

Scot des Rives du Rhône : le fleuve au cœur du projet



Pour une vision synthétique
et transversale des orientations
du Scot en lien avec le fleuve
et sa vallée

Sommaire

INTRODUCTION.....	4
1 LE FLEUVE RHÔNE : DES RIVES À RECONQUÉRIR.....	5
1.1. Les rives du Rhône : siège du développement démographique.....	5
1.2. Rompre avec les effets de coupure et mieux relier les villes au fleuve	5
1.3. Le Rhône : un espace de détente et de divertissement à valoriser.....	7
2 LE RHÔNE : UNE INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT DURABLE, SUPPORT DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE.....	9
2.1. Des zones d'activités d'envergure métropolitaine desservies par le Rhône.....	9
2.2. Valoriser le fleuve comme axe de transport.....	10
2.3. La vallée du Rhône : vers une limitation des flux routiers ?.....	11
3 UN PATRIMOINE NATUREL ET PAYSAGER AU CŒUR DE LA TRAME VERTE ET BLEUE.....	13
3.1. Renforcer la vocation de corridor écologique du fleuve.....	13
3.2. Améliorer les liaisons entre le fleuve et les autres espaces naturels	14
3.3. Réduire la vulnérabilité face aux risques et garantir la pérennité de la ressource	15
CONCLUSION.....	19



En téléchargement

Documents disponibles en téléchargement sur le site Internet du syndicat mixte
www.scot-rivesdurhone.com

Introduction



Le fleuve Rhône est un élément structurant et fédérateur, un élément incontournable des politiques d'aménagement du territoire, de l'échelle locale à l'échelle nationale. Axe de transport majeur à valoriser, limite administrative, corridor écologique... le fleuve Rhône revêt une multitude de fonctions. Autour de lui s'articule la vie quotidienne des habitants et les activités économiques. Le fleuve et sa vallée sont depuis longtemps au cœur des problématiques de planification territoriale : plan bleu, plan Rhône, charte moyenne vallée du Rhône...

Le Scot étant le garant d'une « cohérence territoriale », les élus ont souhaité aborder la question du fleuve de façon transversale dans le document et non par le biais d'un chapitre dédié. Sa protection et sa valorisation dépendent en effet d'une stratégie d'ensemble prenant en compte tous les volets de l'aménagement et du développement des territoires (gestion du développement urbain et économique, préservation de l'environnement, développement touristique raisonné...).

Pourquoi dans ce cas un livret consacré au Rhône ? Dans le cadre de la concertation autour de l'élaboration du Scot, de nombreux partenaires ont souligné la nécessité de valoriser le rôle majeur du fleuve dans la structuration du territoire.

Afin de mettre en avant les principales dispositions du Document d'Orientations Générales ayant trait au fleuve, le choix a donc été fait de réaliser ce livret, chargé de reprendre les principales recommandations et prescriptions du Scot orientées vers la préservation et la valorisation de la vallée du Rhône dans toutes ses spécificités.



1. LE FLEUVE RHÔNE : DES RIVES À RECONQUÉRIR

1.1. Les rives du Rhône : siège du développement démographique

La présence humaine sur les bords du Rhône est prouvée dès le Néolithique, mais c'est à l'époque romaine, en lien avec le développement du commerce de marchandises transportées par le Rhône que ses rives s'urbanisent. Ainsi, la ville de Vienne s'est développée, profitant d'une localisation stratégique, à la croisée du Rhône et d'autres axes de communications terrestres. La vallée du Rhône reste aujourd'hui encore un axe de communication majeur, le long duquel d'autres villes se sont progressivement développées.

Ces dernières années ont été marquées par une très forte accélération du développement résidentiel, non pas dans les principales agglomérations de la vallée, mais dans les territoires ruraux périphériques éloignés des grands axes de communication et des principaux centres urbains qui concentrent équipements, commerces et services.



Vue sur Vienne et Sainte-Colombe

Le Scot entend redonner leur attractivité aux communes et agglomérations de la vallée dans une perspective de développement durable (limitation des déplacements routiers, gestion plus économe du foncier par une politique de densification, reconquête du fleuve).

L'objectif que se sont fixés les élus est d'accueillir dans la vallée du Rhône les 2/3 de la croissance démographique nouvelle d'ici 2030.

→ Dog - Exemple d'orientations relatives au renforcement des agglomérations

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.

(Dog Partie 1 / chap.1)

Ce qu'ils en pensent

Patrick GAGNAIRE,

Président du Syndicat Mixte des Rives du Rhône

La volonté d'orienter le développement urbain vers les agglomérations de la vallée du Rhône, à l'inverse des tendances à l'œuvre, constitue l'un des éléments forts du projet de Scot. Face à la vision trop ancrée « la vallée où l'on travaille, le village où l'on habite » il nous faut démontrer qu'un modèle alternatif est possible, plus soutenable dans ses impacts environnementaux et énergétiques, comme dans sa capacité à générer un territoire où il fait sans cesse « mieux vivre ». Le défi n'est pas simple car il conviendra à la fois de se prémunir des contraintes propres à la vallée (risques industriels, nuisances liées aux infrastructures...) tout en libérant du foncier et en intensifiant la production de logements nouveaux dans des quartiers de qualité, attractifs et proches des services. Il faudra nous donner les moyens de relever ce défi majeur pour que les villes et les agglomérations de la vallée retrouvent d'ici peu leur pleine attractivité.

1.2. Rompre avec les effets de coupure et mieux relier les villes au fleuve

Le développement urbain plus soutenu dans la vallée devra s'accompagner d'un travail de reconquête des berges du Rhône et d'un travail sur les « transversalités ».

En effet, si le Rhône constitue une grande voie de communication européenne dans son sens nord/sud, il est également une « limite à franchir » pour les échanges est/ouest, d'une rive à l'autre. De même, à l'échelle de chacune des rives, la connexion entre la ville et le fleuve n'est pas toujours aisée et a même tendance à se complexifier. Les routes et autoroutes (A7, RN7...), voies ferrées et autres plateformes chimiques sont sources de coupures physiques avec le fleuve.

De nombreuses dispositions sont inscrites dans le Scot, afin de favoriser une continuité des cheminements sur les berges, de créer de nouveaux franchissements du Rhône et d'envisager une plus grande porosité entre le fleuve et les espaces publics urbains. L'objectif est bien de tirer parti des atouts du fleuve et de lui donner une fonction de lien, plus que de rupture.



Berges du Rhône à Sainte-Colombe



Véloroute (ViaRhôna)

→ Dog – Exemple de prescriptions concernant les déplacements doux

[...] Des connexions entre les itinéraires cyclables et piétons développés au niveau des communes et intercommunalités et les grands réseaux de circulation douce existants ou projetés sur le territoire doivent être favorisées (liaison ViaRhôna, sentiers nationaux de grande randonnée, voies cyclables et sentiers départementaux). *(Dog Partie 4 / chap.3)*

→ Dog – Exemple de prescriptions relatives à la valorisation et au maintien des cônes de vue sur le grand paysage « vallée du Rhône »

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 le fleuve 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 »



Ce qu'ils en pensent

Sébastien SPERTO,

Responsable du pôle Processus et design urbains, Agence d'urbanisme de l'agglomération lyonnaise

Dans le cadre du programme partenarial de l'agence d'urbanisme, le SMRR nous a sollicités afin de mener une étude sur l'évolution possible de la RN7 sur le territoire du Pays Viennois. Cette démarche fait partie intégrante des réflexions qui sont actuellement menées sur la place que doit occuper l'automobile au cœur de nos agglomérations. Le renforcement des transports publics et la pratique de nouvelles mobilités ne feront qu'évoluer dans les années à venir. Ces transformations de la société nous laissent penser que de nombreux espaces urbains occupés par ces réseaux viaires pourront être partiellement reconquis au profit du vélo et du piéton.

Pour Vienne, l'enjeu majeur est avant tout associé au respect d'un territoire originel, naturel et patrimonial. Une ville site où l'eau est omniprésente, mais dont la présence est malheureusement rendue la plupart du temps inaccessible par l'existence d'infrastructures routières difficilement franchissables. À terme la transformation de la RN7 en boulevard urbain paysager, permettra à la ville de Vienne de se réconcilier avec son front de berge en offrant aux Viennois de nouveaux espaces publics et des usages reconquis.



En téléchargement



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 [...]

(Dog Partie 3 / chap.4)

1.3. Le Rhône : un espace de détente et de divertissement à valoriser

Le Rhône est également un lieu de détente et de divertissement depuis des siècles (joutes, pêche, divers sports nautiques...). Plusieurs projets touristiques, plans d'eau, ports de plaisance et autres bases de loisirs ont vu le jour ces dernières années le long du fleuve : stade d'eaux vives à Saint-Pierre-de-Bœuf, base de loisirs de Condrieu - Les Roches (port de plaisance, téléski nautique), véloroute du lac Léman à la mer Méditerranée (ViaRhôna), etc.

En matière de développement touristique, le Scot s'appuie principalement sur des recommandations destinées à favoriser l'émergence de nouveaux projets. Les élus souhaitent avant tout promouvoir un développement touristique de qualité et durable autour du Rhône et de ses berges.

Il s'agit notamment de mettre en valeur le patrimoine fluvial, paysager et bâti et de faire de certaines portions des berges du Rhône des lieux de pratiques récréatives parfaitement reliés entre eux.

→ Dog - Exemple de recommandations relatives au développement de l'offre touristique

[...] 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 : parc naturel régional 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, accrobranches (Septème), baptêmes de l'air ULM / petit avion (aérodromes de Reventin-Vaugris et d'Albon)

→ « **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...

(Dog Partie 2 /chap. 7)

Ce qu'ils en pensent



Patrick BARRAUD,
Président du SYRIPEL (Syndicat Rhône
Isère Plaisance et Loisirs)

Le SYRIPEL est l'exemple d'une coopération réussie entre communes et intercommunalités iséroises et rhodaniennes, associées pour gérer et développer une base de loisirs innovante et le premier port fluvial au sud des métropoles lyonnaise et stéphanoise. Particulièrement apprécié des plaisanciers pour la beauté de son site, c'est par des «cheminements doux», via le fleuve et la «ViaRhôna», complétés dans les prochaines années par une passerelle cyclo-pédestre, installée avec l'aide de la Région de part et d'autre du «Pont de Condrieu», que le site développera son évidente complémentarité avec celui des «Eaux Vives» de Saint-Pierre-de-Bœuf.

Le port, en cours de rénovation et d'aménagement paysager, devrait voir prochainement sa capacité doubler. Un projet hôtelier devrait également compléter l'offre du site. Ce dernier, aux confins des territoires du Scot, permet de tisser autour du Fleuve Rhône les liens de coopération intercommunale tant attendus, et de mettre en valeur un cadre remarquable, chargé d'histoire, de vie... et de promesses pour l'ensemble de la Région Rhône-Alpes.



Zone de loisirs de Condrieu - Les Roches



Rivière artificielle à Saint-Pierre-de-Boeuf

→ Dog – Exemple de prescriptions relatives au développement des activités touristiques et de loisirs liées au fleuve

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 Rhôna, reconquête de la rive gauche du fleuve au niveau de Vienne...)
- 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-Boeuf...).

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

(Dog Partie 2 /chap. 7)

→ Dog – Exemple de recommandations

[...] A 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.

(Dog Partie 2 /chap. 7)



Joutes sur le Rhône, Givors



2. LE RHÔNE : UNE INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT DURABLE, SUPPORT DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

2.1. Des zones d'activités d'envergure métropolitaine desservies par le Rhône

Le territoire du Scot compte trois sites économiques majeurs (existants ou en projets) dans la vallée du Rhône, dont deux bénéficient d'un accès direct au fleuve. Il s'agit du nord au sud du site industrialo-portuaire (Sip) de Givors / Loire-sur-Rhône, de la zone industrialo-portuaire (Zip) Salaise/Sablons et du Parc d'activités Nord Drôme Ardèche (Panda).

Le développement et la valorisation de ces sites représentent un enjeu majeur à plusieurs titres :

- il s'agit de pôles d'emploi importants au sein des principales agglomérations et pôles urbains du territoire
- leur localisation près du fleuve et plus largement leur accessibilité multimodale en font des sites à enjeu pour le développement du fret ferroviaire et fluvial, modes de transport économiques et écologiques.

La valorisation du transport fluvial passe notamment par une reconquête des friches industrielles, portuaires et fluviales et par une politique d'accueil sélective des activités près de la voie d'eau.

Une étude multipartenariale a été réalisée sur les capacités de redéploiement du site industrialo-portuaire de Givors/Loire-sur-Rhône. Elle a donné lieu à la signature d'une charte le 22 juin 2009.



En téléchargement

Le développement coordonné des différents ports au sud de Lyon doit permettre d'optimiser les capacités foncières et d'augmenter la part du transport fluvial dans le transport des marchandises. Dans la mesure où les activités logistiques génèrent des flux de marchandises importants, leur localisation près de la voie d'eau sur des sites dédiés est particulièrement stratégique. Aussi, le Scot entend-il stopper les implantations éparses d'entrepôts logistiques et favoriser leur installation dans les zones d'activités d'envergure métropolitaine de la vallée du Rhône.

Si le parc d'activités Nord Drôme Ardèche (Panda) ne bénéficie pas aujourd'hui d'une desserte fluviale, des études pourraient être lancées afin d'analyser les possibilités de raccordement de la zone à la voie ferrée ou au fleuve, notamment via la friche de Pont à Mousson à Andancette ou la Zip de Salaise-Sablons.



Ce qu'ils en pensent

Daniel PARAIRE,
Président de la CCI Nord-Isère

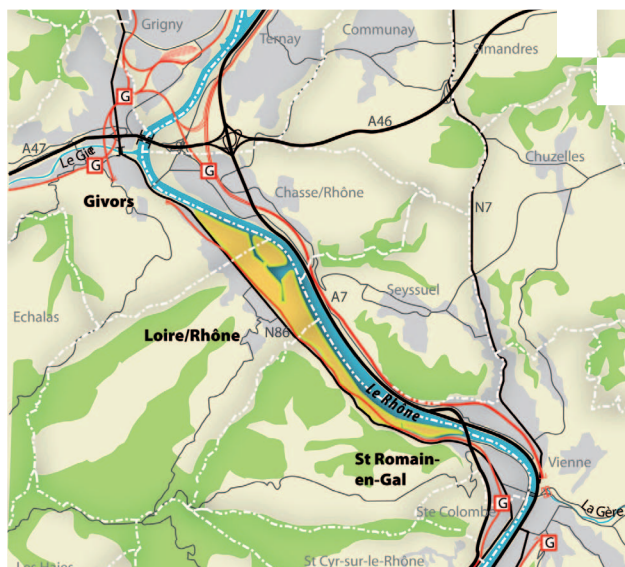
S'il revient aux chambres de commerce et d'industrie la charge de gérer les ports et les aéroports en France, le Port de Vienne Sud- Salaise-Sablons est devenu au fil du temps un dossier exemplaire pour la CCI Nord-Isère. Gestionnaire de cette plateforme multimodale depuis plus de 20 ans, la CCI Nord-Isère a souhaité que le Port de Vienne Sud-Salaise- Sablons devienne la porte Sud de l'agglomération lyonnaise tout en offrant une ouverture à l'international et à la multimodalité pour les territoires de l'Ouest, du Sud et Sud-Est de la région Rhône-Alpes. Pour favoriser le développement du transport fluvial, des investissements notables ont été réalisés pour proposer de nouveaux équipements, agrandir les capacités de stockage et permettre ainsi une diversification des produits et prestations. Une véritable démarche qualité a été engagée.



→ Dog - Exemple de prescriptions concernant la Zip Salaise-Sablons

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 [...]

(Dog Partie 2 /chap. 2)



Emprise du Sip de Givors/Loire-sur-Rhône

→ Dog - Exemple de prescriptions concernant le SIP de Givors/Loire-sur-Rhône

[...] le Scot [...] 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 site industrialoportuaire 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).

(Dog Partie 2 /chap. 2)

2.2. Valoriser le fleuve comme axe de transport

Le territoire des Rives du Rhône bénéficie d'une localisation stratégique sur le plus grand itinéraire français et européen entre la Méditerranée et la Mer du Nord. Ainsi, les voies structurantes qui le traversent du Nord au Sud (autoroute, fleuve...) bénéficient d'une double fonction, à la fois de transit et de desserte du territoire.

A l'échelle du Scot, les déplacements routiers dominent, puisque plus de 80% des déplacements effectués sur le territoire le sont par voie routière ou autoroutière. Compte tenu des perspectives de développement et d'évolution du territoire et du contexte environnant (augmentation des déplacements, congestion des transports, pollutions...), les élus ont souhaité au travers du Scot accorder une importance toute particulière à la promotion des modes de transport alternatifs.

Si le Rhône est l'une des plus importantes voies navigables d'Europe, il reste aujourd'hui sous utilisé, en particulier pour le transport de marchandises. Il pourrait accepter 3 à 4 fois plus de trafic sans doublement des écluses.

« Loin de la saturation malgré une croissance à deux chiffres, le Rhône pourrait être comparé à une autoroute à deux fois cinq voies dont une seule serait utilisée dans chaque sens. Sur le fleuve, un convoi de 4 000 tonnes toutes les trois heures remplace un poids lourd toutes les minutes ». (source VNF)

Le Scot favorisera le développement du fret fluvial essentiellement de façon indirecte, en agissant sur la localisation des activités économiques (Cf. prescriptions relatives à la mise en oeuvre d'une politique d'accueil sélective des activités). Cependant, la promotion de ce type de transport est également dépendante d'autres facteurs, dont la qualité des connexions entre les différents modes de transport. Concernant le transport fluvial de voyageurs, les études réalisées à ce jour ont démontré l'opportunité de navettes fluviales touristiques sur le Rhône (le CDRA Rhône Pluriel travaille notamment à leur développement).

Les conclusions de ces études ont été en revanche plus mitigées concernant le développement d'une navette interurbaine sur le fleuve. Certes le transport fluvial de voyageurs appelle à d'autres enjeux que la seule question du déplacement (identité du territoire, réappropriation du fleuve, qualité de vie...), mais en l'absence d'étude de faisabilité plus poussée, le Scot ne prévoit pas de prescription ou de recommandation sur ce point.

A noter également la présence sur notre territoire du port de plaisance de Condrieu - Les Roches. Les projets d'extension et de réaménagement de cet équipement devraient permettre de lui redonner prochainement sa place de premier port fluvial français pour les petits bateaux.

Ce qu'ils en pensent

André VINCENT,

Directeur scientifique, Maison du fleuve Rhône

Paradoxalement, le monde des «gens de l'eau» est aujourd'hui à la fois un univers et un patrimoine méconnus. Pourtant, loin de l'image d'Epinal du marinier figé dans un passé révolu, le transport fluvial rhodanien connaît depuis quelques décennies un profond mouvement de modernisation. Remis sur le devant de la scène à la faveur de la crise environnementale, il se trouve face à un ensemble d'enjeux majeurs : adaptation des hommes, des entreprises et des machines, recrutement, reconnaissance du rôle majeur de ce mode de transport dans une perspective de développement durable pour le fleuve, la vallée, les riverains.

Témoigner auprès du plus grand nombre et porter à connaissance l'ensemble de ces questions relève des missions de la Maison du fleuve Rhône, notamment dans le cadre du plan Rhône. C'est à cet effet qu'elle inaugure en 2012 pour une durée de 2 ans une série d'initiatives grand public - le grand projet transport fluvial - visant à valoriser ce patrimoine fluvial dans ses dimensions économique, écologique, culturelle... afin de permettre à chacun de devenir un acteur des questions qui se posent collectivement sur le Rhône et son avenir.



Péniches - Sip Givors/Loire



Vue vers l'A7 et le Sip Givors/Loire depuis Seyssuel

2.3. La vallée du Rhône : vers une limitation des flux routiers ?

Le renforcement du lien urbanisme/transport est au cœur du projet de Scot. Le territoire des rives du Rhône est traversé du nord au sud par deux voies ferrées situées en rive droite et en rive gauche du fleuve. En favorisant un développement urbain dans les agglomérations, à proximité des gares, le Scot entend favoriser l'utilisation des transports en commun et limiter les flux routiers notamment pour les déplacements quotidiens domicile/travail.

« Promouvoir la vallée du Rhône comme un lieu de vie plutôt que comme un couloir infrastructure ». (extrait du débat public « politique des transports vallée du Rhône arc languedocien »)

Cette logique de « pôles gares » est mise en avant à l'échelle de l'ensemble de l'aire métropolitaine lyonnaise. Sur le territoire du Scot, six secteurs privilégiés pour le développement urbain ont été identifiés dans la vallée du Rhône. Dotés de parking relais, ces sites permettront également de mieux organiser les rabattements depuis les communes périphériques.

Le développement de pôles gares et la valorisation du transport fluvial de marchandises s'inscrivent dans une logique de développement durable du territoire et doivent permettre de limiter les émissions polluantes et les risques de saturation des infrastructures routières.

Entre 8 et 19% de la population nouvelle attendue pourrait être accueillie dans un rayon d'1 km autour des 6 gares du territoire. (Source : étude sur les potentiels d'urbanisation autour des gares – SMRR - 2009)



En téléchargement

→ Dog - Exemple de prescriptions relatives au développement du transport ferroviaire de voyageurs

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 [...]

(Dog Partie 4 / chap. 1)



Gare du Péage-de-Roussillon



Ce qu'ils en pensent

Jean-Jack QUEYRANNE,

*Président de la Région Rhône-Alpes
Ancien Ministre*

Le fleuve Rhône est l'un des éléments fondateurs de notre Région. Présent dans son nom, il traverse ou borde les huit départements qui la composent.

Sa vallée concentre une diversité de fonctions qui lui confèrent un rôle majeur en termes de communications et assurer son développement constitue un enjeu fondamental pour le devenir de Rhône-Alpes.

J'ai la conviction que l'aménagement durable des territoires passe nécessairement par leur structuration autour des réseaux de transports collectifs. Les gares en sont un maillon essentiel et c'est pourquoi le choix du Scot d'en

porter le développement me paraît tout à fait judicieux. Dans le même temps, la Région souhaite encourager le développement du transport fluvial, avec notamment, pour le transport de marchandises, un mouvement véritable de report modal sur le Rhône. Je veux rappeler ici que le Conseil régional est à l'initiative d'un futur Grand Projet Rhône-Alpes Salaise/Sablons, avec l'ambition d'en faire un site d'excellence en matière industrielle tout en anticipant les mutations du territoire. La singularité de ce Grand Projet est d'être situé à la rencontre des départements de l'Ardèche, de l'Isère, du Rhône et de la Loire. Pour le mener à bien, il faudra savoir rapprocher les territoires et c'est bien là le rôle de notre collectivité qui, je le sais, pourra s'appuyer sur les énergies locales. La qualité du projet élaboré par le Scot des Rives du Rhône en est la meilleure preuve.





3. UN PATRIMOINE NATUREL ET PAYSAGER AU CŒUR DE LA TRAME VERTE ET BLEUE

3.1. Renforcer la vocation de corridor écologique du fleuve

Le fleuve Rhône constitue l'un des corridors hydrographiques les plus importants de la Région. Il est cependant encadré par des infrastructures majeures qui fragmentent le territoire et rendent difficiles les échanges est/ouest (canal, routes, autoroute, voies ferrées...). Les dispositions du Dog doivent permettre d'affirmer le rôle de corridor biologique du Rhône, notamment en imposant un maillage entre le fleuve et les espaces verts et naturels riverains ou proches. Au-delà de la faune et de la flore terrestres présentes en vallée du Rhône, le fleuve constitue en premier lieu un corridor écologique pour la faune piscicole, qu'il convient de préserver et d'entretenir (Cf. programme décennal de restauration hydraulique et écologique du Rhône, plan migrateurs Rhône-Méditerranée...). Dans le cadre du suivi de l'application du Scot, une analyse plus fine des corridors, notamment le long du Rhône et en traversée, pourra être réalisée.

→ Dog - Exemple de prescriptions relatives aux corridors écologiques

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 [...]
- 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) [...]

(Dog Partie 3 / chap. 1)



Extrait de la carte des espaces et sites naturels du Dog

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



Réserve naturelle de l'Ile de la Platière



Ce qu'ils en pensent

Bernard PONT,

Directeur de l'association des amis de l'île de la Platière

La perception du fleuve est très diverse en fonction des acteurs. Pour le naturaliste, c'est avant tout un extraordinaire réservoir de vie, malgré les différentes atteintes (pollution, aménagements divers...). Il suffit pour s'en convaincre d'observer la diversité des oiseaux, des libellules ou encore des plantes vivant dans le fleuve et sur ses berges. Il est temps de prendre en compte cette dimension du fleuve dans le cadre d'une gestion multifonctionnelle et durable. Améliorer les possibilités de déplacement de la faune et de la flore entre les cœurs de nature constitue un des enjeux essentiels.



3.2. Améliorer les liaisons entre le fleuve et les autres espaces naturels

Le Dog identifie les principaux « cœurs verts » ou espaces naturels protégés notamment dans le but de favoriser une meilleure mise en relation de ces espaces. Le Rhône et ses abords constituent un milieu relais fondamental pour les connexions est-ouest. Le maintien de coupures vertes et la limitation de l'artificialisation du fleuve constituent à ce titre des dispositions fortes du Scot.

Parmi les sites à forts enjeux, celui de l'île de la Platière constitue l'un des sites naturels les plus remarquables de la vallée du Rhône. Située à la jonction de quatre départements, cette réserve naturelle nationale présente une mosaïque de milieux naturels, avec notamment des forêts alluviales, des pelouses sèches, des prairies humides et des secteurs d'eaux douces. Classé Natura 2000, le site est également couvert par une Znieff de type 1, classé espace naturel sensible et inventorié comme Zico (Zone importante pour la conservation des oiseaux). Il subit de nombreux pompages industriels, agricoles ou dans une moindre mesure pour l'alimentation en eau potable.



Vue sur le Rhône depuis le massif du Pilat

→ Dog - Exemple de prescriptions relatives aux connexions entre le Rhône et ses affluents

[...] Dans la vallée du Rhône et ses affluents, 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.

(Dog Partie 3 / chap. 1)



Ce qu'ils en pensent

Catherine BEAL,

Responsable du pôle « Protection et gestion de l'espace », parc naturel régional du Pilat

Limite orientale du parc naturel régional du Pilat, le Rhône contribue fortement à la richesse écologique du massif : éléments et paysages spécifiques en lien direct avec le fleuve comme la forêt alluviale ; présence d'espèces méridionales qui arrivent, via le couloir rhodanien, en limite nord de leur aire de répartition et trouvent dans les ravins rhodaniens des conditions climatiques favorables... Soumis à de fortes pressions d'aménagement, ce secteur fait l'objet d'une attention particulière dans la charte du Parc : requalification paysagère, préservation de coupures vertes et de corridors écologiques, maintien d'un dynamisme agricole, lutte contre l'érosion, développement d'une mobilité durable pour tous... En reconnaissant le rôle écologique majeur assuré par le fleuve et sa vallée, le Scot des Rives du Rhône conforte la politique du Parc et favorise sa mise en oeuvre.



3.3. Réduire la vulnérabilité face aux risques et garantir la pérennité de la ressource

La culture du risque constitue un autre élément indissociable de la vie du fleuve. Les dispositions du Scot en matière de développement urbain doivent permettre de limiter la vulnérabilité face au risque inondation et aux risques industriels dans la vallée du Rhône. Cependant, c'est bien à l'échelle des documents d'urbanisme communaux que ces thématiques devront être traitées plus finement.

→ Le risque industriel

Le territoire du Scot est fortement contraint, en particulier dans la vallée du Rhône : contraintes géographiques liées à la topographie, risques naturels et technologiques (vallée de la chimie). Sur ce dernier point, plusieurs plans de prévention des risques technologiques ont été prescrits sur le territoire. Dans l'attente de leur approbation, les élus ont souhaité appliquer le principe de précaution.



Usine Rhodia

→ Dog - Exemple de prescriptions relatives au risque industriel

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-du-Rhône/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) [...]

(Dog Partie 3 / chap. 5)

→ Le risque inondation

La vallée du Rhône concentre également des risques naturels à proximité des principaux pôles urbains, qui rendent inconstructibles certains espaces. En la matière, les dispositions du Dog visent avant tout à réduire la vulnérabilité face au risque.

→ Dog - Exemple de prescriptions relatives au risque inondation

[...] 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 [...]

(Dog Partie 3 / chap. 5)

→ Dog - Exemple de 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) [...]

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.

(Dog Partie 3 / chap. 5)

→ **Une vigilance indispensable quant à la fragilité de la ressource en eau**

Les perspectives ambitieuses du Scot, qui visent une croissance forte de la population et des activités dans le couloir rhodanien d'ici 2030, ne peuvent s'imaginer sans un mode de gestion efficace et durable de la ressource en eau.

Le fleuve et sa nappe d'accompagnement constituent une ressource majeure, déjà menacée par les pressions qu'exercent sur elle les activités humaines, industrielles et agricoles. Les objectifs de préservation de la ressource sont notamment défendus dans des documents tels que le Sdage Rhône-Méditerranée-Corse, le Sage Bièvre-Liers-Valloire, les contrats de rivière du Gier et des 4 vallées ou encore le schéma de la ressource en eau de l'Isère...

Les prescriptions du Scot s'inscrivent en compatibilité avec ces différents documents pour limiter la pression anthropique et l'impact des conflits d'usage sur la ressource en eau.

Sur certains secteurs très localisés (Ile de la Platière par exemple) les prélèvements liés aux activités économiques entraînent d'ores et déjà des pressions importantes sur la nappe (Plan Rhône).



Ce qu'ils en pensent

Roberte DI BIN,

Présidente du SMIRCLAID

(Syndicat mixte du Rhône court-circuité Loire Ardèche Isère Drôme)

La nappe alluviale du Rhône est un réservoir conséquent, mais la qualité de ses eaux et sa relative abondance font qu'elle est très utilisée. Cela met en péril la forêt alluviale, qui garantit elle-même cette qualité d'eau : la nappe est victime de son succès !

Il fallait réagir. Conduits par le SMIRCLAID, les industriels, syndicats d'eau potable, défenseurs de l'environnement, irrigants et CNR, ont recherché ensemble et de manière volontaire un équilibre préservant l'ensemble des usages et le cercle vertueux entre forêt alluviale et nappe.

Ou comment inciter chacun à faire un pas vers l'autre pour le bien de tous !



→ **Dog - Exemple de prescriptions relatives à la ressource en eau**

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) [...]
- **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 oeuvre, 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 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 [...]

(Dog Partie 3 / chap. 3)

Par ailleurs, les élus ont souhaité aller plus loin et encadrer, par certaines recommandations, des pratiques ne relevant pas directement de la compétence du Scot.

→ Dog - Exemple de recommandations relatives à la ressource en eau

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 oeuvre 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.

(Dog Partie 3 /chap. 3)

Le fleuve Rhône et sa vallée font l'objet d'un projet global de développement durable appelé « Plan Rhône ». Cadre de référence, le plan Rhône est aussi un point d'appui pour les recommandations et prescriptions du Scot.

Autre pièce majeure du Scot, l'évaluation environnementale permet d'appréhender les incidences positives et négatives du projet sur l'environnement. Elle présente les choix retenus en matière d'aménagement, analyse les impacts prévisibles du projet et présente les mesures destinées à réduire les éventuelles conséquences dommageables du Scot sur l'environnement. Elle met notamment en exergue les points de vigilance existants en lien avec le fleuve.



Vue aérienne des communes de Sablons et Serrières



Conclusion



Le Rhône est abordé de façon transversale dans le Scot, c'est pourquoi le Document d'orientations générales (Dog) ne comporte pas de partie spécifiquement dédiée au fleuve. En revanche, comme le démontre le présent livret, le fleuve est largement pris en compte, voire omniprésent dans le document.

Le Scot est avant tout un document de planification, d'aménagement et d'urbanisme, qui agit en garantissant des conditions de développement favorables à la valorisation du fleuve sous tous ses aspects : environnementaux, touristiques, économiques...

Au travers du Scot les élus décident d'un projet qui servira de cadre et de cap pour l'ensemble des politiques et outils contractuels et programmatiques qui lui donneront corps. Les communes et intercommunalités, par l'intermédiaire notamment des CDRA et du plan Rhône, seront ainsi en mesure d'offrir une traduction plus visible et concrète des grands objectifs du Scot.

Publication :

Syndicat mixte des Rives du Rhône
(SMRR)

Espace Saint-Germain

Bâtiment l'Orion

30, avenue du général Leclerc

38200 VIENNE

Tél : 04 74 48 64 71

Fax : 04 74 54 42 50

contact@scot-rivesdurhone.com

www.scot-rivesdurhone.com

Crédits photos et cartes :

Syndicat mixte des Rives du Rhône, Syndicat mixte Rhône Pluriel, Association des amis de l'Île de la Platière, Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, DL Josset, Renaud Vezin, Maison du fleuve Rhône, Guy F / Agence d'Urbanisme de Lyon