

Schéma  
de COhé-  
rence Ter-  
ritoriale



**Schéma Directeur**  
**Givors – Vienne – Roussillon**  
*Synthèse, analyses et principaux enseignements*

1er septembre 2009



# **Sommaire**

<b>Préambule</b>	<b>p. 5</b>
<b>Rappel historique</b>	<b>p. 6</b>
<b>Le périmètre du Sdau</b>	<b>p. 7</b>
<b>Synthèse, analyses et principaux enseignements</b>	<b>p. 8</b>
<b>Conclusion</b>	<b>p. 21</b>



## **Avertissement**

les cartes du Scot ici présentées sont des cartes provisoires du document d'orientations générales en cours d'élaboration et sont susceptibles d'être modifiées.

## Préambule

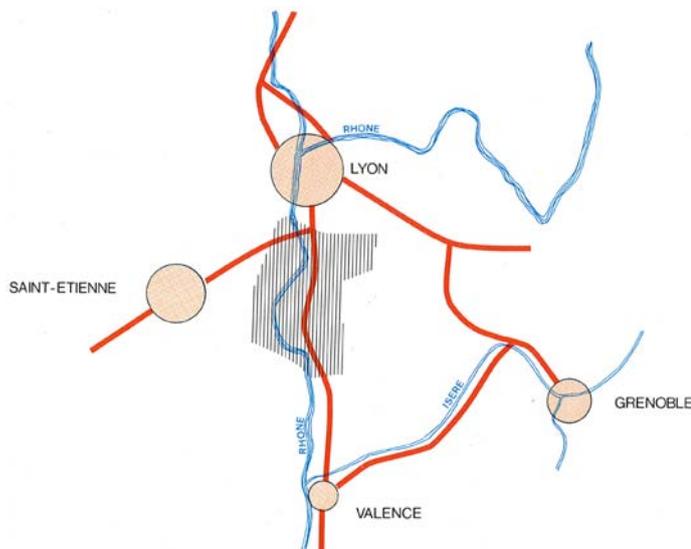
Le Syndicat mixte porteur du Scot des Rives du Rhône a sollicité l'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise pour porter un regard retrospectif sur le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme Givors – Vienne – Roussillon (Sdau GVR) afin d'en intégrer les principaux enseignements dans son rapport de présentation.

Un certain nombre de précautions méthodologiques sont ici à prendre en compte. La première est la question du périmètre. En effet le Sdau GVR, approuvé en mars 1977, porte sur un périmètre différent de l'actuel Scot. Il comprend notamment Givors et Grigny, ayant rejoint le Grand Lyon aujourd'hui (Sepal), ainsi que des communes de l'actuel Scot Nord Isère. La seconde précaution est l'antériorité du Sdau GVR. En effet, ce document date de plus de trente ans et n'a pas connu de révision depuis, malgré une tentative de modification en 1992, à la différence de l'agglomération lyonnaise qui a réactualisé son document de planification dans les années 90. C'est donc dans ce contexte historique qu'il faut replacer l'exercice du Sdau GVR.

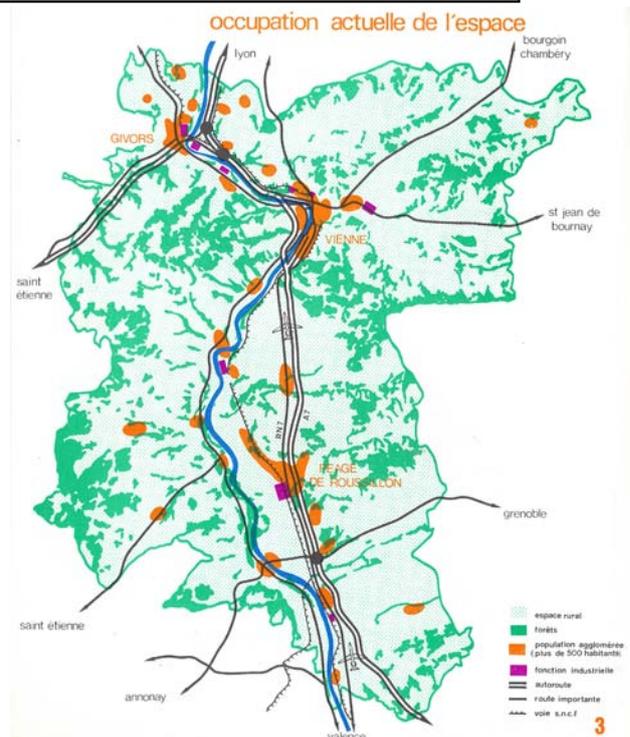
Il est également nécessaire de rappeler que le cadre législatif a été profondément modifié notamment depuis les années 1980 : Loi de décentralisation (1982), Loi d'orientation pour la Ville (1991), Loi relative à l'administration territoriale de la République (1992), Loi sur l'Eau (1992), Loi sur les déchets et les installations classées (1992), Loi sur la prévention des risques (1995), Loi relative au renforcement de la coopération intercommunale (1999), Loi d'organisation et d'aménagement du territoire (1999), Loi solidarité et renouvellement urbain (2000), Loi urbanisme et habitat (2002) et plus récemment Loi de modernisation de l'économie (2008).

### Le plan du Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme

- Chapitre 1 : les données générales de l'aménagement
- Chapitre 2 : les objectifs
- Chapitre 3 : le parti d'aménagement long terme
- Chapitre 4 : les actions à mener pour 1990
- Annexes



le sdau dans la métropole  
lyon saint-étienne grenoble



F.2 : L'occupation du sol du territoire du Sdau en 1975

F.1 : Schéma de déclinaison de l'Oream

## Rappel historique

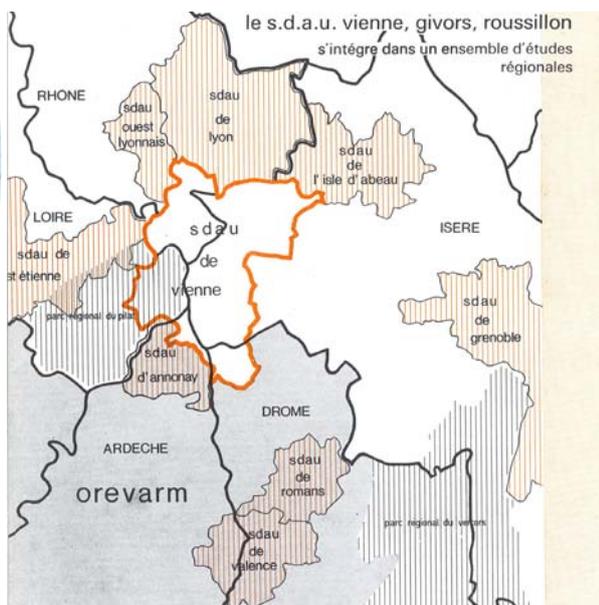
**Le Sdau, approuvé en mars 1977, s'est inscrit dans un ensemble d'études :**

- 1. L'Oream (organisme régional d'études et d'aménagement de la métropole)**
- 2. Les études des Sdau limitrophes : Lyon, L'Isle d'Abeau, Annonay, Saint-Etienne.**

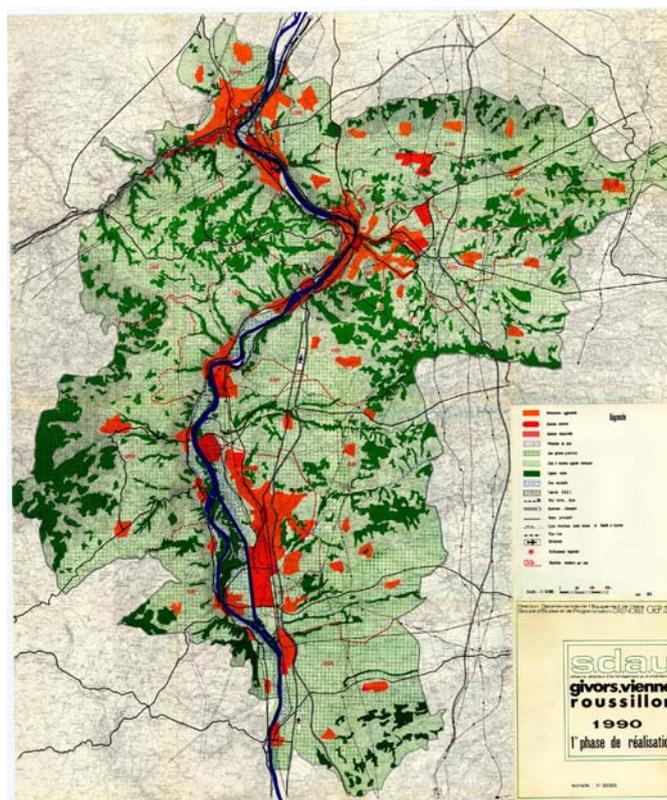
A la fin des années 1960, fort du constat d'un nécessaire rééquilibrage des grandes villes françaises, l'Etat a créé les Oream (organismes régionaux d'études et d'aménagement métropolitains). Localement, le schéma a permis d'aborder les problématiques d'aménagement au niveau d'une « métropole Lyon – Saint Etienne – Grenoble ».

Il allait de soi pour les services de l'Etat, en charge de planifier le développement de ce territoire, qu'on ne pouvait pas planifier les déplacements (autoroutes et réseaux ferroviaires express), les grands équipements (comme l'aéroport de Lyon), les villes nouvelles, les principaux espaces économiques, en segmentant le territoire.

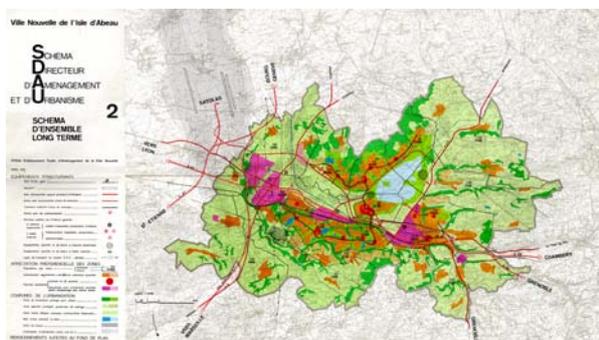
Ainsi le territoire Givors Vienne Roussillon a été identifié comme un des secteurs de développement majeur qui participe pleinement de la dynamique de la région métropolitaine lyonnaise.



F3 : Les Sdau voisins



F5 : Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de Givors Vienne Roussillon approuvé en mars 1977



F4 : Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de l'Isle d'Abeau - Ville Nouvelle approuvé en mars 1978

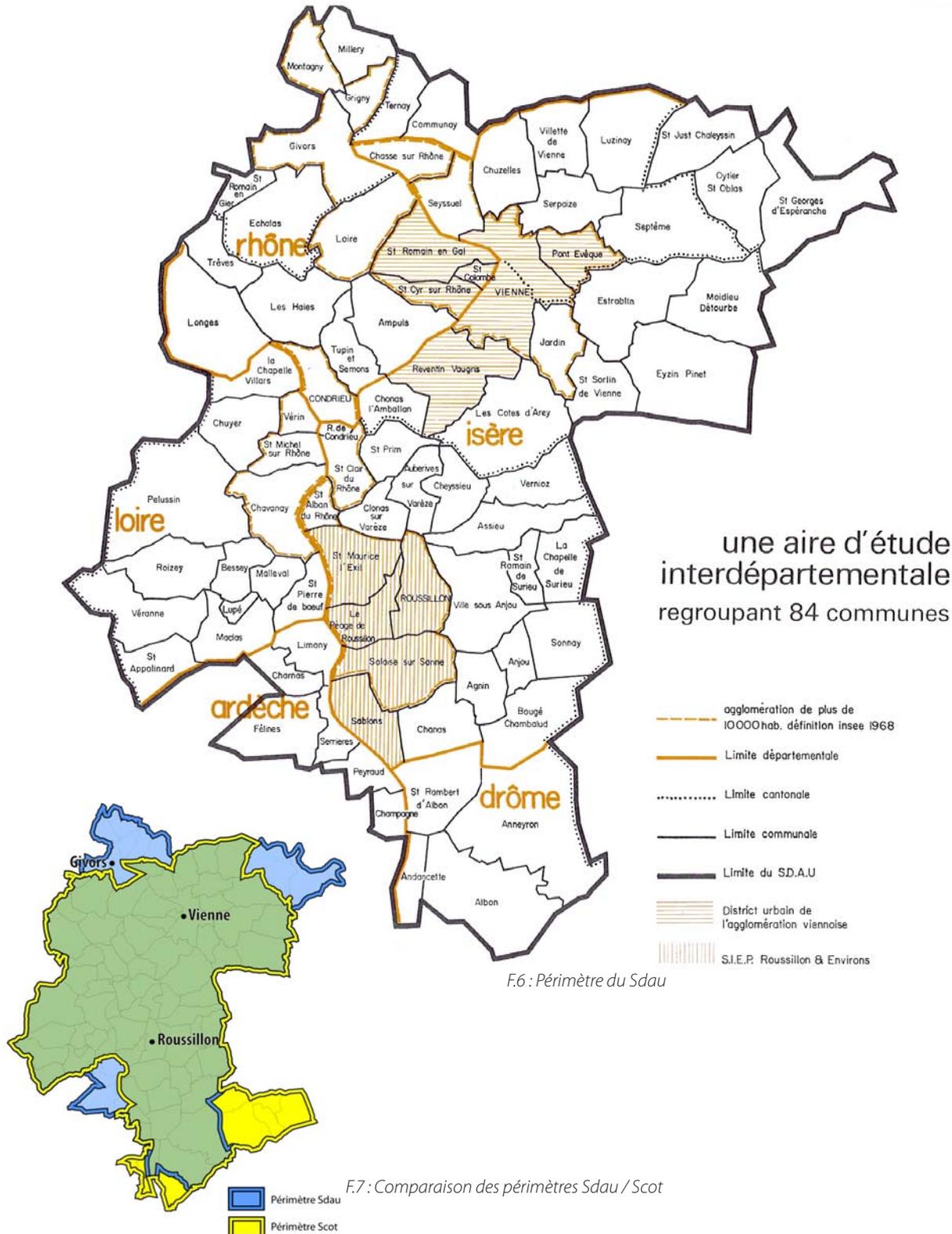
## Le périmètre du Sdau

Le périmètre arrêté en juin 1972 s'étend alors sur 84 communes, 945 km<sup>2</sup> et compte environ 162.000 habitants en 1975. Pour comparaison, le périmètre actuel, dont la principale modification est la sortie de Givors et de Grigny, compte 79 communes sur une superficie quasiment identique (943 km<sup>2</sup>) et 166.625 habitants en 2006 (RP 2006).

Le périmètre s'étend, en 1977, sur 5 départements :

- 48 communes dans l'Isère (53 % de la population\*)
- 18 communes dans le Rhône (33 % de la population\*)
- 14 communes dans la Loire (6 % de la population\*)
- 6 communes dans l'Ardèche (2 % de la population\*)
- 4 communes dans la Drôme (6 % de la population\*)

\*en 1975



## Synthèse, analyses et principaux enseignements

Le Sdau GVR fait apparaître un certain nombre de grands objectifs en termes de structuration et de fonctionnement du territoire, de développement économique, de démographie, d'équipements et de logements, de loisirs et d'environnement. Ces objectifs sont ainsi traduits dans un parti d'aménagement long terme, puis déclinés dans des actions à mener.

### Une structuration du territoire conforme au schéma de l'Oream

L'objectif principal du Sdau est de renforcer le territoire Givors-Vienne-Roussillon au sein de l'aire métropolitaine lyonnaise. Il suggère à ce titre des politiques d'aménagement tendant à limiter les effets négatifs du développement en «tâche d'huile» de l'agglomération lyonnaise.

Le Sdau reprend l'orientation fixée par l'Oream d'un développement industriel lourd (mécanique, chimie). Il préconise en outre une diversification économique du territoire qui se traduit par le développement des activités de services et de commerces notamment sur Vienne et Roussillon.

Face au constat d'un développement démographique fort et d'un dynamisme local faible, le Sdau inscrit la nécessité de rééquilibrage en s'appuyant sur les dynamismes externes. Deux opportunités : le desserrement lyonnais et l'essor industriel de l'Axe Lyon-Méditerranée.

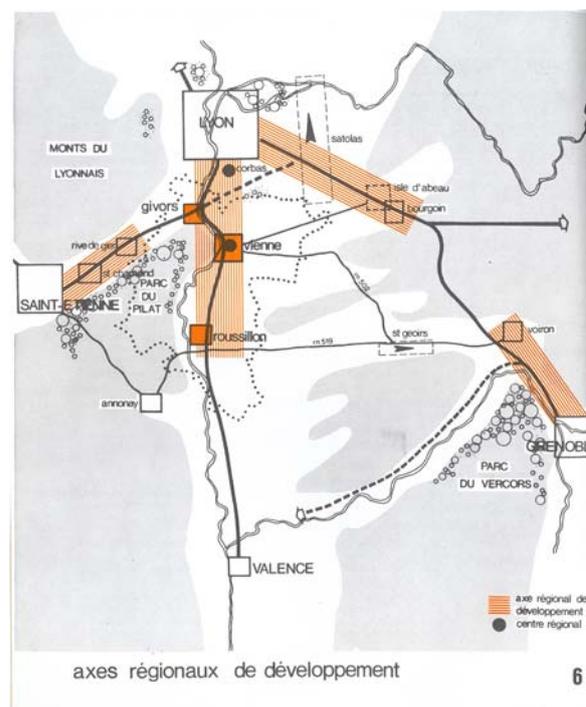
L'enjeu fort est également de structurer le territoire selon les choix de l'Oream (Ville Nouvelle, ZIP de Péage-de-Roussillon, maintien de la ceinture verte des Balmes Viennoises, Nord de Givors et PNR du Pilat) tout en tenant compte des villes moyennes.

La mise en valeur de l'axe régional sud de Lyon passe par la structuration autour de trois pôles Givors – Vienne – Roussillon, la région de Condrieu devant jouer un rôle intermédiaire : « petit centre industriel au cœur d'une région agricole à préserver »

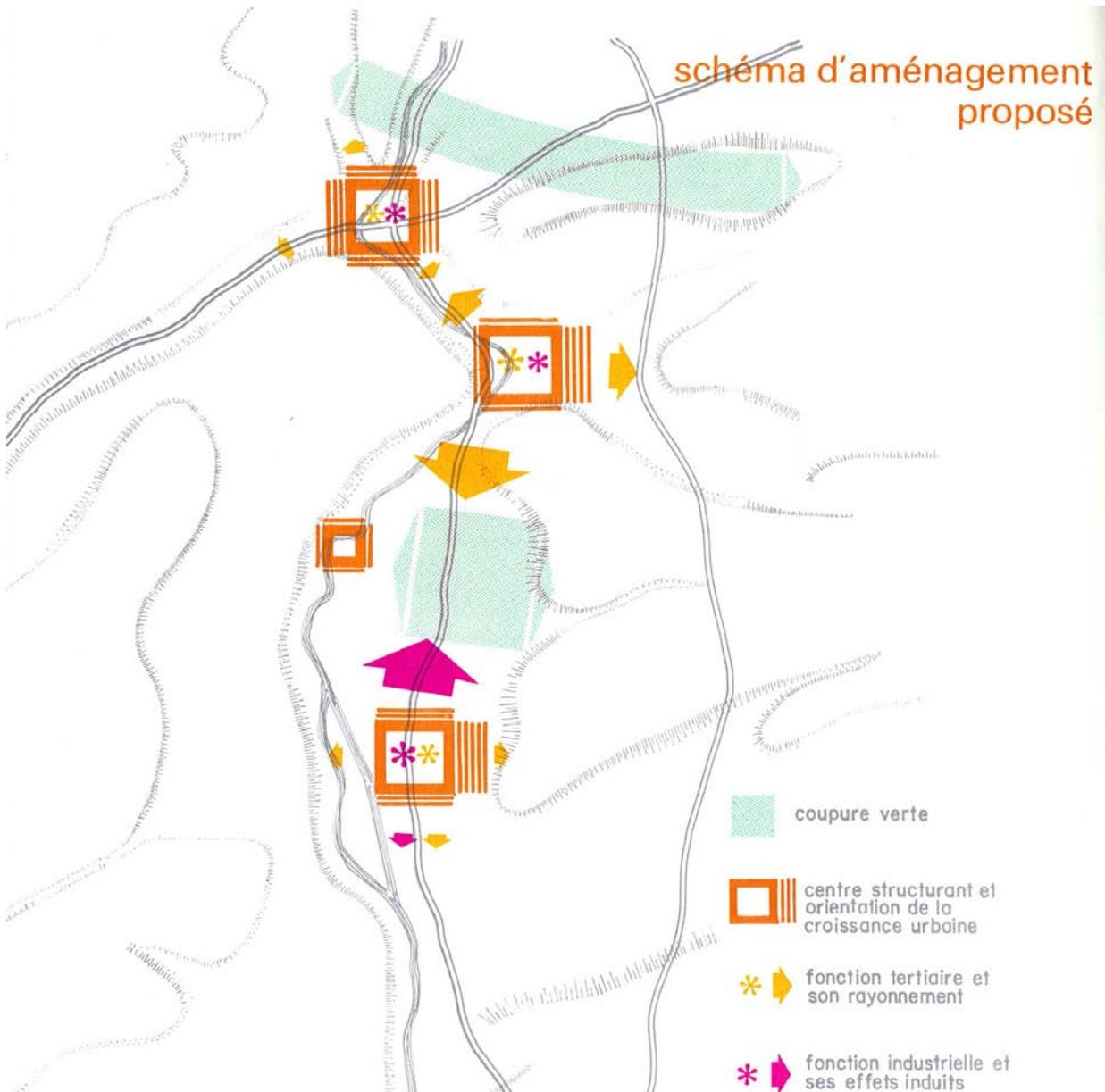
Aujourd'hui, cette inscription du territoire dans le système métropolitain est toujours d'actualité notamment au travers de la participation active du Scot dans la démarche inter-Scot et la directive territoriale d'aménagement (DTA).



F8 : Schéma de l'Oream Lyon Saint-Etienne Grenoble - 1969



F9 : Le corridor de développement Sud dans le schéma de l'Oream Lyon Saint-Etienne Grenoble - 1969



F.10 : Le parti d'aménagement retenu dans le Sdau

Le parti d'aménagement du Sdau prône un développement urbain sur les trois principales agglomérations (Givors -Vienne -Roussillon) ainsi que sur le secteur de Condrieu Saint-Clair. Il programme une prépondérance de la fonction tertiaire à Vienne, de l'industrie à Roussillon et un équilibre des fonctions à Givors. Le développement est encadré par des coupures à l'urbanisation entre Vienne et Roussillon ainsi que Givors et l'agglomération lyonnaise.

La philosophie générale de ce schéma a globalement été respectée. Certaines de ces mesures restent inscrites dans les actuels documents de planification (coupures vertes notamment).

### Des perspectives démographiques particulièrement ambitieuses

Le Sdau prévoyait deux fois plus de croissance démographique entre 1968-1990 que ce qu'il a finalement réellement accueilli.

Les perspectives évoquées par le Sdau envisage une croissance d'environ 1.9% sur 1968-1990 et 1.8% sur 1990-2010, croissance supérieure aux tendances observées de l'époque (1.4% sur 1954-1975). (cf F.11)

Avec le recul on observe que ces perspectives n'ont pas été traduites dans la réalité : ainsi les croissances observées ont été de l'ordre de 1% entre 1968 et 1990 et de 0.6% seulement entre 1990 et 2006. (cf F.13) Un chiffre à mettre en regard avec la très faible croissance de population de Givors.

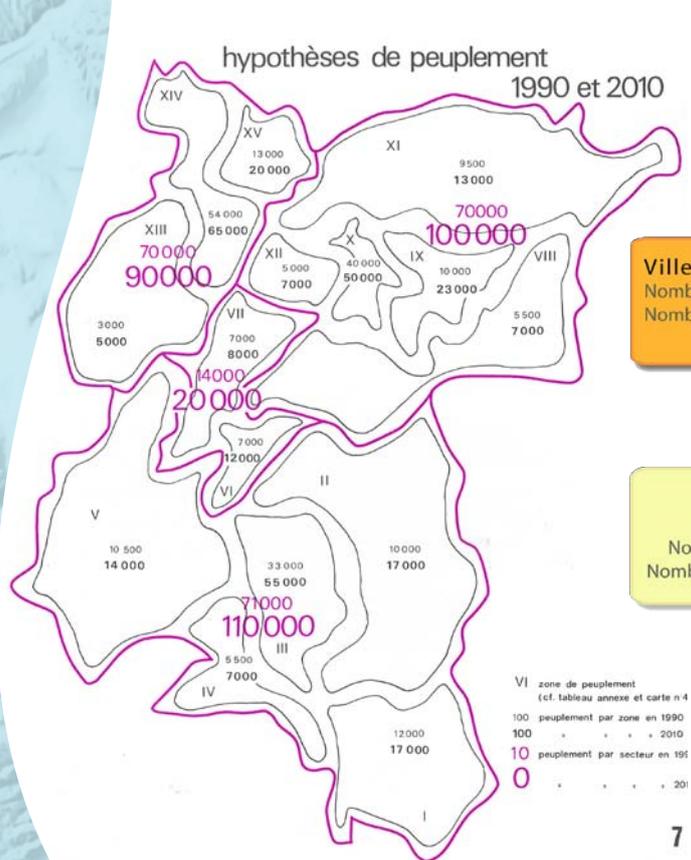
Aussi le Sdau inscrit dans la programmation de construction 30.000 logements supplémentaires à réaliser à l'horizon 1990, il n'en sera réaliser que la moitié (14.000 au RP 1990).

Secteur	Population		
	1968	1990	2010
Roussillon	49 200	71 000	110 000
Condrieu	10 900	14 000	20 000
Vienne	46 800	70 000	100 000
Givors	40 600	70 000	90 000
<b>Total SDAU</b>	<b>147 500</b>	<b>225 000</b>	<b>320 000</b>
<b>Croissance</b>		<b>1.94 %</b>	<b>1.78 %</b>

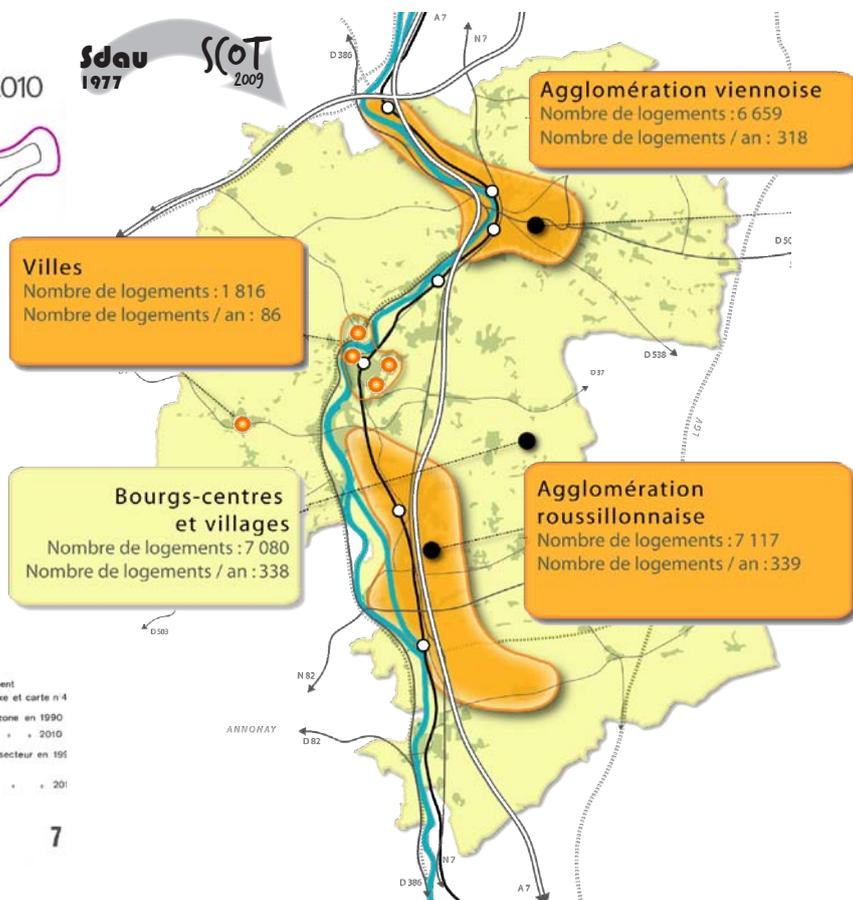
Chiffres Sdau

Secteur	Population		
	1968	1990	2006
Roussillon	49 000	58 500	70 540
Condrieu	11 240	14 000	16 900
Vienne	46 500	62 700	71 080
Givors	40 600	49 200	53 000
<b>Total SDAU</b>	<b>147 200</b>	<b>184 500</b>	<b>211 500</b>
<b>Croissance</b>		<b>1.03 %</b>	<b>0.62 %</b>

Chiffres Insee

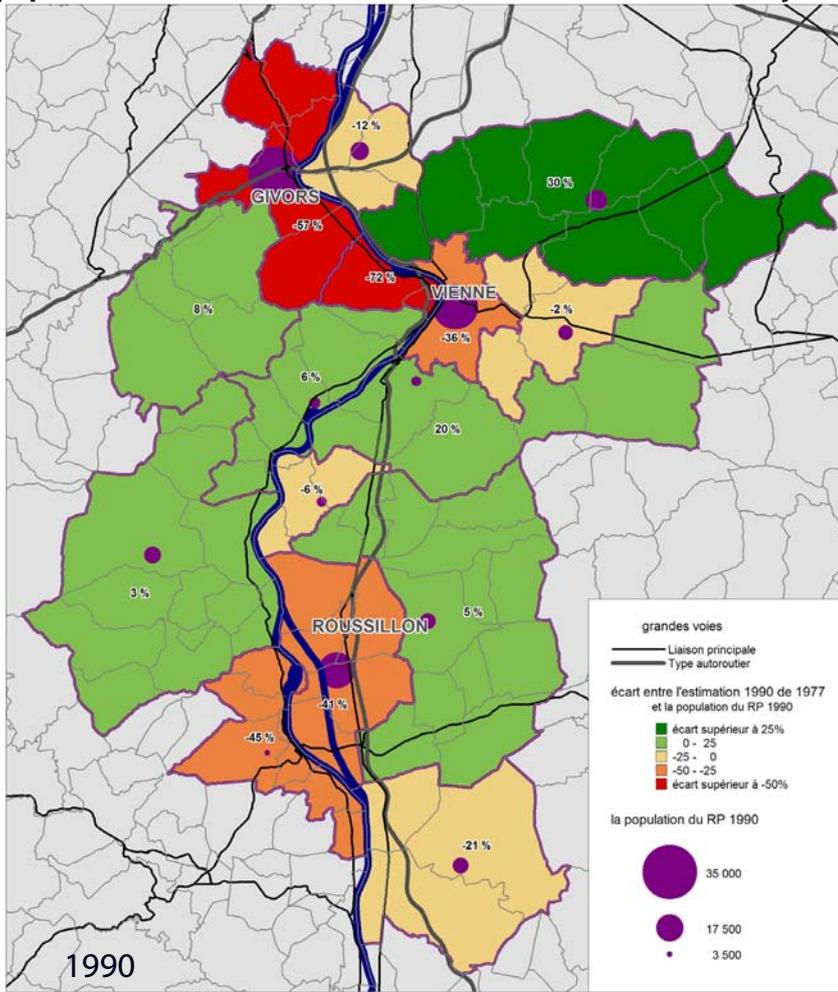


F.11 : Hypothèse de répartition de la population horizon 1990 et 2010



F.12 : répartition des objectifs de construction de nouveaux logements à l'horizon 2030

**La population effective en 1990 et en 2006 et les écarts avec les objectifs du Sdau**

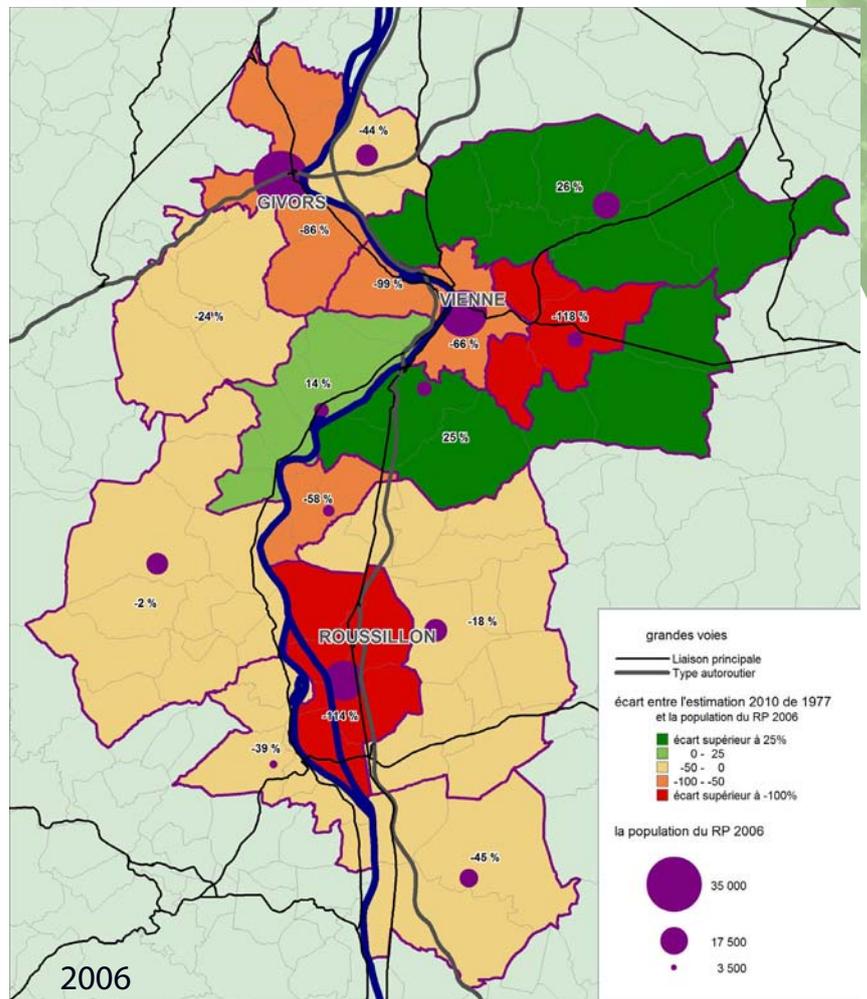


Les secteurs pointés par le Sdau comme devant accueillir la croissance démographique sont ceux qui connaissent les écarts les plus importants entre « ambitions et réalisations ».

Les perspectives de croissance surestimées et la difficulté à polariser le développement ont conduit à de tels écarts. En effet, on pourrait dire que la quasi-totalité de la croissance démographique depuis 1977 s'est réalisée dans les communes périurbaines plus attractives car répondant, a priori, à la demande habitante (« placard, garage, jardin »). Ces communes ont connu une croissance plus importante que prévu notamment au Nord du territoire dans les secteurs les plus proches de l'agglomération lyonnaise.

Entre 1990 et 2006, le principal constat est la poursuite des écarts par rapport aux prévisions du Sdau, notamment sur l'arrière pays viennois.

F.13 : Exploitations des écarts entre les hypothèses émises concernant l'accueil de population par le Sdau et les chiffres des recensements de la population entre 1977 et 1990 - 2006



### Une croissance de l'emploi très éloigné des chiffres attendus par le Sdau

Le Sdau prévoyait une croissance de l'emploi de l'ordre de 2% entre 1968 et 1990, les chiffres de l'insee (RP 1990) indique une croissance de seulement 0.7%.

Les perspectives démographiques s'accompagnaient également de perspectives d'emploi relativement importantes. Le Sdau, par l'observation des tendances et par son volontarisme de rééquilibrage de l'emploi/habitat, a affiché des chiffres bien supérieurs à ceux réellement observés aujourd'hui dans un rapport de un à trois.

Certes le nombre d'emplois a fluctué durant cette période de plus de trente ans. On constate notamment une baisse de l'emploi dans les années 1975 à relier en grande partie avec le premier choc pétrolier de 1973.

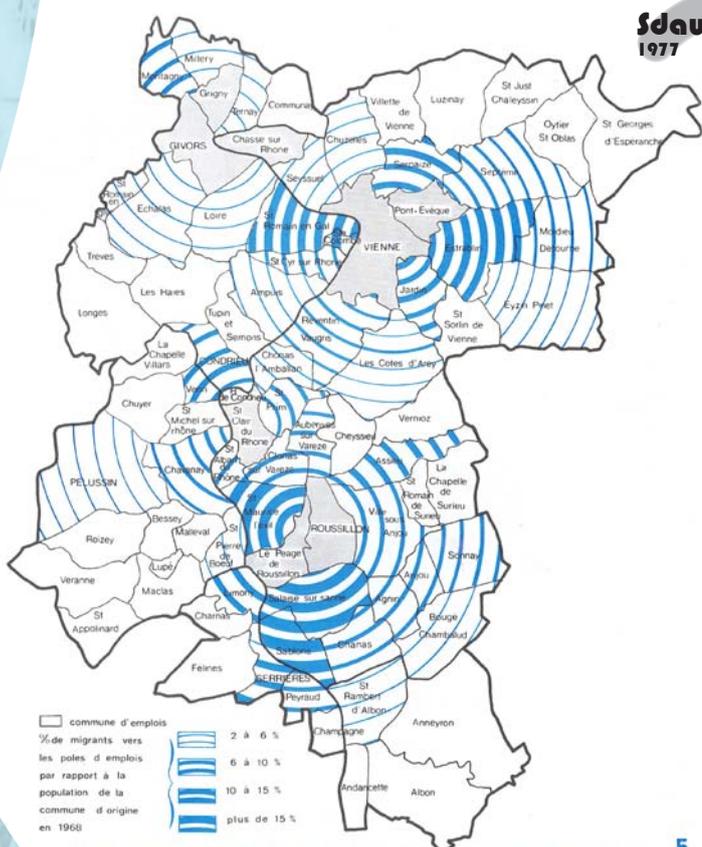
Les chiffres concernant 1990-2010 annoncés par le Sdau sont légèrement vu à la baisse avec 1.74% (118.000 emplois). Les chiffres récents (2006) ne sont pas encore disponibles mais le RP99 indiquait une croissance d'environ 0.9 % (66.700 emplois) entre 1990 et 1999. Bien loin de ce qui était attendu dans un rapport de près de un à deux.

Secteur	Emplois		
	1968	1990	2010
<b>Roussillon</b>	18 600	28 300	45 000
<b>Condrieu</b>	4 300	5 500	7 000
<b>Vienne</b>	18 000	25 800	37 000
<b>Givors</b>	12 100	21 100	29 000
<b>Total SDAU</b>	53 000	80 700	118 000
<b>Croissance annuelle</b>		1.93 %	1,74 %

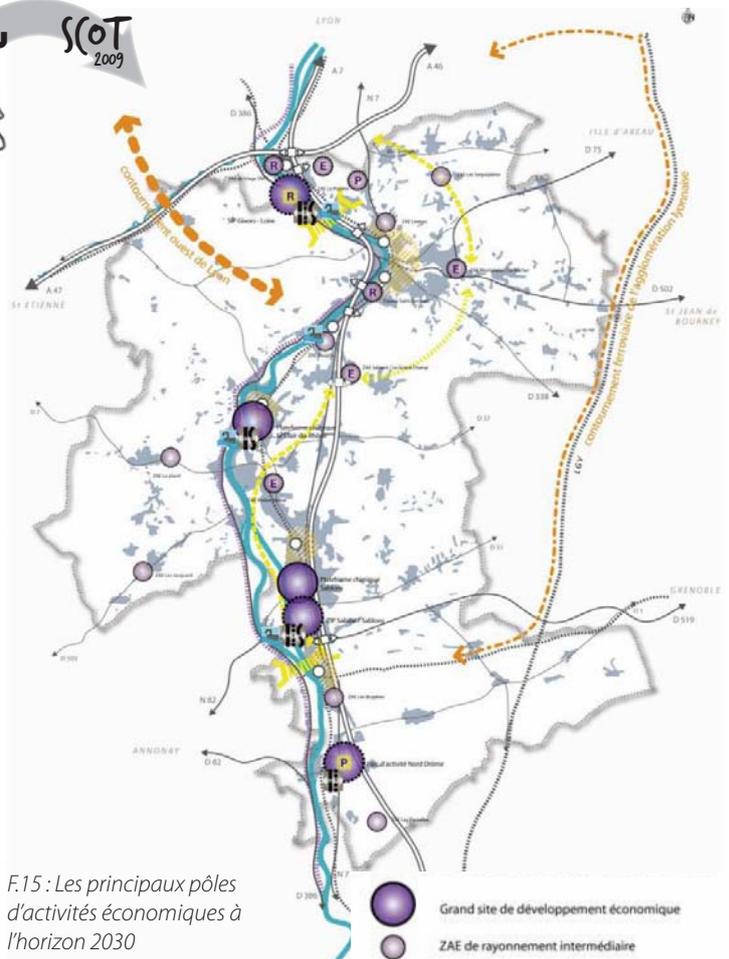
Chiffres Sdau 1975

Secteur	Emplois		
	1968	1990	1999
<b>Roussillon</b>	18 600	19 850	20 700
<b>Condrieu</b>	4 300	4 550	4 950
<b>Vienne</b>	18 000	22 800	24 300
<b>Givors</b>	12 100	14 500	16 750
<b>Total SDAU</b>	53 000	61 650	66 700
<b>Croissance annuelle</b>		0,7 %	0,9 %

Chiffres Insee RP

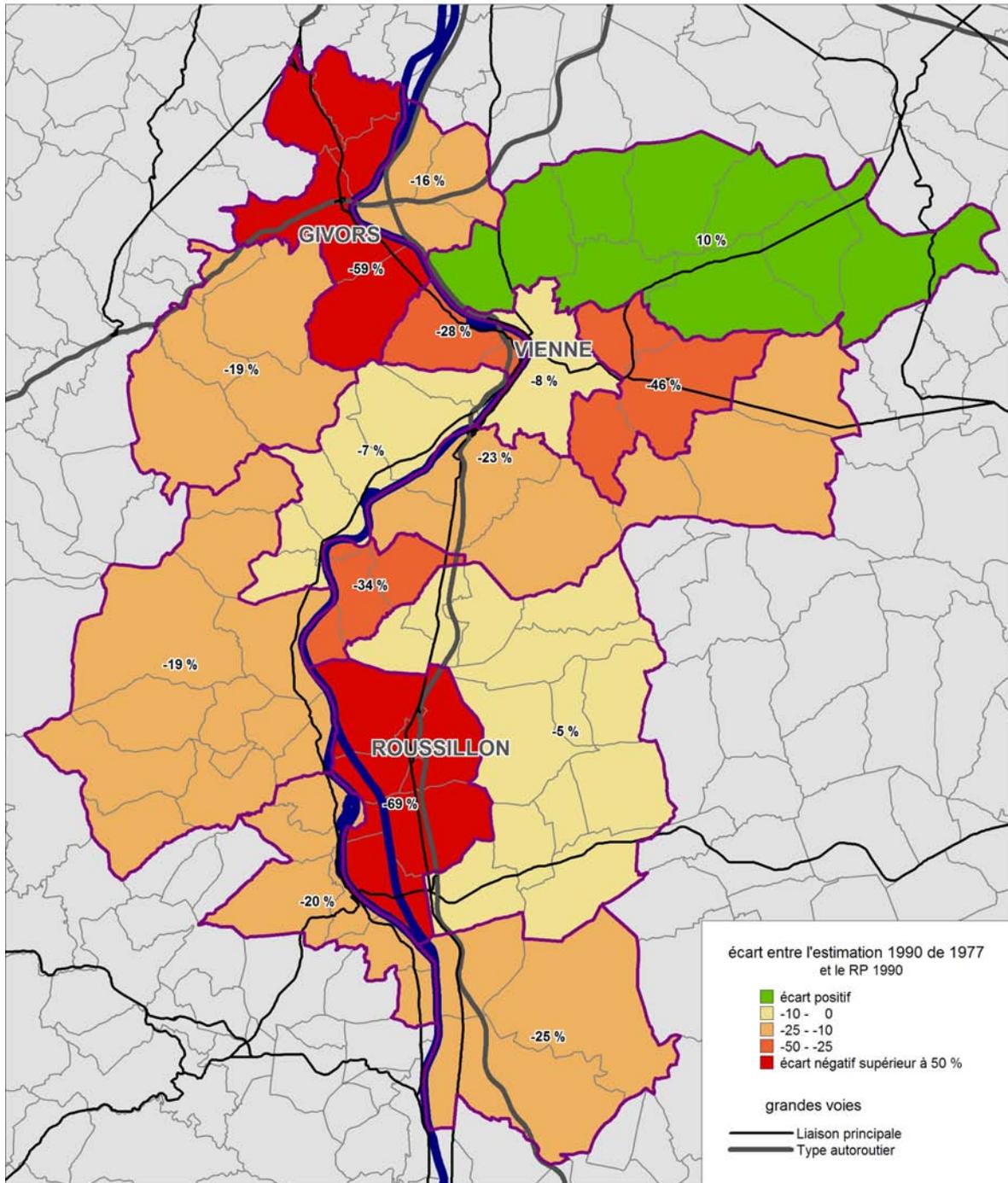


les pôles d'emplois et les migrations de travail  
F.14 : Les principaux pôles d'emplois et l'intensité des migrations domicile travail

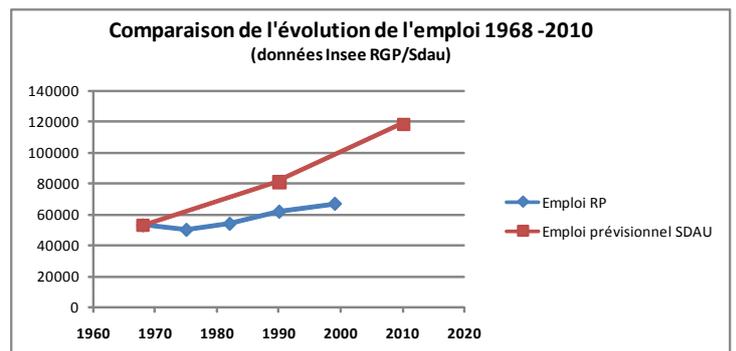


F.15 : Les principaux pôles d'activités économiques à l'horizon 2030

### L'emploi effectif en 1990 et les écarts avec les objectifs du Sdau



F.16 : Exploitation des écarts entre les hypothèses émises concernant l'emploi par le Sdau et les chiffres des recensements de la population entre 1977 et 1990



## Un modèle de développement qui repose sur des polarités urbaines bien identifiées

**Au-delà des « erreurs » de prévisions démographiques quasi-inévitables dans ce type d'exercice, il apparaît un autre écart qui est celui de la polarisation de la croissance.**

En effet, s'il n'a pas été possible d'atteindre des chiffres ambitieux, largement à la merci des aléas conjoncturels décisifs durant ces trente dernières années, les conditions de l'accueil de cette croissance n'ont visiblement pas été respectées non plus.

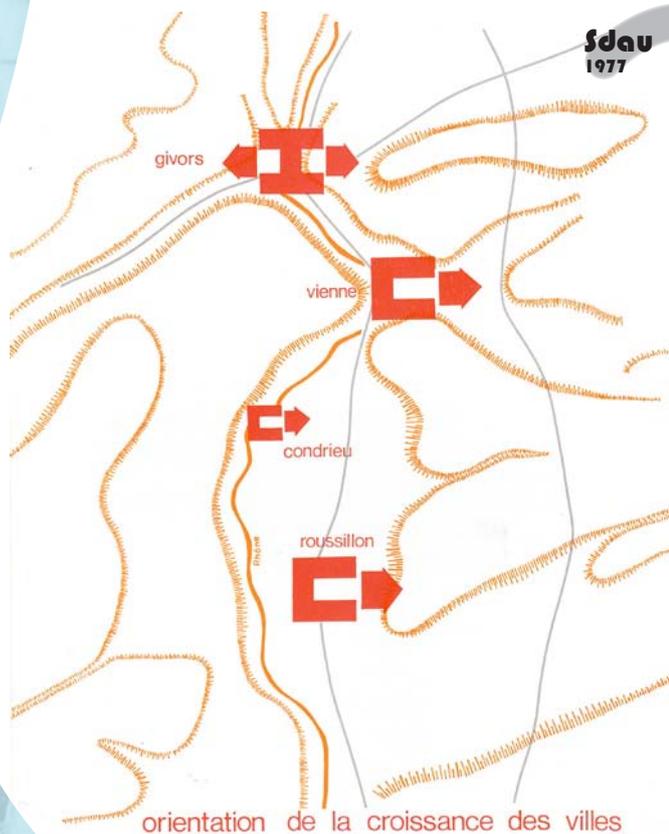
Les agglomérations de Vienne, Givors, Condrieu et Roussillon devaient accueillir à elles seules les 2/3 de la population ; elles n'en regroupent aujourd'hui qu'à peine la moitié.

Force est de constater que ce modèle de polarisation, en pleine période de périurbanisation, n'a pas trouvé de réalité trente-cinq ans plus tard. Qu'en aurait-il été si la croissance annoncée par le Sdau s'était réellement déroulée ?

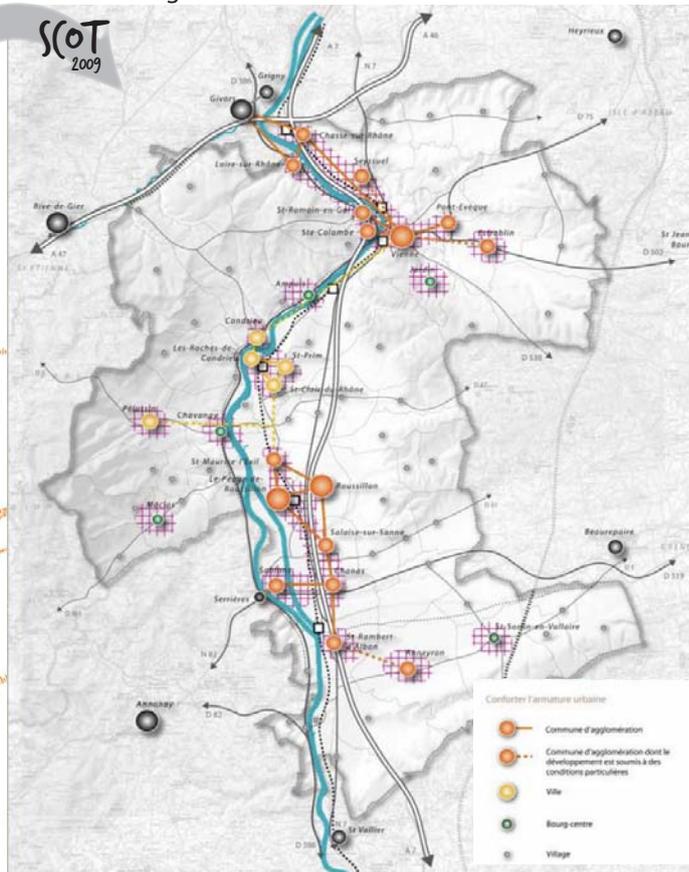
**Voilà un constat qui doit particulièrement interpeller le Scot dans sa mise en oeuvre ; comment, avec un document de planification à priori moins stricte que le Sdau, est-il envisageable de rendre possible une polarisation de l'urbanisation sur les mêmes agglomérations que le Sdau avait déjà identifié en 1975 ?**

On peut faire l'hypothèse d'un certain nombre de raisons. La première, et peut-être principale, est tout d'abord la surestimation de la croissance démographique. En effet, ce postulat surévalué a servi d'éta- lon à la croissance des villes mais également des secteurs périurbains. Il a donc été possible de faire croître ces secteurs indépendamment des agglomérations. Le Scot parle aujourd'hui en croissance annuelle et non en termes de volume global à terme ce qui devrait permettre d'assurer un meilleur suivi. Le deuxième est davantage d'ordre sociologique avec la montée en puissance des revendications des classes moyennes et de l'individualisation des modes de vie dans un contexte économique favorable. En effet, la demande habitante de la maison individuelle, l'incroyable progression des taux de motorisation des ménages, un contexte d'énergie peu chère, le faible coût du foncier, des mesures d'accès à la propriété favorables et des élus ruraux voyant d'un bon œil l'arrivée de population nouvelle sont autant de facteurs qui ont largement participé à l'échec de la polarisation sur les agglomérations.

Le Scot doit aujourd'hui composer avec une situation économique différente et moins favorable à l'éloignement des centralités en favorisant, notamment, des typologies d'habitat plus attractives dans les centres en phase avec les (nouvelles) attentes des ménages.



F. 17 : structuration de l'armature urbaine proposée par le Sdau



F. 18 : structuration de l'armature urbaine proposée par le Scot

## Un rééquilibrage fort de l'attractivité industrielle dans la moyenne Vallée du Rhône

**Le Sdau prévoyait deux types de développement de l'industrie. Le développement de zones dédiées (zones industrialo-portuaires) d'une part et le développement de zones diversifiées d'autres part.**

Les zones industrialo-portuaires sont au nombre de deux dans le Sdau :

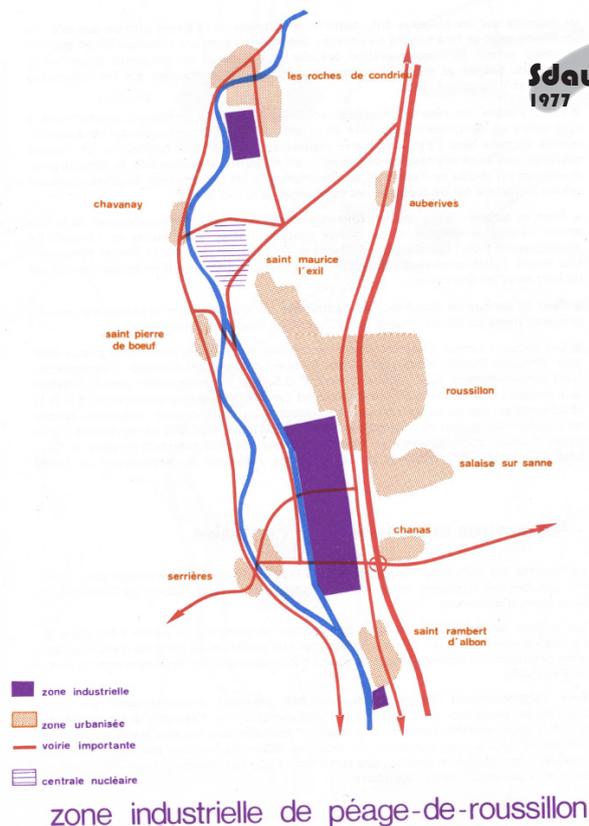
- La zone de Péage-de-Roussillon (500 ha) devant accueillir de 5.000 à 10.000 emplois. Depuis 1977, le nombre d'emploi a fluctué mais la zone ne compte aujourd'hui qu'environ 1.300 - le site étant encore en cours d'aménagement. Il a été donné à cette zone une vocation régionale (Méditerranée/Rhône-Alpes) avec une attention particulière à porter sur la pollution au regard de la vulnérabilité du site.

- La zone de Givors Loire (70 ha) s'est vu attribuer une vocation d'avant-port lyonnais et d'ouverture portuaire pour Saint-Etienne. Après avoir accueilli des équipements structurants (centrale électrique aujourd'hui démantelée) elle s'inscrit aujourd'hui effectivement dans une logique métropolitaine telle qu'indiquée à la fois par la DTA, l'inter-Scot et les Scot de Lyon et Rives

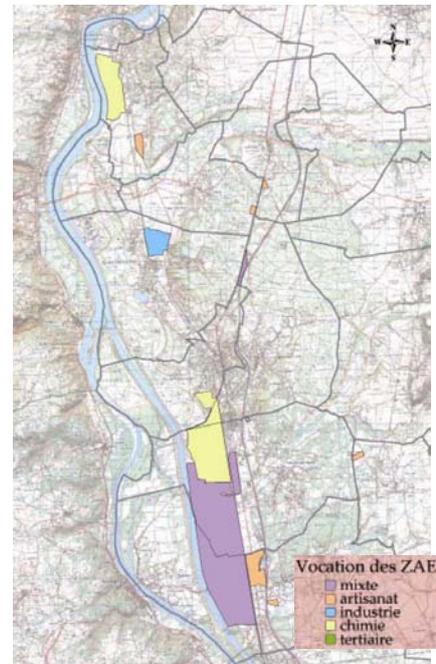
du Rhône qui travaillent aujourd'hui activement à la montée en gamme de la zone. L'objectif est aujourd'hui de profiter pleinement de la multi-modalité de la zone.

Concernant les zones diversifiées, le Sdau prévoyait à terme la mise à disposition d'environ 600 ha pour des zones d'une taille d'une cinquantaine d'hectares chacune. (Givors/ Grigny/Mornant hors analyse) Mont-plaisir et Prairies (100ha) à Pont-Evêques, Tabourette (Estrablin), Salaise et St-Maurice-l'Exil

En dehors de ces deux types de zones, le Sdau a réservé 200ha pour la réalisation, effective, de la centrale nucléaire et prévoit l'extension des stockages de Villette de Vienne et de Serpaize.



F. 19 : schéma d'implantation de la ZIP de Péage de Roussillon



F.20 : Les zones d'activités économiques du Pays Roussillonnais en 2007

## Des espaces agricoles et des coupures vertes qui doivent répondre à des fonctions

Le Sdau a porté un regard relativement fonctionnaliste sur les espaces ouverts. La prise en compte environnementale reste peu présente dans le document du fait de la très récente émergence des revendications environnementales.

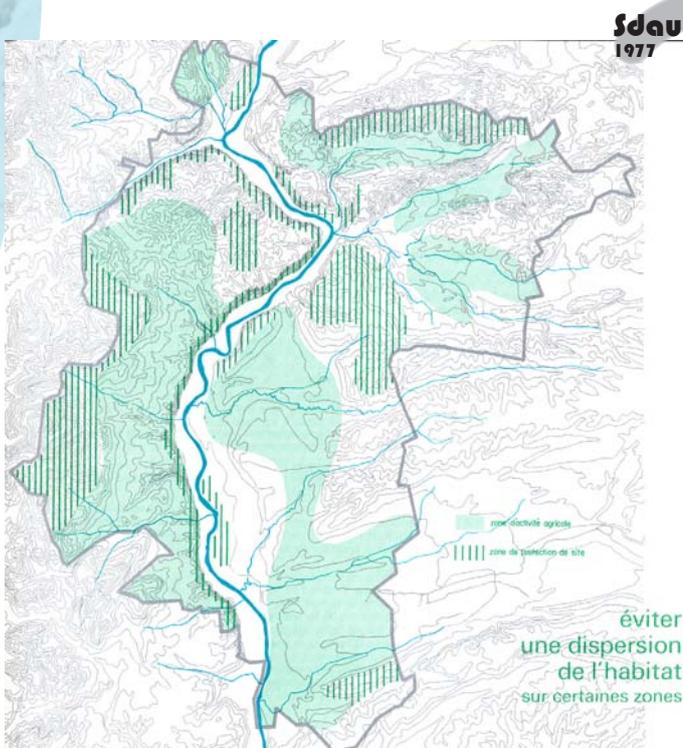
Au titre du maintien et de leur préservation, une typologie identifie les différents espaces non urbanisés et leur niveaux de protection :

- les espaces boisés : protection dans les POS / schéma de reboisement ;
- les zones de protection de site : constructions autorisées en continuité des bourgs existants (Massif du Pilat, site de Malleval, bordure des plateaux en rives du fleuve et Balmes viennoises) ;
- les zones agricoles prioritaires (grandes parcelles, économiquement forte) : constructions autorisées en continuité des bourgs existants (les quatres vallées de l'Est viennois, les plateaux de Condrieu, Pelussin, Louze, les plaines de Reventin et Bièvre-Valloire) ;

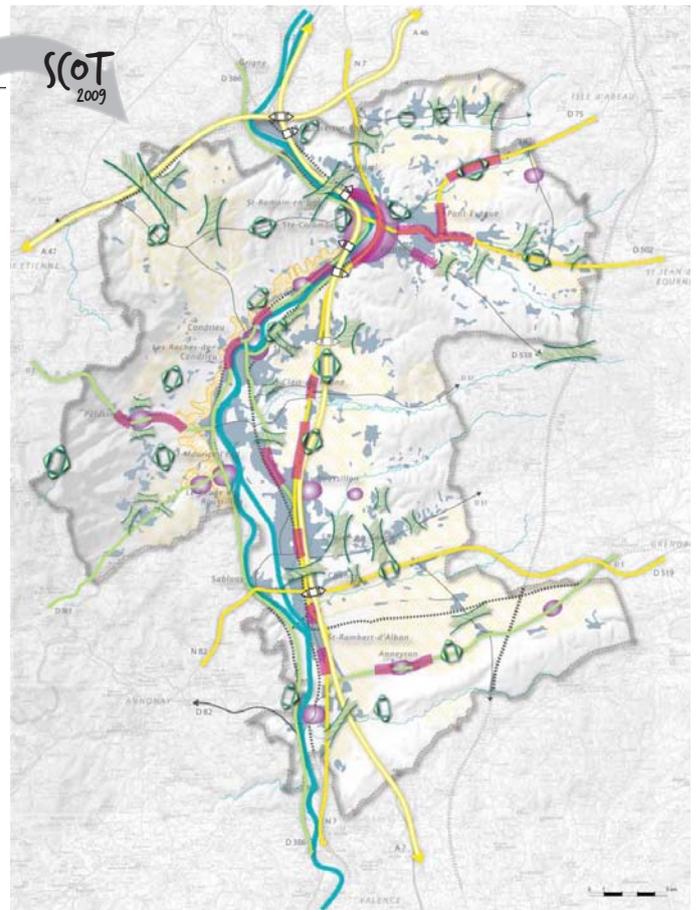
- les zones à vocation agricoles dominante (moins homogènes) : urbanisation possible sous réserve du maintien de la prédominance agricole.

Ces espaces sont sensés faire coupure d'urbanisation (Balmes viennoises / Plateau de Millery et Montagny, plaine de Reventin et plateau de Louze, Pilat et plateau de Condrieu, l'Est viennois, les coteaux du Sud Est de Vienne, la plaine de Valloire).

Ce point particulier de la préservation des espaces naturels et agricoles est peut-être celui qui a été le plus mis à mal au regard des dynamiques d'urbanisation de ces trente dernières années. La périurbanisation qu'a connu le secteur viennois notamment, particulièrement importante, s'explique par son offre de nature. La difficulté des agglomérations à polariser la croissance urbaine est également liée à l'incapacité d'avoir pu défendre ces espaces et par conséquent d'avoir dilué l'effort d'urbanisation dans des espaces au caractère moins urbain.



F.21 : L'armature verte en 1977



- |  |   |  |
|--|---|--|
| Préserver l'identité des grandes unités paysagères et valoriser les éléments structurants du territoire  | Mettre en valeur les spécificités des paysages des rives du Rhône   | Valoriser les paysages depuis les principaux axes de déplacements                                |
| <ul style="list-style-type: none"> <li> coteaux viticoles à forte valeur paysagère à préserver</li> <li> espaces agricoles ouverts à maintenir</li> <li> qualité architecturale, principaux éléments de patrimoine à préserver</li> <li> espaces urbanisés</li> <li> principales continuités vertes à conserver</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li> itinéraire de transit</li> <li> itinéraire touristique</li> <li> entrées de villes et traversées urbaines à valoriser</li> <li> portes d'entrée autoroutières</li> <li> points de vue sur le grand paysage à maintenir</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li> axes dont la valeur paysagère est à préserver</li> </ul> |

F.22 : Identité paysagère en 2009

## Une politique volontariste de développement du réseau d'infrastructures

Conformément aux politiques nationales de l'époque, le Sdau a été particulièrement ambitieux en termes d'aménagement routier et autoroutier. L'objectif principal : la fluidité.

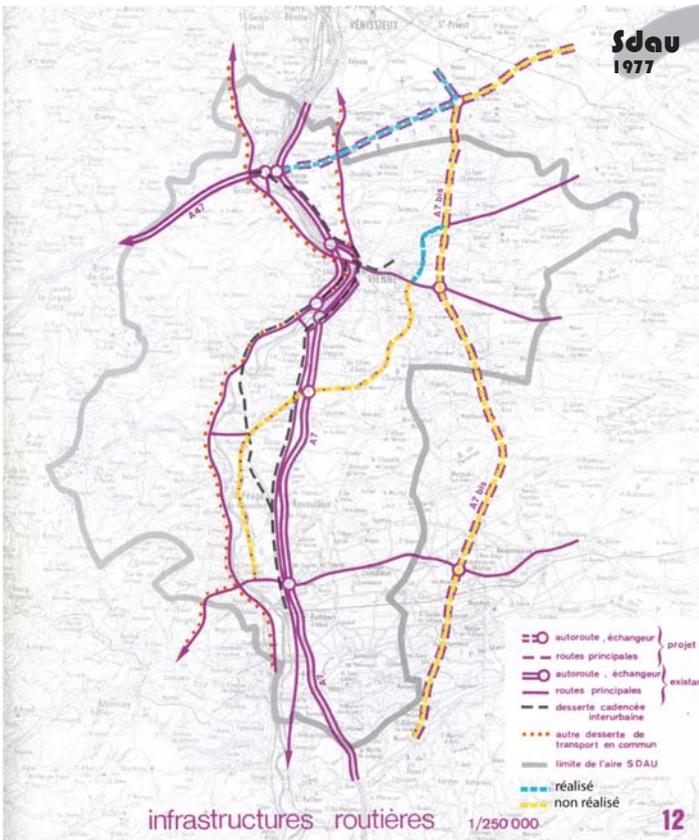
Le parti d'aménagement du Sdau repose sur trois grands principes en matière d'infrastructures de transport :

- l'écoulement du grand transit avec le minimum de gêne pour les agglomérations et les espaces agricoles,
- le renforcement des liaisons Nord-Sud pour les agglomérations
- l'amélioration des transversales Grenoble, l'Isle-d'Abeau et Saint-Etienne

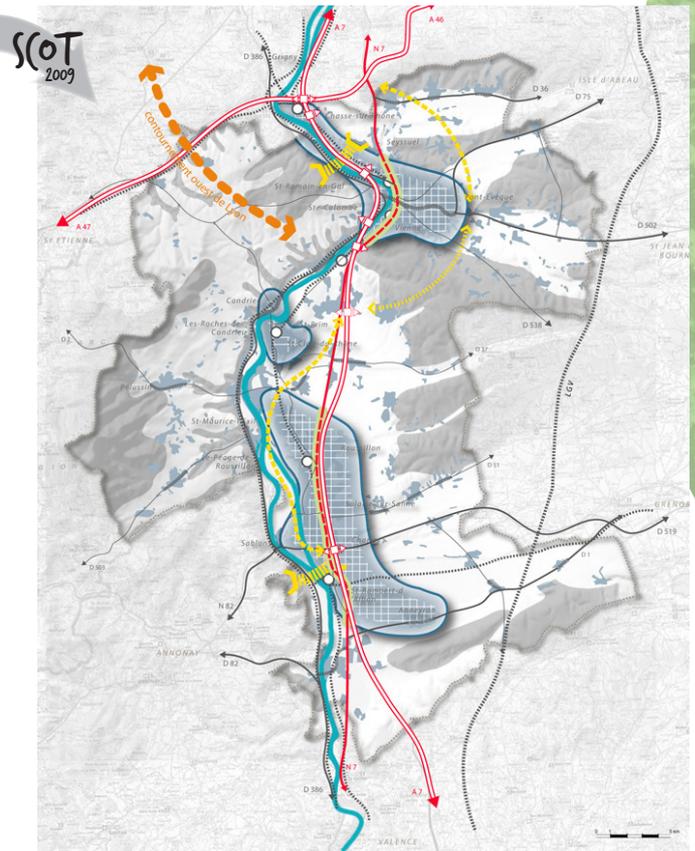
S'appuyant sur un discours prégnant de cette époque ; la performance des territoires s'évalue à l'aune de la densité des échanges et de leur fluidité : le Sdau propose un schéma de voirie

riche en projets de nouvelles infrastructures. On peut noter parmi elles :

- Le doublement de l'autoroute A7 à l'Est de la Vallée du Rhône (A7 bis ou B7) - **non réalisé**.
- Le contournement Est de l'agglomération lyonnaise de Givors à Satolas (A46) - **réalisé** et complété par l'A432.
- L'affectation d'une fonction plus locale à la RN86. Basculer l'itinéraire de délestage en rive gauche, par la réalisation de nouveaux franchissements notamment - **réalisé**.
- La mise à 2x2 voies de la RN7 et la réalisation des déviations de St-Rambert-d'Albon et de Roussillon - **partiellement réalisé**.
- Création d'une voirie nouvelle entre Roussillon, l'Est viennois reliée au CD75 pour renforcer les liaisons avec l'Isle-d'Abeau et la Plaine de l'Ain - **non réalisé**.



F.23 : Les projets d'infrastructures inscrits au Sdau



F.24 : Les projets d'infrastructures inscrits au Scot

- L'amélioration des transversales notamment entre Annonay-Grenoble (RN519) et Vallée du Rhône-Saint-Etienne (RN502) et Bièvre-Drôme (CD1) : projet TransRhône - **partiellement réalisé**.
- Multiplication des franchissements sur le Rhône par l'utilisation d'ouvrage existants (St-Pierre-de-Bœuf, Reventin Vaugris et Chavanay) - **réalisé**.

Considérés comme prioritaires, un certain nombre de ces projets ont été inscrits dans un calendrier de réalisation à l'horizon 1990 :

- A46 -**réalisé**.
- A7 bis -**non réalisé**.
- Contournement Ouest de Roussillon et infrastructure primaire de la ZIP -**réalisé**.
- Déviation RN7 à St Rambert-d'Albon -**réalisé**.
- Raccordement aux ouvrages CNR pour les franchissements -**réalisé**.
- Déviation de la D75 à Pont-Evêque -**réalisé**.
- Diffuseur sur l'A7 au Sud de Vienne avec la RN7 et la D41 -**partiellement réalisé** (demi-échangeur).

En matière de transports en commun, la desserte inter-urbaine cadencée apparaît comme un enjeu important. En revanche l'option ferrée de cette desserte est largement contre-indiquée dans le Sdau au motif qu'elle ne ferait qu'accroître une situation de dépendance face à l'agglomération lyonnaise en terme de captage d'actifs.

En conséquence le Sdau préconise une desserte cadencée d'agglomération routière de type bus.

Deux lignes sont mises en avant :

- En rive gauche : Givors – Chasse – Vienne – Péage de Roussillon- St Rambert. **partiellement réalisé** Ligne 7 L'Va (tronçon Nord)
- En rive droite : Vienne – Condrieu – St Clair du Rhône – Péage de Roussillon. **partiellement réalisé** Ligne 214 Navette OÙRA du CG69 (tronçon Nord)

Le Sdau pointe les difficultés de liaisons transversales entre le centre de Vienne et les territoires à l'est (vallées) et propose d'y répondre par le contournement de Vienne. Ce contournement est toujours dans les documents de planification et reste inscrit au Scot. Le Sdau suggère également de mener une réflexion sur l'amélioration du stationnement dans le centre de Vienne.

Enfin en matière de transport aérien, les aéroports de Saint-Rambert et de Vienne-Reventin sont confirmés dans leurs fonctions locales d'affaire et de tourisme et se voient même proposés de s'étendre. Aujourd'hui ces deux sites sont principalement dédiés à l'aéronautique de loisirs.



F.25 : Une politique d'équipement routière qui a laissé des marques - Vienne

## Politiques des équipements : entre proximité et rayonnement

**Le principe de localisation des équipements s'inscrit à la fois dans une recherche de proximité aux populations et dans l'accueil d'équipements provenant du desserrement lyonnais.**

D'après le Sdau, Vienne doit tenir un rôle central dans l'accueil d'équipements notamment en termes de tourisme, de culture et d'affaires.

Concernant les établissements universitaires certaines spécialités sont attendus sur le territoire du fait à la fois du desserrement lyonnais mais également des spécificités locales (archéologie, laboratoires de recherche, IUT industrie). L'IUT2 Grenoble (G.E.A. Vienne) accueille aujourd'hui des formations de finances et de comptabilité, de management Qualité/Sécurité/Environnement.

En matière de santé, le Sdau prévoit la création d'un hôpital au Sud du territoire. Une clinique (Saint-Charles) est réalisée mais est aujourd'hui remise en question dans le cadre des nouvelles politiques de redéploiement des équipements de santé.

En matière de loisirs, plusieurs équipements nautiques sont prévus avec notamment deux sites : Saint-Romain-en-Gal et Condrieu. Le site de Saint-Pierre-de-Boeuf est également prévu comme base de loisirs. Le Parc Naturel du Pilat est lui aussi renforcé dans son rôle de structuration touristique et d'activité de loisirs.



F.26 : Musée archéologique - Saint-Romain-en-Gal



## Conclusion

**Les leçons de cette analyse rétrospective sont de plusieurs ordres pour le SCoT, son élaboration comme sa mise en œuvre.**

Le bilan de 30 ans d'application du SDAU est loin d'être négatif. Le SDAU a constitué le document de référence pour l'aménagement et l'équipement du territoire des Rives du Rhône jusqu'à la réforme des outils d'urbanisme par la loi SRU. Il a donné un cap, un cadre qui, au-delà des écarts repérés avec la situation actuelle (localisation de la croissance démographique, évolution de l'emploi), ont participé à la valorisation et la dynamisation du territoire (réalisation d'infrastructures, préservation de zones agricoles).

Si à l'instar du Sdau le SCoT affiche lui aussi des perspectives (plus que des objectifs) de croissance démographique polarisée sur les agglomérations, il œuvre principalement par ses orientations à l'évolution qualitative des conditions d'accueil de cette croissance (diversité des logements, économie foncière). L'obligation de suivi du SCoT sera également un gage supplémentaire de la capacité de ce document à être régulièrement évalué et réajusté si besoin, souplesse qui faisait défaut au Sdau.

Un impératif reste identique, même si plusieurs décennies séparent Sdau et SCoT. Il faut développer dans les agglomérations, identifiées comme les lieux préférentiels du développement urbain, une offre de logements en adéquation avec la demande et les attentes des futurs habitants : des logements plus variés (en nature comme en typologie), plus spacieux, plus intimes, plus fonctionnels, etc. L'amélioration de la qualité des espaces publics, le soin apporté à « l'offre de nature » (espaces verts, loisirs), le développement d'une offre en services urbains attractive (transports en commun, culture) figurent aussi parmi les clefs indispensables à la poursuite des objectifs.

En revanche, la différence et l'enjeu majeur de ce « changement d'époque » réside dans le passage d'un urbanisme « de production », porté par une politique d'Etat fortement centralisée, à un urbanisme « de gestion », décentralisé aux mains des collectivités territoriales. C'est l'époque d'un urbanisme davantage pragmatique dans cet impératif du « faire avec » : avec les infrastructures existantes, avec les moyens financiers limités des collectivités, avec les inerties locales dépendant

souvent de décisions nationales (fiscalité, maîtrise foncière, etc.). Le vrai défi de ce « passage de témoin » réside dans la capacité des élus locaux dans les années à venir à « faire vivre » le SCoT, c'est-à-dire s'en approprier les objectifs et développer les outils indispensables à sa mise en œuvre.

### Bibliographie

#### Schéma directeur

- Livre blanc, mars 1974
- Rapport de présentation, mars 1977
- Cartes annexées au rapport : Etat actuel, Sdau Phase 1990, Sdau long terme (2010), Sables et Graviers

#### Documents provisoires

- Livre blanc du Sdau, septembre 1973
- Rapport de présentation (document provisoire), juin 1975
- Etude préliminaire d'infrastructure de transport 1990-2010, septembre 1975

#### Etudes diverses

- Etude des territoires et proposition de scénarios, juin 1994
- L'espace rural (Atelier régional d'études économiques et d'aménagement rural Rhône-Alpes), juin 1974

#### Courriers / comptes-rendus / notes / minutes

- Courrier du préfet de la Drome au préfet de l'Isère, juin 1976
- CR réunion du secteur de Roussillon, décembre 1975
- CR réunion du secteur de Vienne, décembre 1975
- GEP au Service régional de l'équipement, Préparation du VIIème plan « Transports urbains » dans l'agglomération de Roussillon, juillet 1975
- CR Réunion de la CLAU, juillet 1975
- Minute du SRE au DDE 38, juin 1975 + réponse

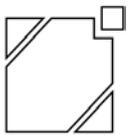
Schéma  
de COhé-  
rence Ter-  
ritoriale



Scot  
Rives  
Rhône *du*

Document réalisé par :

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



Contact :  
Sébastien Rolland  
[s.rolland@urbalyon.org](mailto:s.rolland@urbalyon.org)