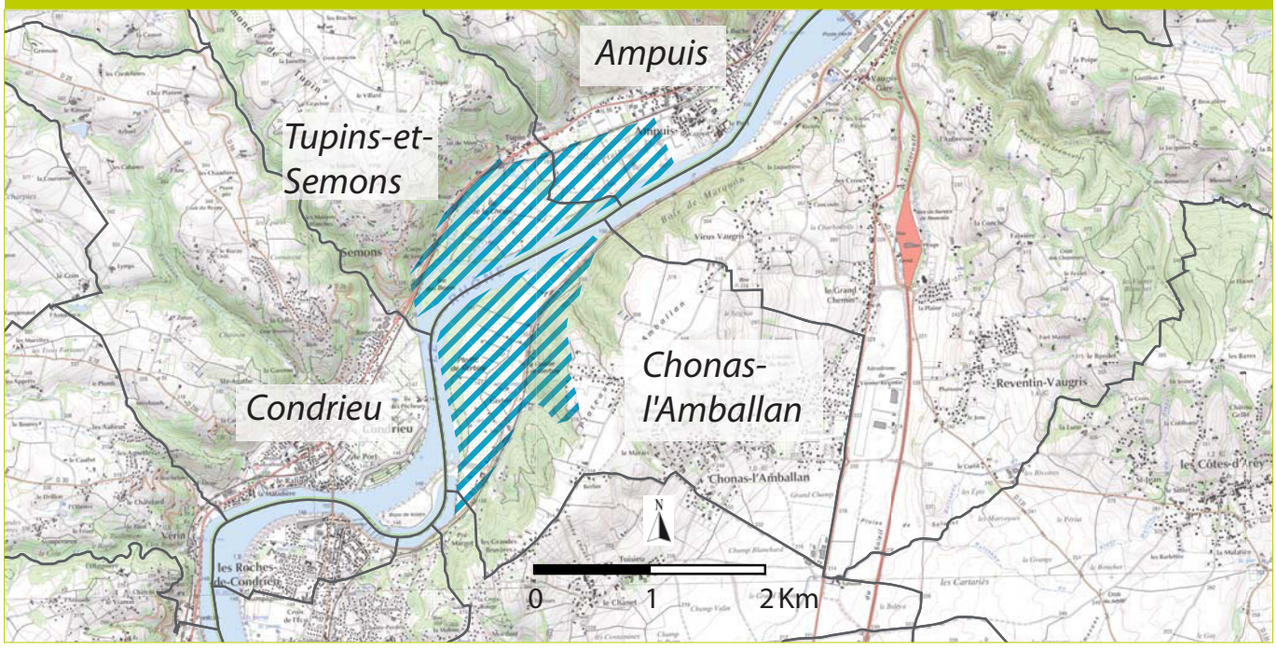


ANNEXE 4 : SECTEURS DE VIGILANCE POUR LA PROTECTION À LONG TERME DES ZONES DE RESSOURCES MAJEURES POUR L'ALIMENTATION EN EAU POTABLE

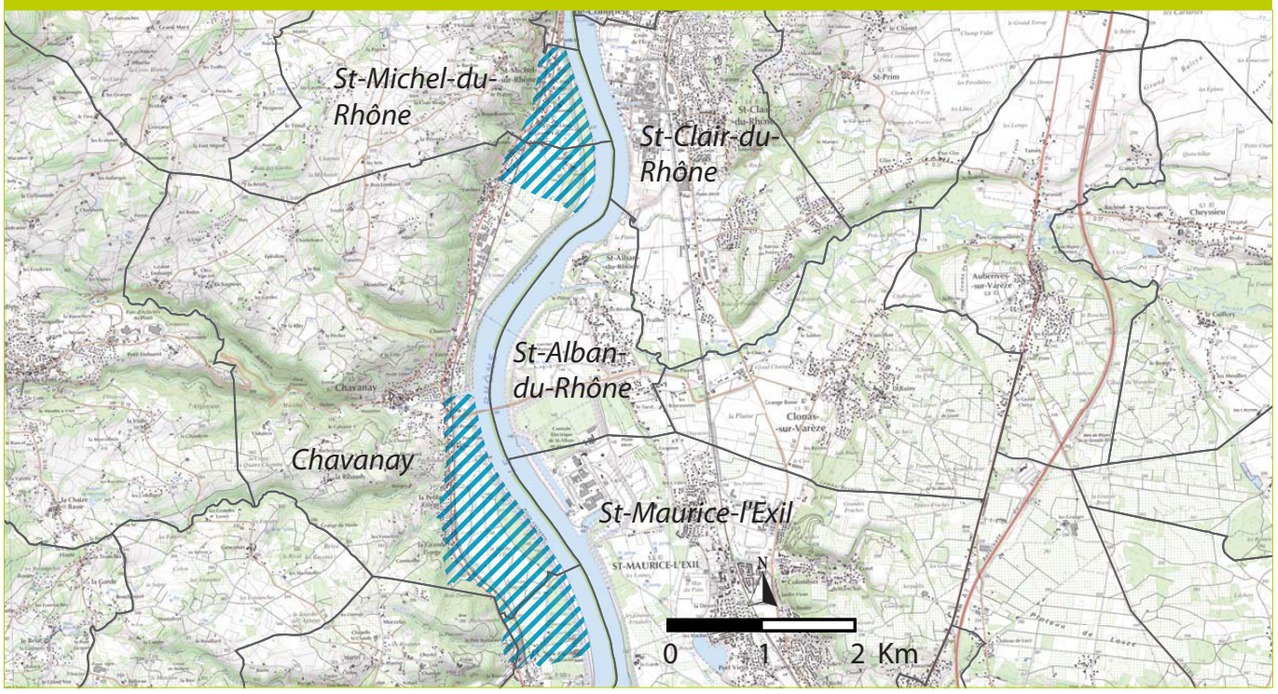
ÎLE DU GRAND GRAVIER / MÉANDRE DE CHASSE-TERNAY



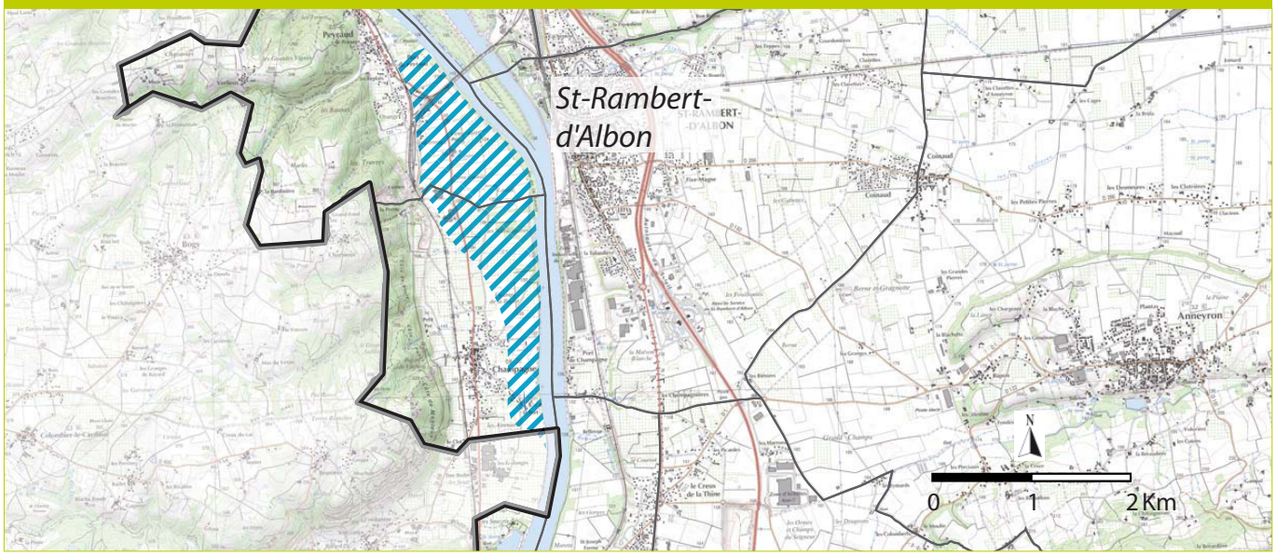
ÎLE DE LA CHÈVRE / PLAINE DE GERBEY



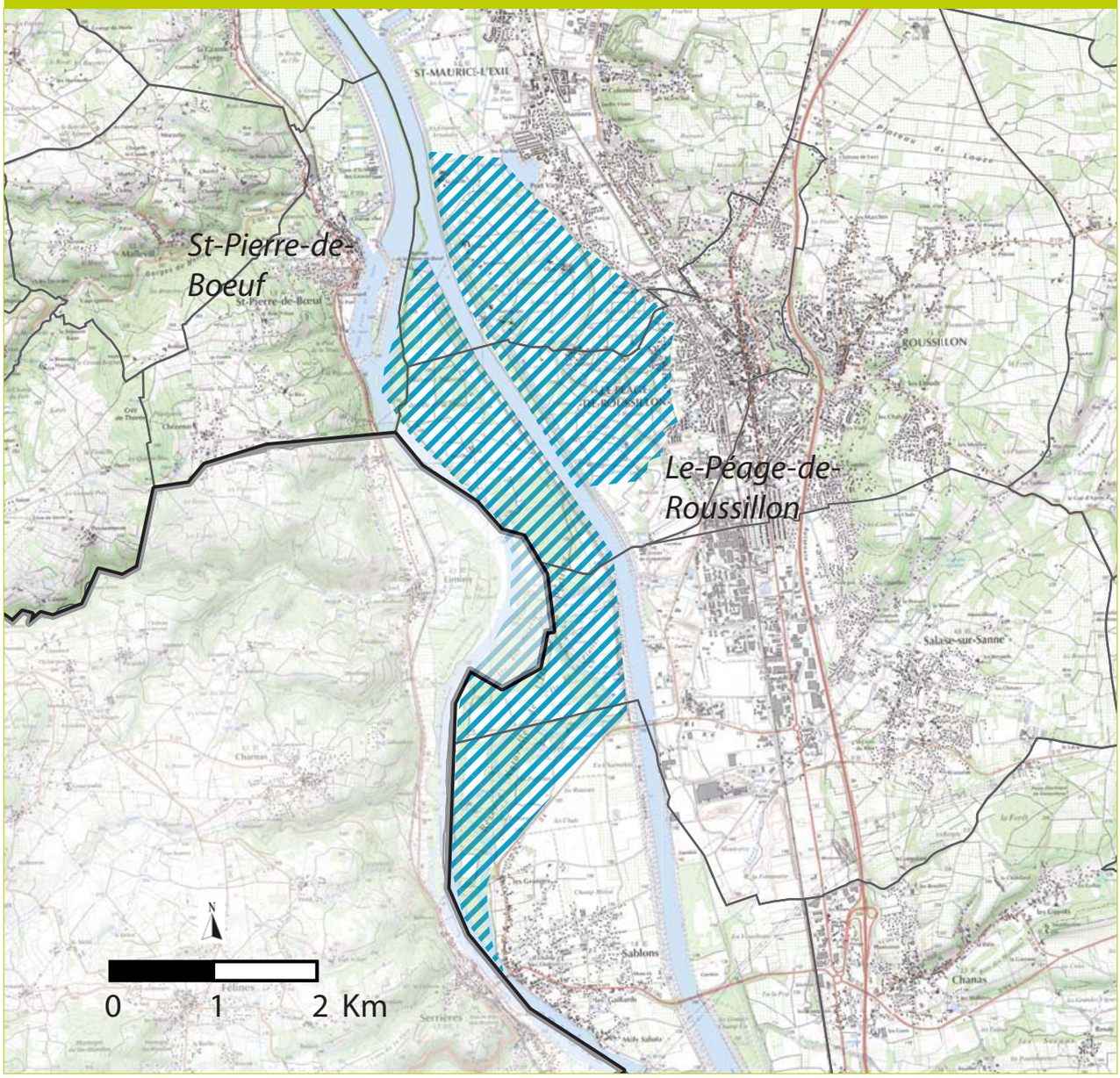
LOIRE-SUR-RHÔNE / RIVE DROITE DU RHÔNE



LES TERRES CARRÉES



ÎLE DE LA PLATIÈRE / LES ÎLES



ANNEXE 5 : TABLE DES ILLUSTRATIONS DU PADD

Cartes

- Une métropole multipolaire 14
- Vers un RER à la lyonnaise 15
- Une géographie et des ensembles naturels exceptionnels 16
- Carte de synthèse du « Chapitre commun inter-Scot » (2006) 18
- Des projections comme avenir possible 22
- Des ambitions comme avenir souhaitable 22
- Les entités naturelles et paysagères structurantes du territoire 25
- Les axes structurants du Scot 27
- Les infrastructures structurantes du territoire 27
- Synthèse des invariants spatiaux du territoire 29
- Le modèle de développement choisi 33
- Le territoire des Rives du Rhône au sein des principaux espaces d'influence de la métropole lyonnaise 37
- Armature urbaine en 2010 38
- Armature urbaine à l'horizon 2030 39
- Plateformes et sites logistiques multimodaux majeurs 43
- Étoile ferroviaire de la région lyonnaise : base du projet Real 50
- Hiérarchisation du réseau routier du territoire 51

Schémas / Tableaux

- Le processus d'élaboration du Scot : du diagnostic au Padd 11
- Projection de la structure par âge de la population de l'aire métropolitaine lyonnaise entre 2000 et 2030 (en %) 21
- Schématisation du phénomène de desserrement des ménages 23
- Le projet de Scot veut redonner à la vallée urbaine son rôle prépondérant en termes de production de logements 34
- Fonctionnement au sud de l'aire métropolitaine 40
- Renforcement de l'axe Rhône-Saône dans le système multi-polaire métropolitain 40
- Fonctionnement des sites stratégiques du territoire 42

Photos

- Développement résidentiel dans les balmes viennoises - Serpaize 12
- Aire métropolitaine lyonnaise et inter-Scot, des objectifs communs 17
- Logements à Échalas 23
- Commerces dans le centre-ville de Vienne 24
- Le ferroutage, une opportunité de développement à saisir pour le transport des marchandises 26
- Concilier habitat et risques technologiques - installation nucléaire de base de Saint-Alban-du-Rhône / Saint-Maurice-l'Exil 28
- Maisons mitoyennes - Pélussin 32
- Aménagements paysagers dans la zone d'activités de Saint-Quentin 44
- Partage modal et hiérarchisation dans l'organisation de la voirie, zone d'activités de Rovaltain 44
- La zone d'activités de Rovaltain : un travail autour de l'intégration paysagère 44
- Une agriculture diversifiée 45
- Aperçu de quelques ambiances paysagères du territoire 47
- Les Roches-de-Condrieu 48
- Port de Salaise-Sablons - Vienne sud 50
- Activités logistiques, parc d'activités Nord Drôme Ardèche 50
- Péniche sur le Rhône à Condrieu 51
- De l'habitat individuel au petit collectif... 52
- Éco-quartier les Béalières à Meylan 53
- Le quartier de Malissol à Vienne 53
- Le foncier, matière première de l'urbanisme 54

ANNEXE 6 : TABLE DES ILLUSTRATIONS DU DOG

Cartes

- L'organisation multipolaire de l'inter-Scot 73
- Armature urbaine 78
- Répartition des nouveaux logements à l'horizon 2030 79
- Contraintes à l'urbanisation nouvelle dans les agglomérations du territoire / Roussillon - Saint-Rambert 80
- Contraintes à l'urbanisation nouvelle dans les agglomérations du territoire / agglomération viennoise 82
- Les sites de développement économique métropolitains 85
- Les principaux espaces de développement économique 90
- Agglomération Roussillon / Saint-Rambert-d'Albon / Localisation des sites de développement économique et prise en compte des enjeux environnementaux 92
- Agglomération viennoise / Localisation des sites de développement économique et prise en compte des enjeux environnementaux 94
- Les fonctions commerciales à l'horizon 2030 99
- La trame bleue de la vallée du Rhône et du Gier 108
- Les infrastructures vertes et bleues de l'aire métropolitaine 111
- Axes de déplacement de la faune identifiés par le RERA 116
- Coupure verte de Seyssuel / Vienne 118
- Coupure verte Échalas / Saint-Romain-en-Gier / Saint-Andéol-le-Château 118
- Les espaces et sites naturels 121
- Les cœurs de production agricoles 125
- Points de vue paysagers identifiés dans la charte du PNR Pilat 138
- Les principaux éléments paysagers 139
- Les risques naturels et technologiques 143
- Extension des zones tampon bruit autour des axes classés 144
- Scot et infrastructures de niveaux national et international 153
- L'étoile ferroviaire métropolitaine et les « pôles-gares » 153
- Secteurs d'urbanisation prioritaires au regard de la desserte en transports en commun et des enjeux environnementaux 157
- Système portuaire de la moyenne vallée du Rhône 163
- Développement des transports en commun et des modes doux 165
- Armature routière et projets d'infrastructures 170
- Les principales polarités de l'aire métropolitaine 173
- Territoires prioritaires de veille et d'intervention foncière 195

Schémas / Tableaux

- Les objectifs démographiques des Scot de l'aire métropolitaine 73
- Répartition des nouveaux logements à l'horizon 2030 par EPCI - Données indicatives réalisées sur la base de la population en 2009 79
- Illustration des bonnes pratiques à encourager pour l'insertion environnementale des zones d'activités 87
- Hiérarchisation des fonctions des pôles marchands 98
- Intégrer les zones d'activités au tissu urbain existant 104

Schéma de principe de distance aux exploitations agricoles 127
Assurer un traitement qualitatif des franges urbaines 134
Respecter la morphologie urbaine des villages lors de l'extension des espaces bâtis 134
Maintenir des espaces de respiration 135
Préserver les lignes de crêtes et les vues sur le grand paysage 136
Prendre en compte la topographie pour les nouvelles constructions 137
Réduire l'exposition au bruit des nouvelles constructions 145
Le défi énergie climat : les leviers d'actions du Scot des Rives du Rhône 150
Principes pour faire des gares des lieux de vie 156
L'axe Trans-Rhône Isère Drôme Ardèche Nord 168
Les pôles économiques de l'espace Tridan 169
Répartition des besoins fonciers pour l'habitat à l'horizon 2030 175
Maîtriser le développement des hameaux 176
Périmètre du futur schéma de secteur de la côtière rhodanienne 177
Les « faubourgs perchés » : modèle de développement 177
Pour les nouvelles constructions : « préférer le nid au perchoir » 177
Illustration des orientations du Scot : les formes urbaines et leurs densités respectives 178
Exemple d'opération sur le territoire du Scot ayant une densité proche de 20 logements/ha 179
Exemple d'opération sur le territoire du Scot ayant une densité proche de 30 logements/ha 179
Exemple d'opération sur le territoire du Scot ayant une densité d'environ 40 logements/ha 179
Estimation des capacités de construction par densification/renouvellement : modalités d'application du Scot 181
Répartition des logements locatifs abordables à construire à l'horizon 2030 183
Prendre en compte les orientations du Scot : exemple d'un village de 1000 habitants 188
Les différentes étapes du projet de développement d'un village à l'horizon 2030 188

Photos

La vallée du Rhône 65
Logements collectifs, agglomération de Roussillon - Saint-Rambert 75
Malleval, village d'histoire préservé 75
Le Scot promeut la solidarité intergénérationnelle 76
Le pôle urbain de Condrieu - Saint-Clair-du-Rhône 77
Plateforme chimique, Salaise-sur-Sanne 89
Sip Givors - Loire-sur-Rhône 89
Développement des activités tertiaires - Jazz Parc, Vienne 93
Parmi le développement économique du Pilat, compte l'agriculture 95
Le commerce de proximité en centre-ville de Vienne 97
Centre commercial de Vienne-Estressin 101
Bâtiment d'activités, Brignais 102
La zone d'activités développement durable de Rovaltain 103
La base nautique et de loisirs de Saint-Pierre-de-Bœuf 105

- Joutes sur le Rhône, Givors ... 106
- L'Ile du Beurre ... 112
- La forêt de Gerbey et la vallée du Rhône ... 113
- Grenouille verte ... 115
- Coccinelle ... 117
- Hérisson ... 117
- Plateau du Pilat ... 120
- Ile Barlet ... 120
- Les coteaux viticoles de la rive droite du Rhône ... 124
- La filière caprine du Pilat dispose de l'AOP «Rigotte de Condrieu» ... 126
- Verger et champ de colza à Salaise-sur-Sanne ... 126
- Exploitation au cœur de l'espace rural ... 127
- L'élevage bovin, un des visages de l'agriculture des Rives du Rhône ... 128
- Arboriculture, grandes cultures, élevage, une agriculture diversifiée sur les Rives du Rhône ... 129
- L'eau, une ressource à protéger ... 131
- Une carrière de granulat ... 132
- Entrée de village à Saint-Michel-sur-Rhône ... 135
- Coteaux d'Ampuis ... 138
- Plateau de Longes ... 138
- Inondation à Lens Lestang causée par la crue de l'Echatel en septembre 2008 ... 141
- Ambroisie ... 146
- Renouée du Japon ... 147
- L'articulation des modes doux aux gares TER ... 155
- Abords de la gare de Vienne ... 156
- Favoriser le développement des transports en commun, en lien avec les autres modes de transport ... 159
- Favoriser l'accessibilité pour tous ... 161
- Gare de Péage-de-Roussillon ... 162
- Zip Salaise-Sablons ... 163
- La Via Rhôna ... 164
- Logements collectifs en centre-ville d'Anneyron ... 174
- Habitat collectif, Pont-Évêque ... 178
- Parmi les aménités des centres-villes, les parcs et espaces verts récréatifs ... 180
- Prévoir l'accueil des gens du voyage ... 185
- Le Plan des Aures à Pont-Évêque ... 186
- Éco-quartier les Hauts de Feuilly, Saint-Priest ... 190
- Préservation d'un espace boisé et d'une source d'eau en cœur d'îlot - Éco-quartier les Béalières à Meylan ... 190
- Vallée de la Gère, Vienne ... 191
- Le musée archéologique de Saint-Romain-en-Gal ... 192

ANNEXE 7 : LEXIQUE

A7	autoroute A7
AEU	approche environnementale de l'urbanisme
AMVAP	aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine
ANRU	agence nationale pour la rénovation urbaine
AOP	appellation d'origine protégée
AOTU	autorité organisatrice des transports urbains
CA	communauté d'agglomération
CAPV	communauté d'agglomération du pays viennois
CC	communauté de communes
CCPiR	communauté de communes du Pilat rhodanien
CCPR	communauté de communes du pays roussillonnais
CCRC	communauté de communes de la région de Condrieu
CCRV	communauté de communes Rhône Valloire
CDPRA	contrat de développement pays Rhône-Alpes
CES	coefficient d'emprise au sol
CFAL	contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise
CNR	compagnie nationale du Rhône
Col	contournement ouest de Lyon
COS	coefficient d'occupation des sols
DCS	dossier communal synthétique
Dicrim	dossier d'information communal sur les risques industriels majeurs
DDEA	direction départementale de l'équipement et de l'agriculture
DDCS	direction départementale de la cohésion sociale
Dog	document d'orientations générales
DTA	directive territoriale d'aménagement
EDF	électricité de France
EHPA(D)	établissement d'hébergement pour personnes agées (dépendantes)
EPCI	établissement public de coopération intercommunale
Epora	établissement public ouest Rhône-Alpes
Fisac	fonds d'intervention pour les services, l'artisanat et le commerce
TER	transport express régional
GIE	groupement d'intérêt économique
GPRA	grand projet Rhône-Alpes
GR	grande randonnée
HQE	haute qualité environnementale
INB	installation nucléaire banale
Insee	institut national de la statistique et des études économiques
JERC	justifier, évaluer, réduire, compenser
Mapad	maison d'accueil pour personnes âgées dépendantes
ONF/CRPF	office national des forêts / centre régional de la propriété forestière
OPAH	opération programmée d'amélioration de l'habitat
Pac	politique agricole commune
Padd	projet d'aménagement et de développement durable
PAE	programme d'aménagement d'ensemble
Panda	parc d'activités Nord Drôme Ardèche
PDE	plans de déplacements entreprise

PDEDMA	plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés
PDIPR	plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée
PDU	plan de déplacements urbains
Pos	plan d'occupation des sols
PPEANP	périmètre de protection des espaces agricoles et naturels périurbains
PLAI	prêt locatif aidé d'intégration
PLH	programme local de l'habitat
PLU	plan local d'urbanisme
PLUS	prêt locatif à usage social
PME	petites et moyennes entreprises
PMI	petites et moyennes industries
PNR	parc naturel régional
PPI	plan particulier d'intervention
PPRI	plan de prévention des risques d'inondation
PPRT	plan de prévention des risques technologiques
PUP	projet urbain partenarial
Real	réseau express de l'aire urbaine lyonnaise
REDI	réseau écologique du département de l'Isère
RER	réseau express régional
Rul	région urbaine de Lyon
Safer	société d'aménagement foncier et d'établissement rural
Sage	schéma d'aménagement et de gestion des eaux
Scot	schéma de cohérence territoriale
Sdage	schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
SDC	schéma départemental des carrières
SDRB	schéma directeur de réglementation des boisements
Sic	sites d'importance communautaire (Natura 2000)
Sip	site industrialo-portuaire
Shon	surface hors œuvre nette
SMRP	syndicat mixte Rhône Pluriel
SMRR	syndicat mixte des Rives du Rhône
SNCF	société nationale des chemins de fer
SRCAE	schéma régional climat air énergie
SRU	solidarité et renouvellement urbains
Step	station de traitement de l'eau potable
TAD	transport à la demande
TER	transport express régional
TC	transport en commun
TMD	transport de matières dangereuses
Top	tronçon ouest du périphérique
TPU	taxe professionnelle unique
Vral	vallée du Rhône et de l'arc languedocien
VNF	voies navigables de France
Zac	zone d'aménagement concerté
ZAE	zone d'activités économiques
Zap	zone agricole protégée
ZI	zone industrielle
Zip	zone industrialo-portuaire
ZPS	zone de protection spéciale

ANNEXE 8 : ARTICLE R.122-3 DU CODE DE L'URBANISME (VERSION AVANT MODIFICATION PAR LA LOI D'ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT DITE GRENELLE II DU 12 JUILLET 2010)

Le contenu du Dog est défini par l'article R.122-3 du code de l'urbanisme :

« Le document d'orientations générales, dans le respect des objectifs et des principes énoncés aux articles L.110 et L.121-1, précise :

1° Les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés

2° Les espaces et sites naturels ou urbains à protéger dont il peut définir la localisation ou la délimitation

3° Les grands équilibres entre les espaces urbains, les espaces à urbaniser et les espaces naturels, agricoles ou forestiers

4° Les objectifs relatifs, notamment :

a) À l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux

b) À la cohérence entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs

c) À l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces et aux autres activités économiques

d) À la protection des paysages, à la mise en valeur des entrées de ville

e) À la prévention des risques

5° Les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs. »

Il peut, le cas échéant, subordonner l'ouverture à l'urbanisation de zones naturelles ou agricoles et les extensions urbaines à la création de dessertes en transports collectifs et à l'utilisation préalable de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les équipements mentionnés à l'article L.421-5.

Il peut, en outre, définir les grands projets d'équipements et de services, en particulier de transport, nécessaires à la mise en œuvre du schéma.

Lorsque les documents graphiques délimitent des espaces ou sites à protéger en application du 2° ci-dessus, ils doivent permettre d'identifier les terrains inscrits dans ces limites (…) »

ANNEXE 9 : REEDDDI POUR UN PLU ? LA MÉTHODE MNÉMOTECHNIQUE

L'acronyme REEDDDI synthétise toutes les actions clefs pour réaliser un PLU en adéquation complète avec les exigences de développement durable promues par le Scot.

Se le rappeler, c'est pouvoir en quelques minutes vérifier que son projet de PLU n'a pas « sauté » une étape et s'assurer de la qualité du développement urbain futur de la commune.

Réinvestir le foncier mutable (friches, logements vétustes), optimisable (divisions parcellaires), bâti ou non bâti, avant d'étendre l'urbanisation sur des terrains agricoles ou naturels.

Encadrer et rester maître des futurs projets en utilisant tous les outils offerts par le PLU (orientations d'aménagement, emplacements réservés…) pour ne plus faire que du « zoning ».

Économiser le foncier, l'énergie, le coût des externalités (voiries, réseaux…) pour la collectivité au travers des nouvelles formes urbaines produites.

Diversifier les logements en forme (individuel/intermédiaire/collectif) comme en nature (privé/accession/social).

Densifier dès que possible et quelle que soit la vocation du bâti (habitat, économique, commercial).

Délimiter la croissance envisagée sur la commune en volume (nombre de logements) et dans l'espace (fixer les limites agricoles, naturelles du projet).

Intégrer l'urbanisation nouvelle comme ancienne (par le biais de réhabilitations/modernisations) dans l'environnement, les paysages, le bâti traditionnel.

Mémo