

Les potentiels d'urbanisation autour des gares des Rives du Rhône



Introduction 3

Perspectives d'évolution de la mobilité et lien urbanisme-transport

1. Perspectives d'évolution de la mobilité.....	5
1.1 Le constat : une mobilité de plus en plus contrainte	5
1.2 Les moyens : des politiques publiques à réinventer.....	7
2. Une influence forte entre l'urbanisme et les déplacements	10
2.1 Une interrelation évidente.....	10
2.2 Les principes d'un développement urbain durable	10
3. Le modèle de développement choisi pour les Rives du Rhône du point de vue des déplacements : atouts et améliorations envisageables	11
3.1 Les points saillants.....	11
3.2 Atouts et limites du modèle de développement retenu	12

Quantification du potentiel d'accueil de population autour des gares

1. L'objectif.....	15
2. La méthodologie employée	15
2.1 L'analyse des sites.....	17
2.2 Le choix des scénarios d'évolution future.....	17
2.3 L'application de ratios définis préalablement.....	17
3. Des exemples de « densité »	18
4. Les potentialités d'accueil gare par gare	22
4.1 L'Agglomération Viennoise	23
4.2 Le secteur de Condrieu – Saint-Clair	41
4.3 L'agglomération roussillonnaise et le secteur de Saint-Rambert-d'Albon	47
5. Bilan des potentialités à un kilomètre des gares	

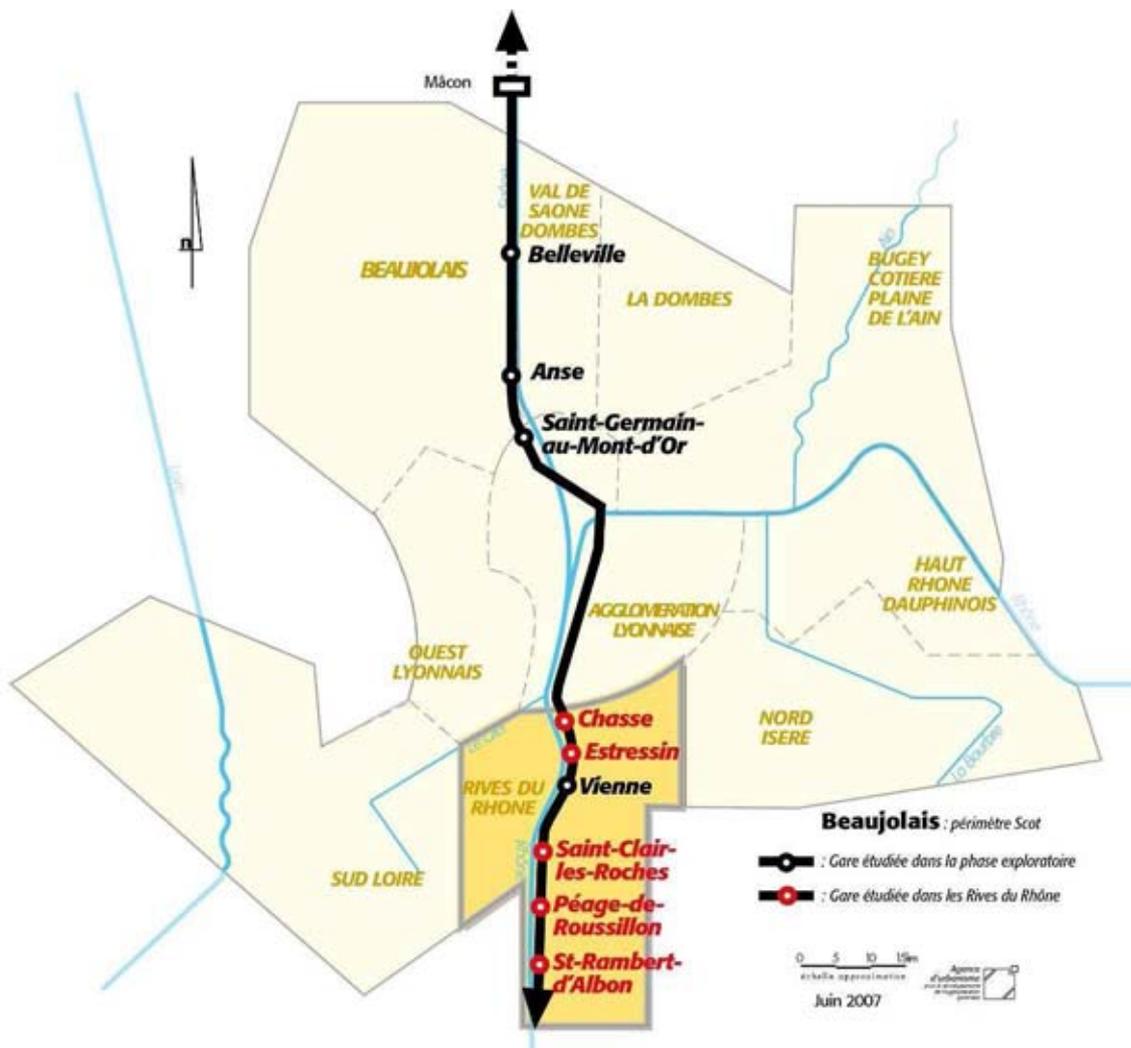
Quel regard porter sur le modèle de développement retenu ?

1. Une première approximation des marges de reconstruction de la ville sur elle-même.	59
1.1 Agglomération viennoise	59
1.2 Secteur de Condrieu – Saint-Clair	60
1.3 L'agglomération roussillonnaise et le secteur de Saint-Rambert-d'Albon	60
2. Une organisation spatiale qui pourrait s'appuyer sur 4 recommandations	62
2.1 Le retour nécessaire pour les nouveaux projets urbains aux densités des centres historiques	62
2.2 Prioriser le développement urbain sur les tissus urbains déjà constitués pour préserver les espaces agricoles et naturels	62
2.3 Polariser le développement sur les agglomérations viennoise et roussillonnaise	63
2.4 Profiter du potentiel dans la vallée urbanisée pour contenir la périurbanisation	63

Activités économiques et desserte ferroviaire

1. Une économie au développement centripète.....	65
2. Des pôles tertiaires émergents.....	68
3. L'influence des gares	70

Conclusion 71



Gares étudiées dans la phase exploratoire et dans la présente étude

Introduction

Dans le cadre de l'amélioration et du développement du transport ferré voyageurs, sujet majeur des SCOT, la Région Rhône-Alpes, le Grand Lyon et les syndicats mixtes de Scot de l'Agglomération Lyonnaise, du Beaujolais et des Rives du Rhône ont confié en 2005 à l'Agence d'Urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise une étude exploratoire destinée à mesurer les capacités de développement de l'urbanisation autour des gares de l'étoile ferroviaire lyonnaise.

L'axe retenu était l'axe Mâcon – Lyon – Vienne, axe prioritaire du projet de Réseau Express de l'Aire urbaine Lyonnaise (REAL). Sur cet axe, quatre gares ont été retenues pour tester la méthode fin 2005, dont la gare de Vienne sur la partie Nord du territoire des Rives du Rhône.

A l'issue de cette étude exploratoire, les résultats faisaient apparaître un potentiel d'accueil de population de 4 500 à plus de 10 000 habitants supplémentaires autour de ces quatre gares. Ces premiers résultats ont fait l'objet d'extrapolations simples, selon deux approches, permettant d'avoir un premier regard sur la capacité de ces secteurs stratégiques en termes d'accueil possible de population :

- Par rapport à la population des communes étudiées, ce potentiel d'accueil correspondait à une progression démographique de l'ordre de 10 à 20 %. Environ 800.000 habitants de l'aire métropolitaine (hors Lyon et Saint-Etienne) habitent aujourd'hui dans une commune disposant d'une gare. Ainsi, en appliquant ce pourcentage de progression, on peut évaluer que les secteurs urbanisables situés à moins d'un kilomètre d'une gare pourraient accueillir **entre + 80 000 et + 160 000 habitants (+ 10 à + 20 %)**.
- Une approche alternative consiste à considérer que l'aire métropolitaine comprend environ une centaine de gares : en extrapolant les résultats obtenus sur quatre d'entre elles (+ 4 500 à +10 000 habitants), le potentiel global d'accueil de population nouvelle autour des gares peut alors être estimé **entre + 110 000 et + 250 000 habitants (passage de 4 gares à 100)**.

En tout état de cause, **le test sur quatre gares tendait à confirmer que les secteurs proches des gares constituaient un réel potentiel d'accueil, par rapport aux 300 000 à 500 000 habitants supplémentaires attendus dans l'aire métropolitaine lyonnaise entre 1999 et 2030¹.**

Afin de poursuivre la réflexion engagée, le Syndicat Mixte des Rives du Rhône a sollicité l'Agence d'urbanisme pour obtenir une vision globale des potentialités d'urbanisation sur l'ensemble des gares de son territoire, de Chasse-sur-Rhône à Saint-Rambert-d'Albon.

Par rapport aux spécificités du territoire et à l'état actuel des réflexions menées dans le cadre de l'élaboration du Scot, la démarche d'étude a été complétée sur deux aspects :

- L'organisation du territoire, les scénarios de développement envisagés et les questions de déplacements en particulier par rapport aux gares (rabattement),
- La diversification économique envisageable autour des gares.

Dans ce rapport sont abordées les questions posées par les pratiques de déplacements actuelles et les orientations d'urbanisme propres à infléchir ces dernières. Puis sont étudiés concrètement les potentiels d'accueil de population nouvelle et de développement des emplois autour des six gares du territoire. Ces éléments permettent ensuite d'éclairer un scénario de développement du territoire envisagé dans le cadre du Scot des Rives du Rhône.

¹ Projections Omphale – INSEE

Perspectives d'évolution de la mobilité et lien urbanisme-transport

1. Perspectives d'évolution de la mobilité

1.1 Le constat : une mobilité de plus en plus contrainte

Une rupture récente dans les pratiques de déplacements

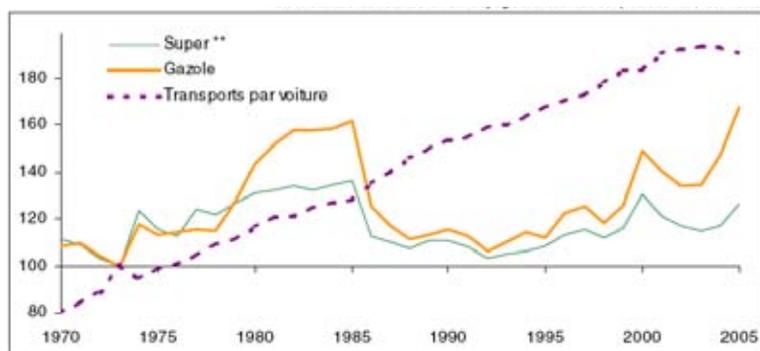
Après une période de trente ans de croissance de la mobilité individuelle, d'augmentation continue du trafic routier ainsi que des distances parcourues, les dernières données disponibles semblent traduire un tassement relatif.

On observe ainsi au niveau national en 2005, **une baisse de 1,4 % de la circulation des voitures particulières pour la première fois depuis le choc pétrolier de 1974²**. L'augmentation du budget consacré à la voiture, notamment celui des carburants suite à la hausse des prix en 2003, explique en partie la baisse de l'usage de la voiture.

Tout comme celle menée à Lille en 2005, l'Enquête Ménages Déplacements réalisée en 2006 sur l'aire métropolitaine lyonnaise est une des premières à indiquer **une baisse significative de la mobilité quotidienne**. Alors que chaque habitant de l'agglomération lyonnaise réalisait en moyenne 3,63 déplacements par jour en 1995, il n'en faisait plus que 3,36 en 2006, soit **une baisse de 7,5 %**. **Ainsi, après 30 ans d'augmentation constante de la mobilité, on assiste pour la première fois à un renversement de tendance**. Cette baisse de la mobilité concerne la voiture puisque le nombre total de déplacements automobiles a diminué de 17 % entre 1995 et 2006³. Parallèlement, la longueur moyenne des déplacements a augmenté de 7 %, ce qui indique une baisse globale du trafic généré par les habitants de l'agglomération, malgré l'augmentation de population entre les deux dernières enquêtes.

Figure 3. Circulation routière et prix réels des carburants

En monnaie constante et en voyageurs-kilomètres (indices 100 en 1973)



Sources : Insee, Mineli/OE, calculs MTETM/SESP
*prix courants déflaté par le pouvoir d'achat (source Insee)
**super plombé ou ARS jusqu'en 1995, super sans plomb 95 après

² « La mobilité des Français en 2005 », Guillaume Wemelbeke, Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, 2006

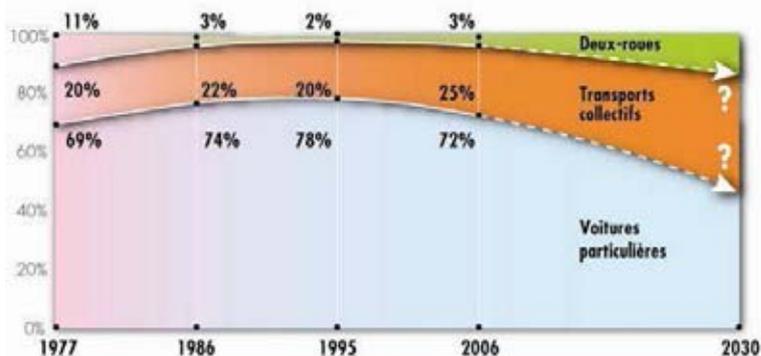
³ Pour les trafics globaux, il faudrait ajouter à cette donnée les trafics de transit et d'échange venant de l'extérieur de l'agglomération, ainsi que les trafics de marchandises.

Cette évolution est cohérente avec la baisse de trafic enregistrée dans Lyon et Villeurbanne depuis quelques années, avec notamment la mise en place des deux premières lignes de tramway, des aménagements de sites propres pour les bus et un partage de l'espace public plus favorable à la

est à mettre en lien avec la **hausse de 30%** qu'a connue la fréquentation du réseau TER rhônalpin en 3 ans ; dans le cas particulier de la ligne Lyon-Vienne, l'augmentation de la fréquentation est du même ordre qu'au niveau régional.

Au-delà de ces éléments de connaissance sur les évolutions récentes de la mobilité, on sait que les déplacements seront à l'avenir soumis à des contraintes de plus en plus fortes.

Evolution des parts de marché des modes mécanisés



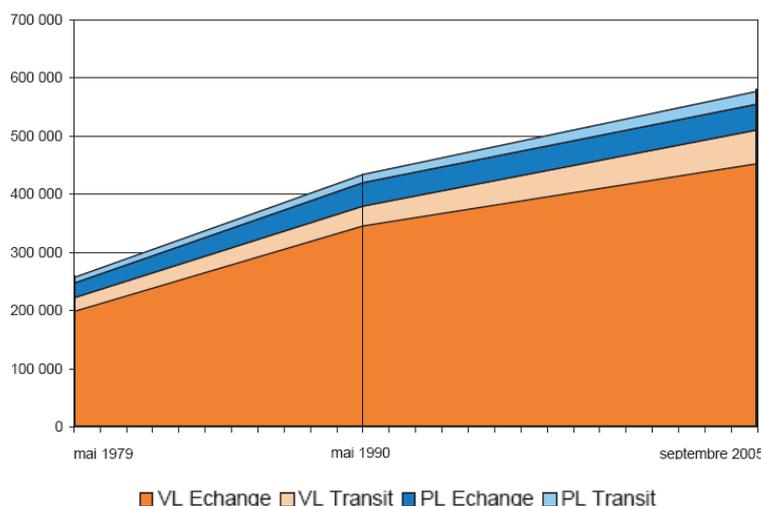
Sources : EMD 1977, 1986, 1995 et 2006

marche ou aux deux-roues.

Par ailleurs, une enquête cordon a été menée en 2005 qui permet de connaître la nature des flux sortant de l'agglomération : sur ce périmètre, depuis la dernière enquête menée en 1990, on a mesuré **une augmentation moyenne du trafic de l'ordre de 2% par an alors que cette augmentation était de l'ordre de 4,5% par an entre les deux précédentes**, c'est-à-dire entre 1979 et 1990. Signe d'un tassement évident par rapport aux évolutions connues par le passé, ce changement de tendance

à venir. L'impact global de cette tendance lourde est difficile à mesurer précisément mais il est clair qu'il sera important sur les pratiques quotidiennes de déplacements des habitants de l'aire métropolitaine lyonnaise. En effet, **lorsque le budget d'un ménage consacré aux transports dépasse celui concernant le logement, et que ces deux postes de dépense cumulés en représentent plus de la moitié, la fragilité financière est réelle.** Or, cette situation est déjà aujourd'hui celle de ménages résidant loin de l'agglomération lyonnaise et de leur lieu de travail. Les perspectives de renchérissement du coût du transport devraient donc amplifier cette fragilité économique et contraindre les possibilités de déplacements automobiles par rapport à ce que nous avons connu jusqu'à présent.

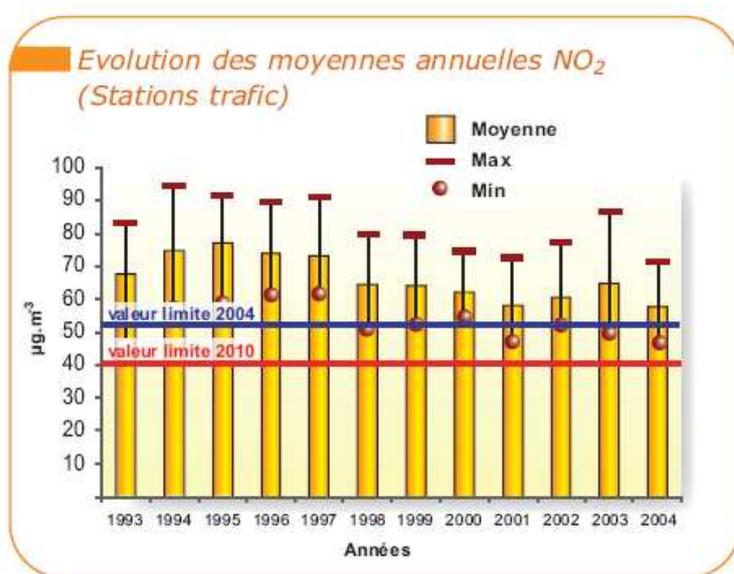
Evolution des trafics (deux sens) interceptés au cordon de Lyon



La lutte contre la pollution atmosphérique

De plus, la prise en compte de la pollution atmosphérique dans les politiques publiques est de plus en plus importante. Ainsi, un Plan de Protection de l'Atmosphère est en cours d'élaboration sur l'agglomération lyonnaise et son diagnostic met en

évidence un dépassement du seuil réglementaire de concentration dans l'atmosphère pour un certain nombre de polluants, dont les oxydes d'azote essentiellement émis par les transports routiers. Ce plan doit mettre en place des mesures concrètes pour que les concentrations en polluant passent en dessous de leur seuil réglementaire d'ici 2010, c'est-à-dire à très court terme pour ce type de problème. Les pistes actuellement envisagées pour atteindre la nécessaire diminution des émissions de polluants dues au transport, concernent une étude de faisabilité sur la tarification de la circulation (**péage urbain de régulation environnementale**), une **réduction progressive de la vitesse**, notamment sur les axes autoroutiers, ou encore une politique plus volontariste de **limitation du stationnement, de développement des transports collectifs et de l'usage des modes doux**. L'ensemble des mesures retenues aura donc nécessairement un fort impact sur les pratiques de déplacements des habitants de l'aire métropolitaine lyonnaise.



Source : Coparly - 2006

La diminution des émissions de gaz à effet de serre

Enfin, l'engagement international de la France pris dans le cadre du protocole de Kyoto en 1997 de réduire ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2012 à son niveau de 1990 aura des conséquences importantes dans le domaine des déplacements : en effet, cet engagement se traduit au niveau des

transports par un objectif de division par quatre des émissions de CO₂ à horizon 2050. Si on peut espérer que les progrès techniques attendus permettront à cet horizon de répondre à la moitié de cet objectif, cela signifie qu'**il faudra diviser par deux la masse de déplacements motorisés au niveau national**. Les conséquences de cet engagement seront donc également très lourdes sur les pratiques de déplacements des personnes, que ce soit pour les déplacements quotidiens ou pour les déplacements moins fréquents mais sur de plus longues distances.

1.2 Les moyens : des politiques publiques à réinventer

Le contexte : des capacités d'investissement en baisse

Par rapport à la question des déplacements, et à l'horizon du Scot des Rives du Rhône (2030), il est indispensable d'appréhender les questions financières et économiques auxquelles la puissance publique devrait être confrontée. En effet, de manière générale, les capacités d'investissement des collectivités tendent à diminuer, du fait notamment de l'augmentation des frais de fonctionnement liée aux investissements réalisés antérieurement : frais d'entretien de nouveaux équipements, personnels supplémentaires, ...

Ainsi, pour la CAPV, entre 1999 et 2004, les dépenses d'exploitation du réseau de transport urbain ont augmenté de 28% en euros constants, alors que les recettes ne progressaient que de 7% : du coup, la participation des collectivités à

l'exploitation du réseau SUV a augmenté de plus de 50% en 5 ans.

Un projet de territoire doit intégrer ces aspects financiers qui pèsent de plus en plus lourd dans les choix des collectivités. Ainsi, dans un contexte contraint, il est souhaitable d'avoir une approche ambitieuse mais réaliste, en particulier autour de l'organisation urbaine et des transports.

Les pistes à creuser

Proposer des projets réalistes et réversibles

A horizon 2015, les différentes structures porteuses de projets de transport arrivent à avoir une vision assez claire du contenu des actions qu'elles peuvent mener. Au-delà, il leur est plus difficile de tracer des perspectives au regard de l'évolution peu prévisible du contexte local, national ou européen ainsi que des inconnues concernant leurs capacités de financement.

Ainsi, pour prendre l'exemple du Sytral dans l'agglomération lyonnaise, tous les projets programmés au PDU à cet horizon pourront être réalisés mais, à modalités de financement constantes, l'ensemble de ses moyens devraient par la suite être consacrés à l'amortissement du réseau et à la circulation du matériel roulant. De la même manière, la Région Rhône-Alpes n'a pas une vision très claire des modalités de financement pour la circulation des nouveaux trains envisagés à moyen et long termes.

Dans ce contexte, trois conclusions peuvent être proposées :

- Dans le cadre de l'élaboration du Scot des Rives du Rhône, **les propositions de développement des transports collectifs** devront être effectuées de manière à la fois réaliste et réversible afin que les collectivités puissent s'adapter aux évolutions du contexte au cours des années suivant l'approbation du schéma.
- **Des évolutions dans les modalités de financement des transports collectifs** devront être recherchées dans les années à venir (Cf. Rapport sur le financement des déplacements urbains – Christian Philip, député du Rhône – décembre 2003) ainsi que dans les modalités d'exploitation des réseaux.
- Il faut agir sur l'exploitation des réseaux routiers et autoroutiers existants afin de **réguler la demande de déplacements automobiles (péage, vitesse, contrôle d'accès, ...)**.

Rechercher une solidarité fiscale et territoriale

Au sujet du financement des transports, le premier point semble être de chercher une solidarité fiscale et territoriale à la bonne échelle, c'est-à-dire au moins celle de l'aire urbaine de Lyon. En effet, aujourd'hui, seuls les résidents et les entreprises du Grand Lyon participent fiscalement au financement du réseau de transports urbains de l'agglomération (impôts locaux et versement transport) alors que la politique de développement des parcs-relais et l'usage des TER ouvre ce réseau aux personnes résidant en dehors de ce périmètre.

De la même manière, les habitants de la Région Rhône-Alpes participent de manière indifférenciée à la politique de développement de l'offre TER, qu'elle concerne leur bassin de vie ou un secteur très éloigné de leur domicile.

Pour ce qui concerne le transport routier, les usagers empruntent des voiries essentiellement gratuites (hors autoroutes concédées) dont le financement de la réalisation et de l'exploitation repose uniquement sur les ressources des collectivités gestionnaires (communes, intercommunalités ou départements) ou de l'Etat.

Dans le cadre de la mise en œuvre d'un système de transport cohérent à l'échelle de l'aire urbaine, il paraît donc souhaitable également **d'homogénéiser le territoire sur lequel habitants et entreprises contribuent équitablement à son financement (élargissement du Périmètre de Transports Urbains ? Mise en place d'un syndicat mixte type SRU⁴ ? Autre piste ?)**.

Rechercher de nouvelles sources de financement par la tarification

La tarification de l'usage des infrastructures de transport, qu'elles soient routières ou de transport collectif, apparaît comme un levier pertinent à la fois pour dégager de nouvelles sources de financement et pour améliorer le fonctionnement global du système.

⁴ Syndicat mixte associant plusieurs autorités organisatrices de transport sur un périmètre élargi et pouvant lever un Versement Transport additionnel

Ainsi, une tarification adaptée pour l'usage de la voirie pourrait permettre de faire contribuer davantage l'usager aux frais d'exploitation des infrastructures et d'aider au financement des politiques publiques, notamment en termes de développement des transports collectifs. De plus, avec une augmentation du coût ressenti pour l'usage de la voiture, cette mesure aurait pour effet d'inciter les habitants à utiliser des modes alternatifs (transports collectifs, modes doux) ou bien à diminuer le nombre et la longueur de leurs déplacements automobiles.

Les modalités de mise en œuvre d'une telle politique de tarification sont bien entendu à étudier. En matière de péage urbain, on peut bien sûr signaler l'expérience londonienne ou, plus récemment et sur une agglomération de taille comparable à Lyon, le cas de Stockholm, capitale de la Suède (760 000 habitants dans la ville, un peu plus de 1,8 millions d'habitants dans le Grand Stockholm) qui, après une expérimentation lancée en janvier 2006, a adopté définitivement le péage urbain.

2. Une influence forte entre l'urbanisme et les déplacements

2.1 Une interrelation évidente

Les déplacements de personnes et des marchandises sont la traduction des besoins ou des désirs de mise en relation des activités et/ou des personnes. Il est donc admis que l'organisation urbaine a un impact fort sur les pratiques de déplacements des individus qui elles mêmes influent sur la forme et la structuration de la ville. Le lien entre urbanisme et déplacements est une interaction dont les effets sont largement connus. Une politique de déplacements ignorant les politiques urbaines et de planification sera inefficace, et inversement. L'un des enjeux pour le Scot est donc maintenant de donner corps à cette analyse et de trouver les outils permettant de répondre au mieux à cette interrelation.

2.2 Les principes d'un développement urbain durable

Un développement urbain à orienter prioritairement autour des axes lourds de transports collectifs

Tout développement urbain est générateur de déplacements supplémentaires. Un problème posé par la périurbanisation est celui d'un modèle de développement s'appuyant très majoritairement sur les déplacements automobiles. Les transports collectifs, et en particulier le train, constituent la seule réponse alternative en déplacements motorisés permettant de parcourir des distances importantes en un temps acceptable. Dans ce cadre, il paraît essentiel que **les développements ou restructurations urbains s'appuient sur l'axe ferroviaire pour offrir aux habitants ou aux visiteurs un réel choix modal pour se déplacer.**

Un développement urbain « intensif » dynamisant les polarités existantes

Il convient néanmoins de signaler que l'inscription dans un axe nord-sud de la voie ferrée Lyon Valence ne saurait répondre à l'ensemble des besoins de déplacements du territoire du Scot des Rives du Rhône. Il faut donc également pouvoir répondre aux besoins de déplacements des habitants, notamment en est-ouest, par un meilleur maillage en transports collectifs, ou en transport à la demande lorsque les densités de population ne permettent pas leur développement.

Au niveau du Scot, il est important de structurer le développement urbain attendu autour des polarités existantes, dotées d'équipements et de services, publics ou privés, afin de permettre aux nouveaux habitants de pouvoir y accéder, soit en transports collectifs, soit en modes doux. **Seules une relative densité de population et d'emplois et une proximité des équipements et services peuvent rendre possible le développement de ces modes de déplacements alternatifs à la voiture.**

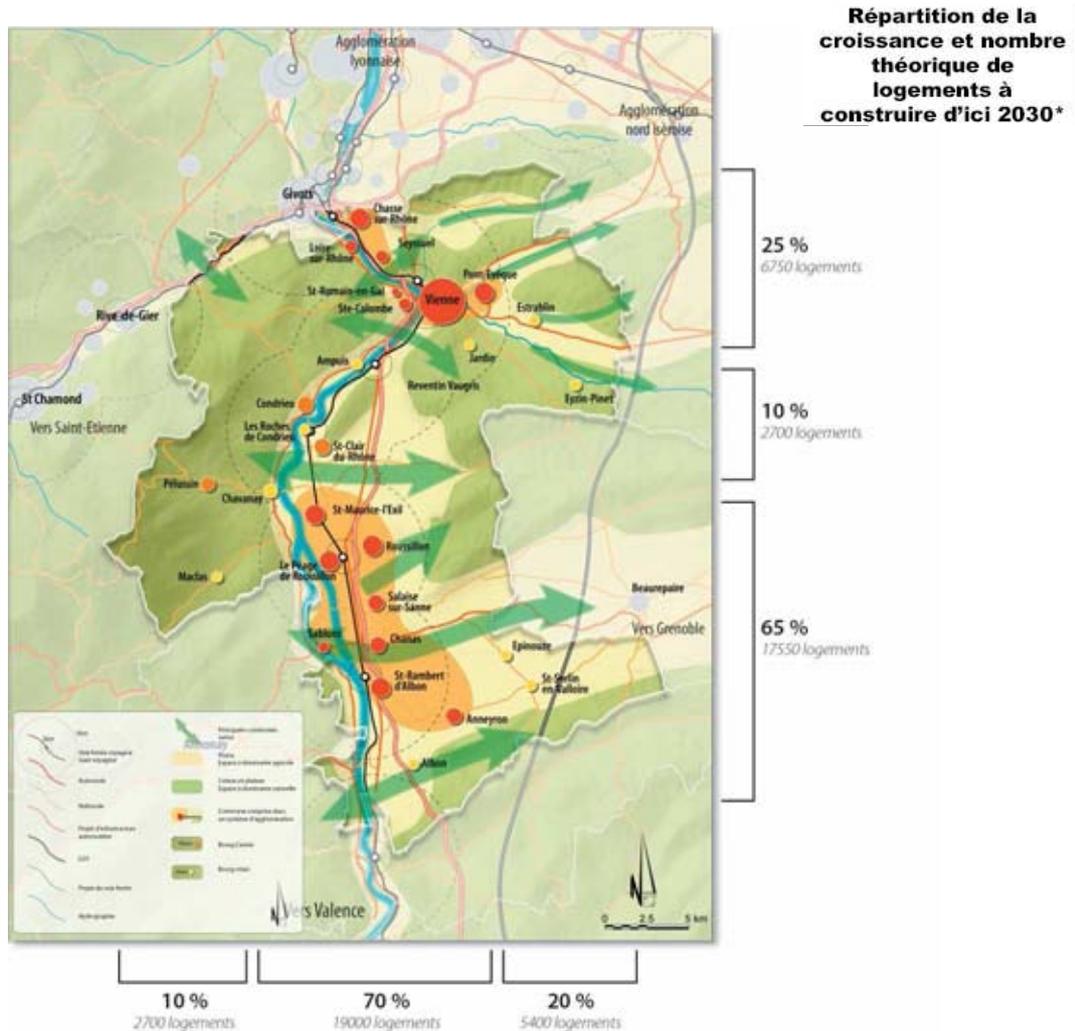
Une organisation urbaine maillée efficacement en transports collectifs

Le projet REAL constitue l'acte fondateur de ce que pourrait être un réseau de transports collectifs maillé et cohérent constituant l'ossature d'une métropole multipolaire. Or, jusqu'à présent, chacune des autorités organisatrices de transport (urbain, interurbain ou ferroviaire) a conduit sa politique au regard de ses enjeux propres et de ses usagers.

La mise en œuvre d'un système de déplacements cohérent implique d'organiser au mieux la desserte des polarités et les rabattements vers les gares. Les connexions entre réseaux doivent être plus développées et efficaces. Le maillage du reste du territoire doit être assuré par cars ou par bus grâce aux moyens dégagés par ailleurs.

3. Le modèle de développement choisi pour les Rives du Rhône⁵ du point de vue des déplacements : atouts et améliorations envisageables

3.1 Les points saillants⁵



Les deux tiers de la croissance urbaine sont polarisés sur le couloir rhodanien

D'après les projections démographiques retenues par le syndicat mixte, le territoire des Rives du Rhône pourrait accueillir, entre 2005 et 2030, 40 000 nouveaux habitants. Le modèle retenu oriente au minimum 70% de

cette croissance sur le couloir rhodanien (28 000 nouveaux habitants) et au maximum 30% sur les franges du territoire (12 000 nouveaux habitants). D'ici 2030, d'après les hypothèses retenues pour le Scot, environ 19 000 logements seraient nécessaires dans la vallée urbanisée et 8 000 dans les secteurs périurbains à ruraux, par nature plus à l'écart des équipements et des services.

⁵ Débat en conseil syndical du 6 mars 2007 sur les orientations générales du PADD (L. 121-6)

Une bipolarité dans laquelle s'affirme l'agglomération Roussillon Saint-Rambert

La polarité composite Pays Roussillonnais-Rhône Valloire absorberait à elle seule 45% des nouveaux besoins en logement. Cette répartition conduirait à un rééquilibrage nord-sud par rapport à la structure urbaine actuelle des Rives du Rhône, en complémentarité avec l'agglomération viennoise.

3.2 Atouts et limites du modèle de développement retenu en matière de déplacements

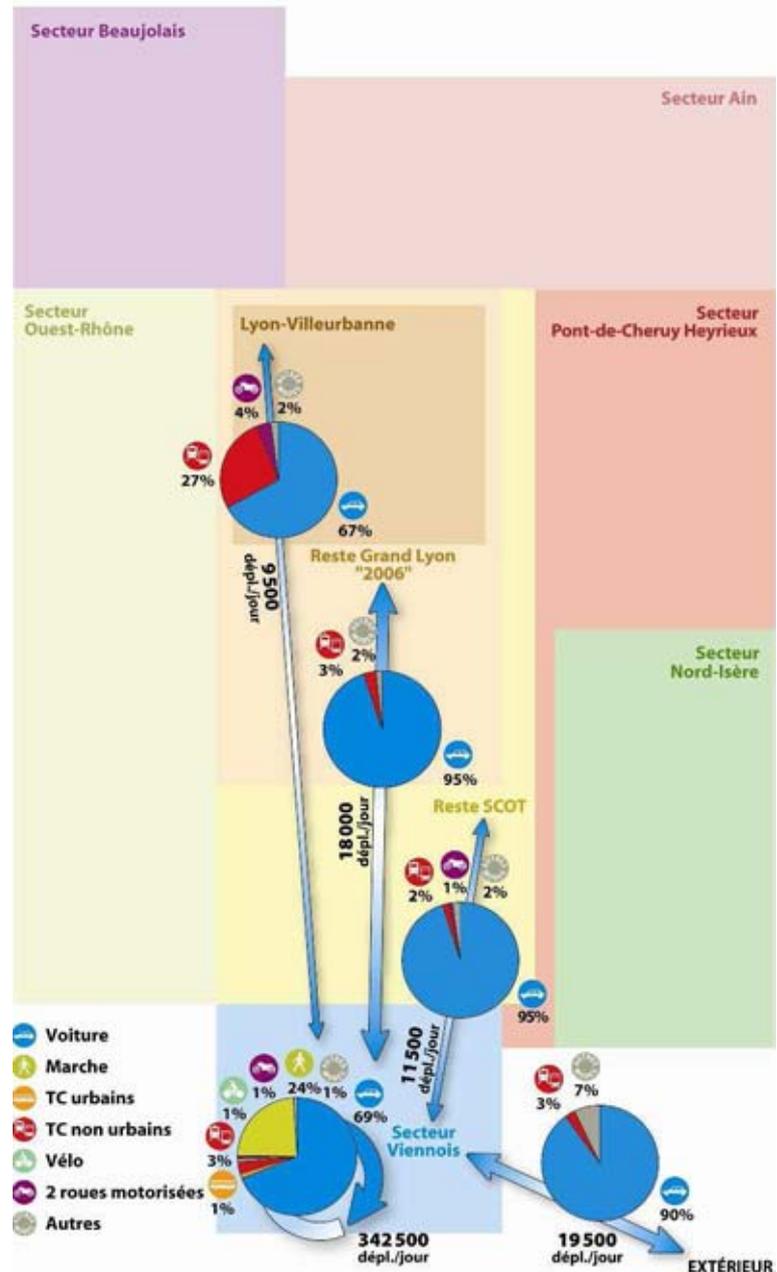
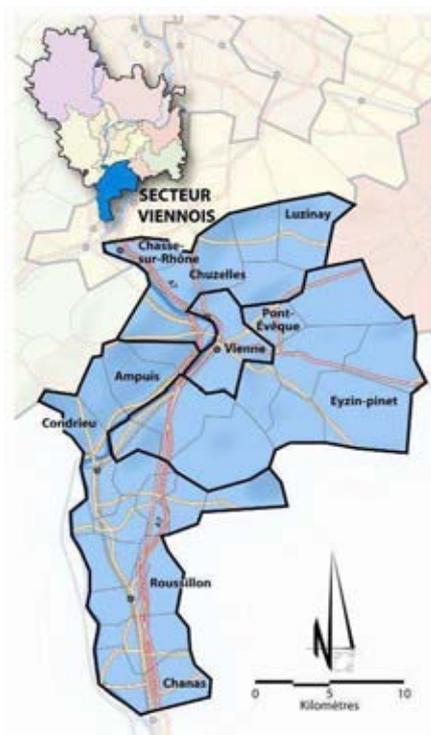
Les atouts

La consolidation du rôle des TER dans les déplacements Nord-Sud

Par rapport à un scénario d'urbanisation diffuse, le parti retenu dans le projet d'aménagement et de développement durable des Rives du Rhône est de nature à renforcer la part modale des transports collectifs dans les déplacements nord-sud. Ainsi, la priorité au développement des deux pôles urbains

Déplacements des habitants du secteur Viennois (carte ci-contre) concernant l'aire métropolitaine lyonnaise lors d'un jour ouvrable, et mode utilisé hors trajets terminaux

(Source : EMD 2006)



majeurs du territoire (Vienne–Chasse et Roussillon–Saint-Rambert) correspond également aux secteurs disposant de la meilleure desserte ferroviaire (gares de Vienne et de Péage-de-Roussillon)

D'après l'Enquête Ménages Déplacements (EMD) de l'aire métropolitaine lyonnaise de 2006, les deux tiers des déplacements sortant du secteur viennois (Cf. carte ci-contre) concernent l'agglomération lyonnaise. Quant aux relations avec les villes de Lyon et Villeurbanne, **le train assure dès aujourd'hui 27% des déplacements.**

Ainsi, une augmentation significative du poids démographique des villes de l'axe rhodanien, qui sont celles desservies par le réseau ferré, ne pourrait que consolider le rôle du TER pour les déplacements nord-sud, et plus particulièrement pour ceux concernant l'agglomération lyonnaise.

Pour mémoire, les déplacements internes au secteur viennois représentent 85 % du total, ce qui illustre la forte autonomie du territoire malgré la proximité de l'agglomération lyonnaise.

Une orientation favorable au renforcement de l'usage des transports collectifs urbains et du vélo

La priorité donnée au développement des deux pôles urbains majeurs du territoire peut également jouer un rôle de catalyseur dans le renforcement de l'usage des transports collectifs urbains existants (Pays Viennois) ou en projet (Pays Roussillonnais). La mobilité des habitants, et notamment de ceux n'ayant pas accès à la voiture, en sera facilitée.

Enfin, la croissance des pôles urbains sera propice au développement de l'usage du vélo si elle s'accompagne d'aménagements dédiés de qualité. Sur le pôle de Condrieu par exemple, les aménagements cyclables pourraient jouer un rôle important dans les déplacements, qu'ils soient internes ou en rabattement sur la gare de Saint-Clair – les Roches.

Pour mémoire, d'après l'EMD de 2006, 23% des déplacements dans le secteur viennois sont actuellement effectués à pied pour seulement 1% en transports collectifs urbains et 1% à vélo.

Les améliorations à apporter au projet pour renforcer le lien urbanisme-transport

Reconsidérer les capacités d'accueil dans le tissu urbain existant

Les gisements pour l'accueil de logements dans le tissu urbain constitué ne sont pas suffisamment pris en compte dans l'analyse alors qu'ils forment un potentiel important. A titre d'exemple, on sait par l'analyse des permis de construire que, dans le sud et l'ouest de l'agglomération lyonnaise, **70% des logements réalisés entre 2000 et 2005 l'ont été en milieu urbain pour 30% en zones d'extension urbaine.** Cette analyse n'a pas été menée sur le territoire des Rives du Rhône mais il paraît clair qu'une bonne part des logements nécessaires à l'accueil de la population nouvelle pourra être construit en milieu urbanisé, sans nécessiter forcément l'aménagement de toutes les zones à urbaniser existantes dans les POS et PLU en vigueur.

Une part notable du développement attendue aux franges du territoire

Les zones rurales des Rives du Rhône, situées à l'est et à l'ouest du territoire, devraient accueillir près d'un tiers de la croissance démographique attendue. Desservir ces secteurs en transports collectifs sera difficile du fait de leur éloignement des secteurs urbanisés et de la dispersion de l'habitat par rapport aux pôles d'emplois, aux services et aux équipements (dont les gares). La voiture apparaît ainsi comme le seul moyen de déplacement pertinent pour les habitants de ces territoires. Dès lors, la croissance démographique de ces secteurs devrait être maîtrisée, en privilégiant des formes d'urbanisation intermédiaires qui limitent la progression de l'artificialisation de l'espace et permettent le développement de l'usage des modes doux.

Un pôle Viennois dont le potentiel peut être mieux exploité et valorisé

L'agglomération viennoise, qui représente 30% de la population des Rives du Rhône, bénéficie de la desserte en transports collectifs la plus complète du territoire, tant du point de vue de son réseau urbain que de sa desserte ferroviaire. Elle concentre le plus

grand nombre d'équipements d'agglomération. Elle connaîtrait une augmentation de sa population de 28% alors que, dans le même temps, la population du reste du territoire croîtrait de 35%.

Préciser les clés d'émergence de la bipolarité Roussillon – Saint-Rambert

D'après les orientations retenues, cette polarité composite verrait sa population augmenter d'environ 60%, avec une croissance possible d'environ 22 500 habitants à l'horizon 2030. Actuellement, l'agglomération roussillonnaise et Saint-Rambert-

d'Albon constituent deux entités urbaines distinctes séparées par la Zone Industriale-Portuaire de Salaise-Sablons et la zone commerciale de Salaise-sur-Sanne. Alors que l'agglomération roussillonnaise constitue un pôle d'emplois et d'équipements structuré à même d'accueillir une forte croissance urbaine, le territoire Rhône Valloire apparaît comme un secteur plus rural, moins équipé et en forte croissance démographique actuellement. Les vocations différenciées de ces deux secteurs interdépendants mériteraient d'être précisées dans le modèle de développement retenu.

Quantification du potentiel d'accueil de population autour des gares : méthodologie et résultats

1. L'objectif

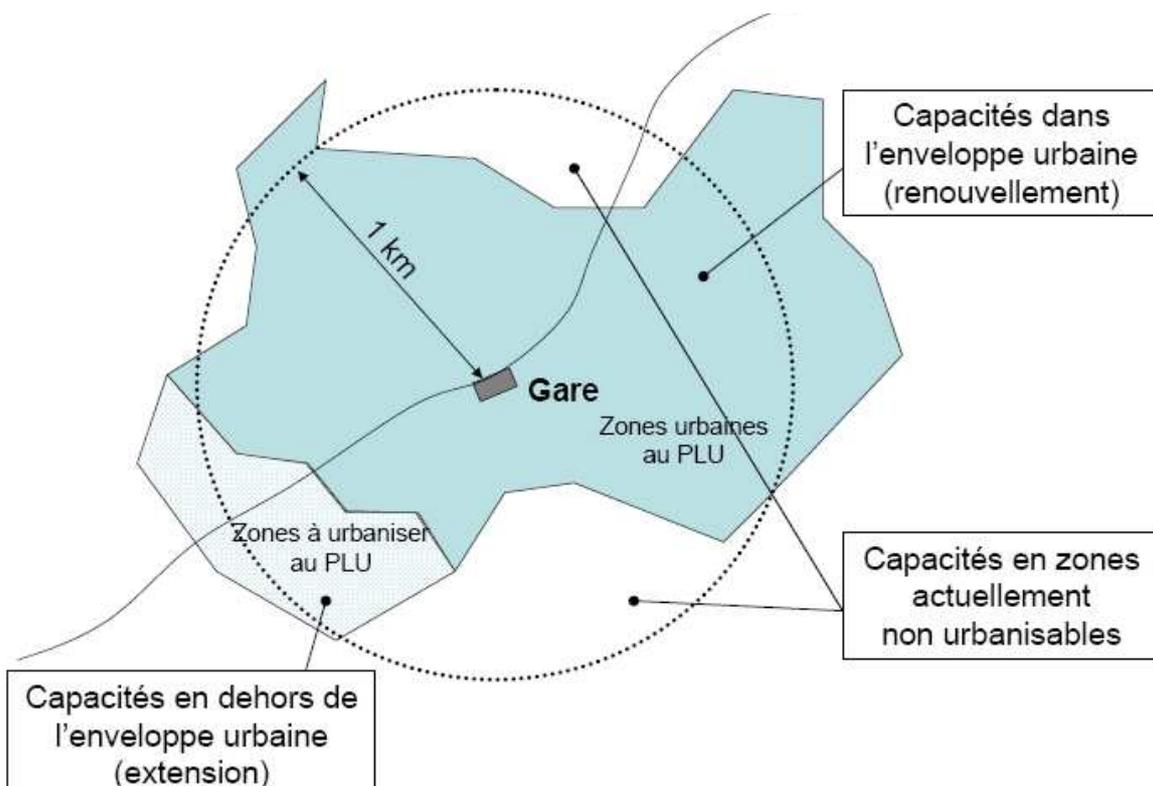
L'objectif général de la démarche est de répondre à la question suivante :

Les potentialités d'accueil de population nouvelle autour des gares des Rives du Rhône sont-elles suffisamment importantes pour légitimer la structuration et polarisation du développement urbain attendu sur les agglomérations qu'elles desservent ?

Croquis de principe illustrant les différents types de secteurs étudiés

Ce document va permettre d'estimer sur les gares sélectionnées les potentiels d'accueil de population nouvelle sur un périmètre dit « rapproché » correspondant à un rayon d'un kilomètre autour des gares (périmètre au sein duquel les habitants peuvent se rendre à la gare en modes doux).

Ce travail n'a aucune prétention programmatrice. Les évolutions démographiques que connaîtra le territoire dépendront en effet de bien d'autres aspects que les seuls documents d'urbanisme ou le développement de l'offre ferroviaire.



2. La méthodologie employée

Une réponse pour le moyen/long terme (une génération) indiquant une fourchette basse et une fourchette haute

Pour chaque gare, la réponse à la question du potentiel d'urbanisation nouvelle sera apportée par la quantification du nombre de logements supplémentaire possibles en fonction de deux visions de ville, deux scénarios :

- **Un scénario « fil de l'eau » (fourchette basse) :** L'évolution future des tissus existants interprétée à partir du contexte réglementaire des documents d'urbanisme opposables ou en projet (POS, PLU)
- **Un scénario « urbanisation renforcée » (fourchette haute) :** Une proposition alternative plus volontaire répondant à l'objectif d'accueil de population nouvelle autour de la gare, nouveau moteur de centralité

Ce second scénario proposera, selon les cas, comme clé d'évolution :

1. **D'accentuer les droits à construire dans les tissus proches de la gare et en général sur la majorité des territoires résidentiels déjà bâtis. Une telle action impulsera une régénération de ces tissus par une meilleure occupation du foncier et une plus grande diversité des formes d'habitat,**
2. **D'ouvrir des sites d'accueil supplémentaires pour l'habitat sur des tènements pouvant être considérés comme mutables à moyen terme (actuellement industriels voire agricoles...),**

3. **De « rentabiliser » toutes les zones d'urbanisation futures destinées dans le scénario « fil de l'eau » à de l'habitat pavillonnaire isolé, en proposant des solutions de type « habitat intermédiaire ».**

Dans les deux scénarios sont pris en compte les zones de risques (technologiques, inondation, glissement de terrain, ...) et les principes des lois SRU et « Urbanisme et Habitat » :

- respect de l'environnement, tant bâti que naturel, et des équilibres écologiques,
- respect des échelles urbaines et qualité du cadre de vie.

Les périmètres de risques technologiques – concernant tout particulièrement les gares de Saint-Clair les Roches et de Péage-de-Roussillon – étant en cours de redéfinition, le travail n'a pu prendre en compte que les périmètres actuellement en vigueur dans les documents d'urbanisme. Leur révision pourra remettre en cause une partie des estimations réalisées autour de ces deux gares.

De plus, des rencontres avec les élus des communes concernées ont été organisées pour appréhender la réalité des territoires et leur évolution.

Une méthodologie recourant à l'expertise d'un urbaniste mais s'appuyant sur une grille d'analyse unique et reproductible

La méthode s'est effectuée en trois temps :

2.1 L'analyse des sites :

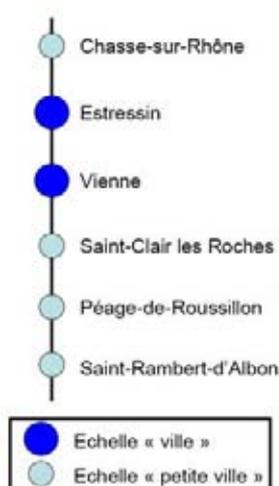
Le premier temps de l'expertise consiste en un repérage des contraintes physiques et techniques (empêchant ou limitant toute transformation) et en une analyse urbaine des tissus existants (typologies, morphologies, degrés de mutabilité).

Chaque analyse classe le périmètre étudié dans trois catégories :

- **Echelle « ville » :**
environ 15 à 30 000 habitants ;

- **Echelle « petite ville » :**
de l'ordre de 5 000 habitants ;

- **Echelle « bourg, village » :**
2 à 3 000 habitants et moins ;



2.2 Le choix des scénarios d'évolution future

Il s'agit d'affecter des contextes urbains « futurs » (centralité, péri-centralité, franges, ... - Cf. Annexes) aux différentes parties des communes en fonction du scénario retenu. Le premier scénario est cadré par les documents d'urbanisme réglementaires. Le second est élaboré par l'urbaniste qui réalise l'expertise.

2.3 L'application de ratios définis préalablement

- A un tissu donné, dans un contexte urbain futur identifié, sont affectées une densité et une part constructible pressenties. Leur estimation résulte du croisement de trois paramètres :
 - a. La typologie des échelles urbaines des communes
 - b. Le type de tissus existants
 - c. Le type de situation urbaine future attribué en fonction du scénario retenu

Les ratios choisis par le technicien pour chaque cas de figure sont « encadrés » par des tableaux préalablement définis permettant la cohérence d'ensemble (Cf. Annexes).

- Une correspondance en surface hors œuvre nette, permet de déduire un nombre de logements et un nombre d'habitants supplémentaires.

3. Des exemples de « densité »

Pour illustrer les formes urbaines en jeu autour de l'objectif de densification à proximité des gares, voici quelques exemples diversifiés des différentes densités observables

sur le territoire. Pour mémoire, la densité moyenne défendue par l'étude dans son scénario d'urbanisation renforcée se situe autour de 25 à 30 logements à l'hectare.

5 à 10 logements à l'hectare : Habitat individuel isolé

Habitat individuel isolé
Belleville (Rhône)



15 à 30 logements à l'hectare : Habitats individuels organisés

Habitat individuel récent groupé
Le Péage de Roussillon



Habitat individuel ancien
Roussillon



Habitat individuel compact en bande
Saint Clair du Rhône



Grosses maisons multi familiales
Saint Clair du Rhône



30 à 50 logements à l'hectare : Habitat intermédiaire et petit collectif

**Petit collectif dans quartier pavillonnaire
Roussillon**



Cet exemple démontre qu'un petit immeuble peut s'implanter dans un quartier purement pavillonnaire sans provoquer de bouleversement morphologique ou paysage

**Habitat ancien de hameau ou de périphérie de bourg
Saint Rambert d'Albon**



60 à 80 logements à l'hectare : Le bâti ancien des centres de communes

Vienne



Le Péage de Roussillon



Saint Rambert d'Albon



Les Roches de Condrieu



Exemple de petit collectif de densité similaire qui pourrait s'intégrer par exemple aux Roches de Condrieu face au Rhône à la place de maisons individuelles isolées.



Projet de l'Atelier Thierry Roche pour Villars les Dombes



100 logements à l'hectare et plus : Immeubles collectifs récents

Chasse sur Rhône



Saint Rambert d'Albon



Les potentialités d'accueil gare par gare

L'Agglomération Viennoise

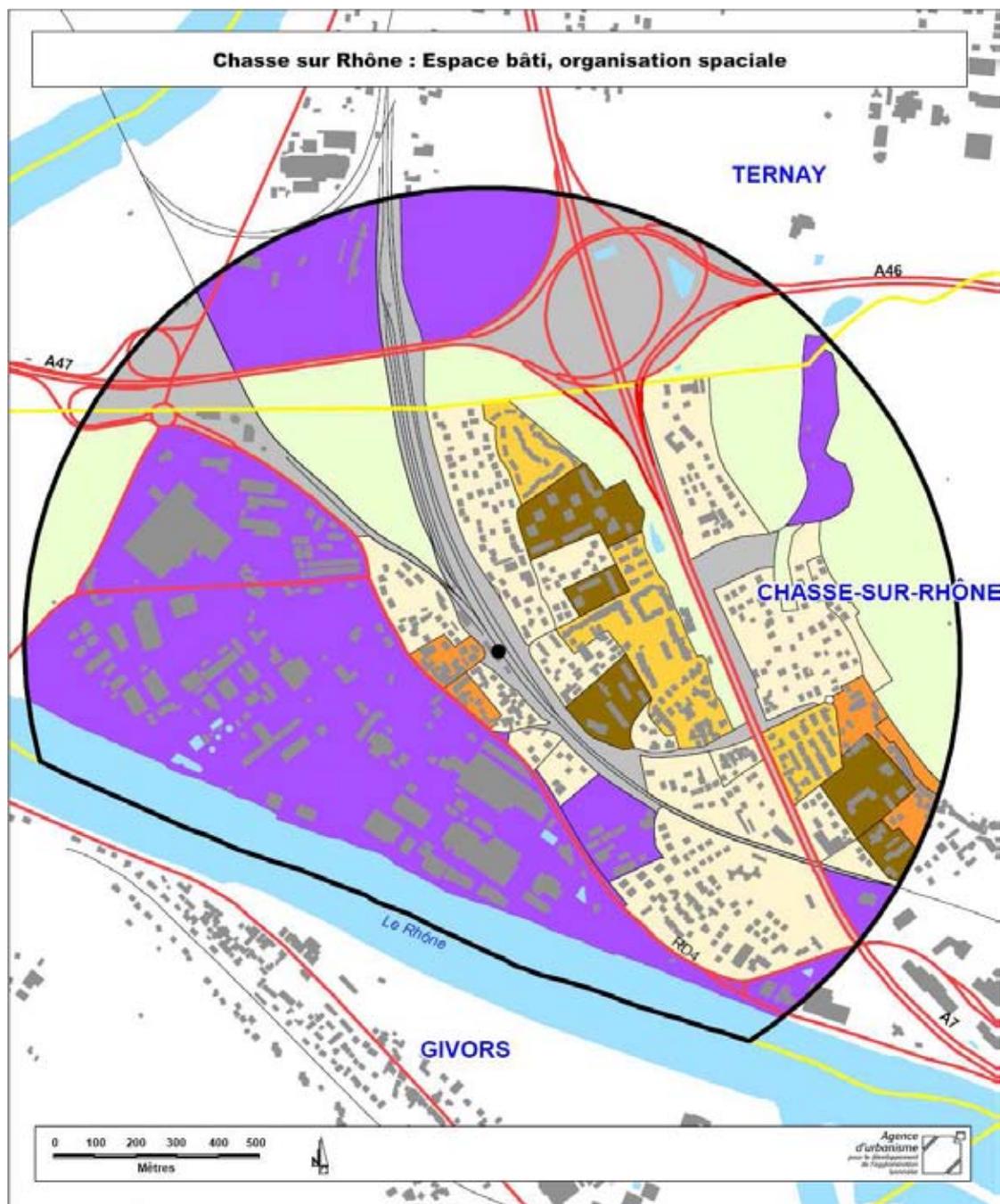
**Trois gares : Chasse-sur-Rhône
Estressin
Vienne**

Chasse sur Rhône



Le rayon du kilomètre concerne deux communes : Chasse sur Rhône et Ternay

Seuls les terrains sur la commune de Chasse-sur-Rhône ont été expertisés : les terrains urbanisés ou urbanisables sur la commune de Ternay, sont aujourd'hui à vocation industrielle et sont séparés de Chasse-sur-Rhône par le nœud autoroutier A7-A46-A47



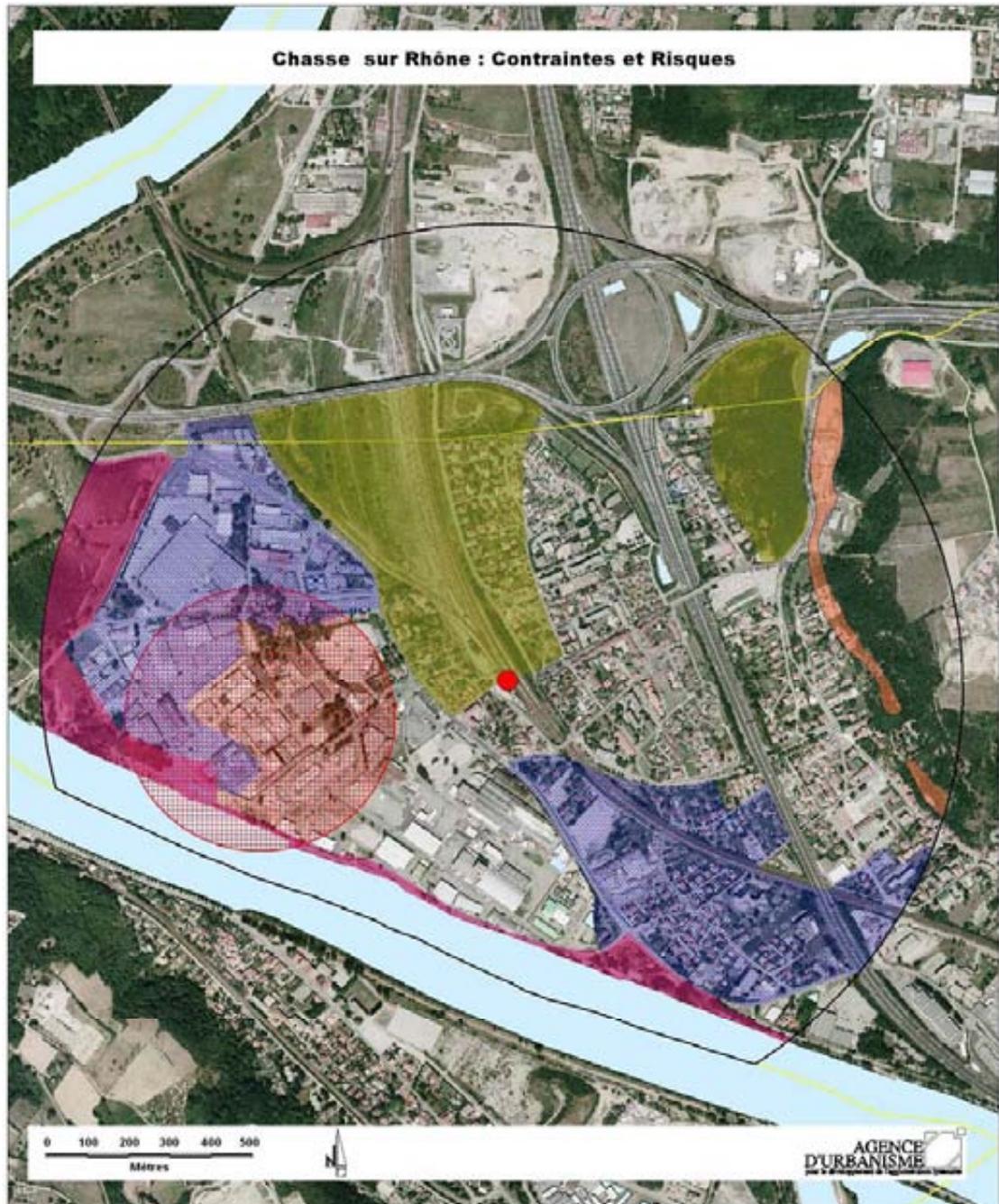
Typologie urbaine :

- | | |
|--|--|
|  Tissu historique |  Pavillonnaire isolé |
|  Tissu composite |  Zones d'activités économiques |
|  Ensembles collectifs autonomes |  Zone commerciale |
|  Lotissements individuels resserrés |  Secteur d'équipements |
| |  Terrains libres, agricoles ou naturels |

source : agence d'urbanisme
mars 2007

urbagare - JFL

Risques et contraintes



Types de contraintes :

- Mouvements de terrain
- Protection des puits de captage
- Risques technologiques

- Zones inondables
- Zones inondables inconstructibles

mars 2007

source : P.O.S. de Chasse sur Rhône

urbanisme - JFL

Scénario 1 : Fourchette basse

Capacités d'accueil supplémentaire : environ **50 logements**

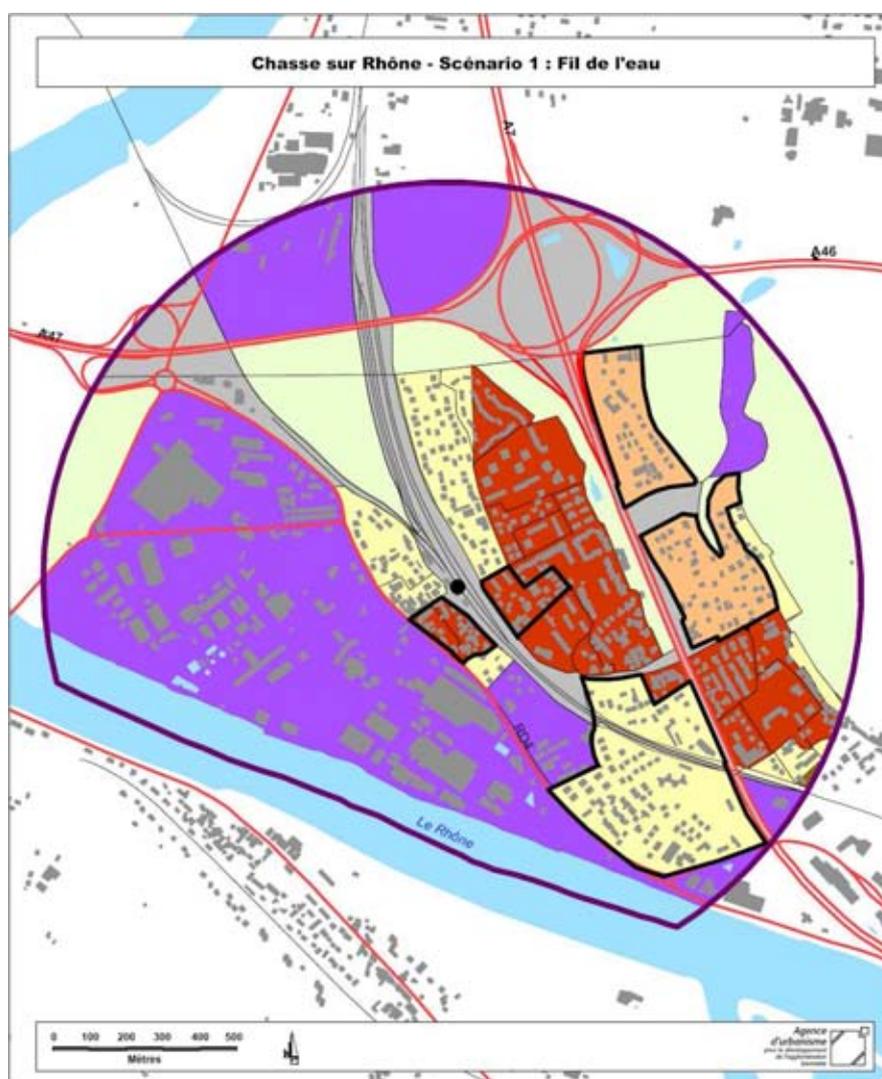
Constat :

Le secteur est très contraint par les risques technologiques ou d'inondation. Les grandes coupures créées par les infrastructures ferroviaires et autoroutières cisailent le quartier de la gare et l'isolent du centre de la commune.

Aucune zone d'extension n'est prévue.

Les zones bâties sont relativement figées.

- **Les « marges de manœuvre » se situent dans la ZAC du Quartier de la Gare, (mais de taille relativement petite), et dans le tissu urbain pavillonnaire où les possibilités d'évolution sont limitées.**



Contextes urbains futurs :

- Noyau historique
- Centralité
- Péri-centralité
- Périphérie

- Franges
- Zones d'activités économiques
- Zone commerciale
- Secteur d'équipements
- Terrains libres, agricoles ou naturels

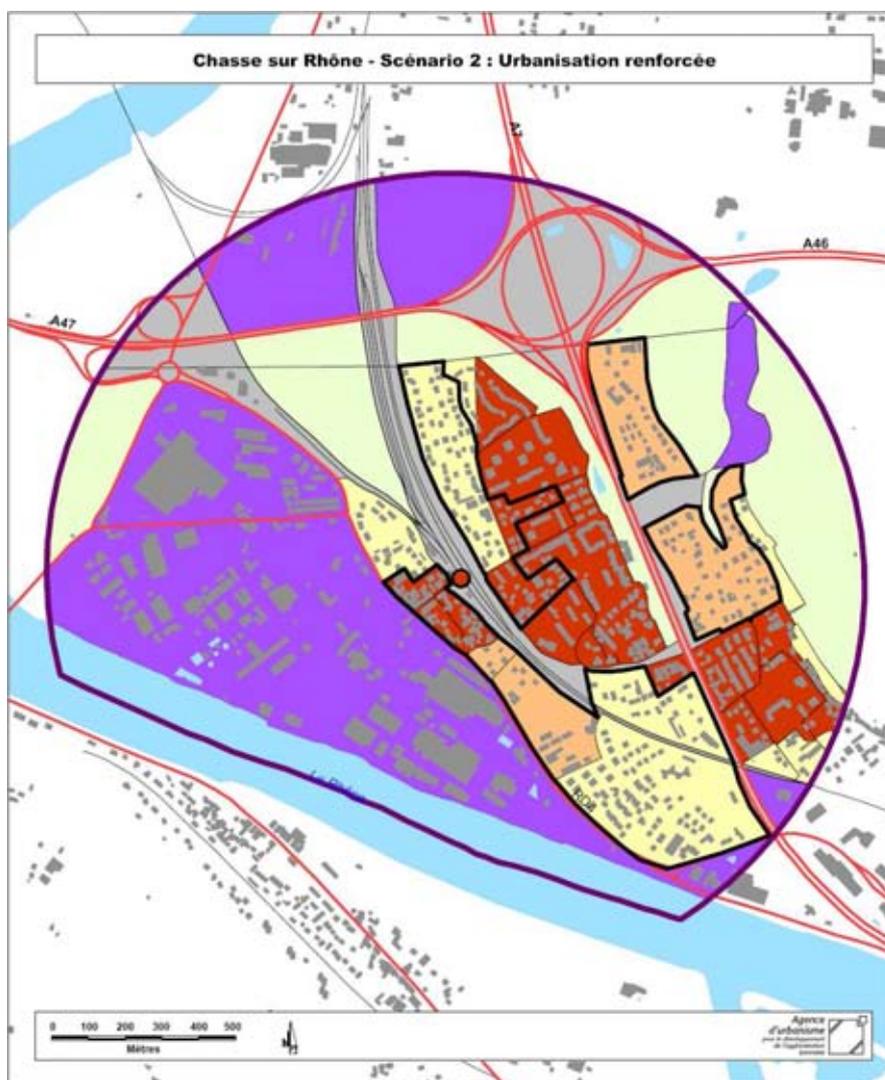
source : agence d'urbanisme
mars 2007

Scénario 2 : Fourchette haute

Capacités d'accueil supplémentaire : environ **180 logements**

Inflexions possibles :

1. Une modification de zonage au nord-est de la RD4 (résidentiel à la place d'activités économiques) pour donner une autre échelle au quartier urbain existant en cours de rénovation (ZAC) : de l'ordre de 90 logements supplémentaires.
2. A la marge, un renforcement des droits à construire sur les tissus bâtis non grevés de servitude (hauteur maxi autorisée), sans incidence sur les immeubles collectifs actuels ni sur les habitations individuelles en bande.



Contextes urbains futurs :

- Noyau historique
- Centralité
- Péri-centralité
- Périphérie

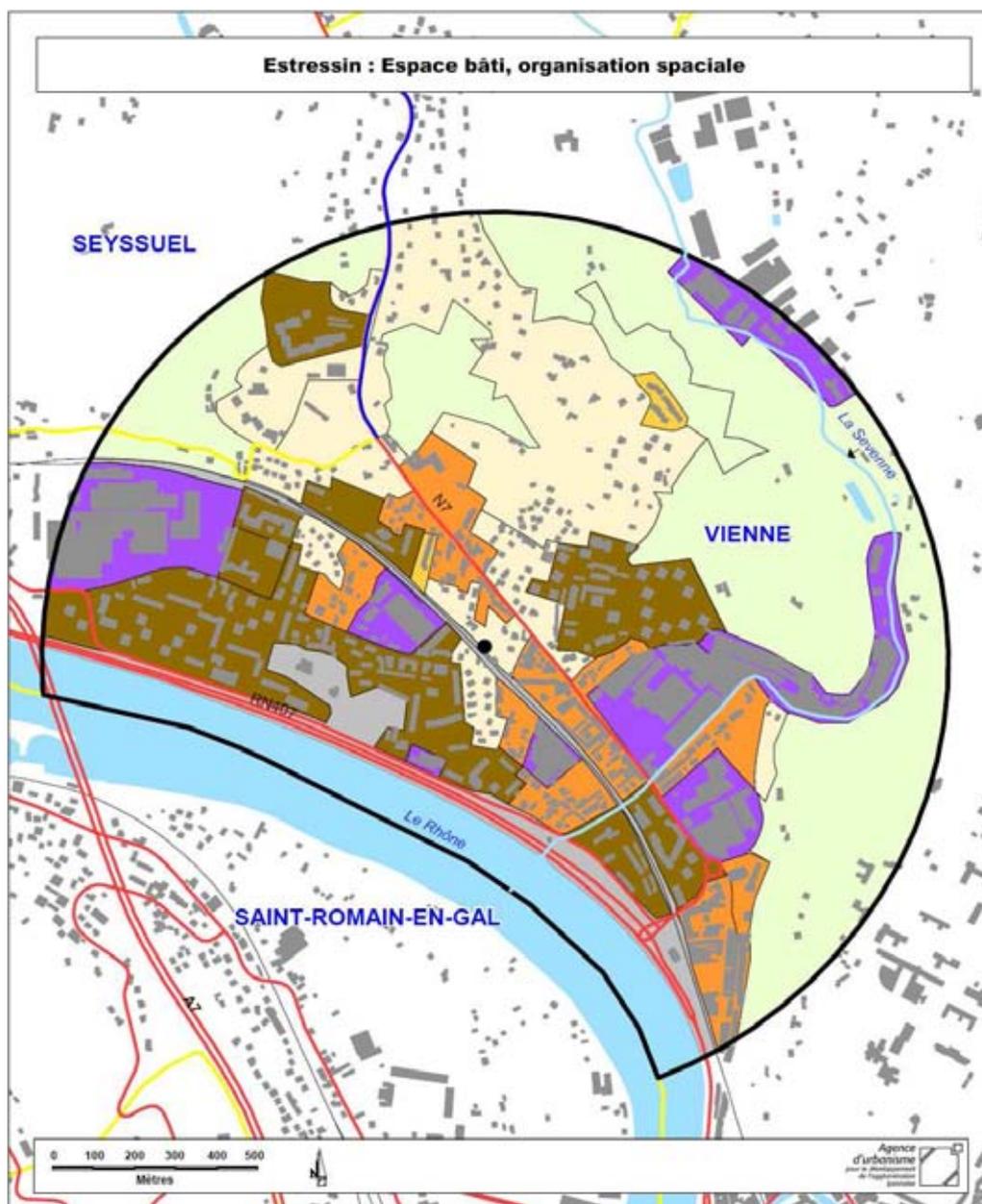
- Franges
- Zones d'activités économiques
- Zone commerciale
- Secteur d'équipements
- Terrains libres, agricoles ou naturels

Estressin



Le périmètre d'un kilomètre autour de la gare d'Estressin englobe le secteur nord de la commune de Vienne et la frange sud de la commune de Seyssuel

Ce secteur est composé depuis le bord du Rhône d'une partie basse mixte (juxtaposition d'habitat composite, d'ensembles collectifs et de grands tènements industriels), de la vallée industrielle de la Sévenne et de ses secteurs de friches, puis de ses pentes en partie résidentielles et en partie naturelles. Les grandes coupures – quai du Rhône à caractéristiques autoroutières, voie ferrée – et la géographie – pentes et vallée encaissée - délimitent des entités bien autonomes.



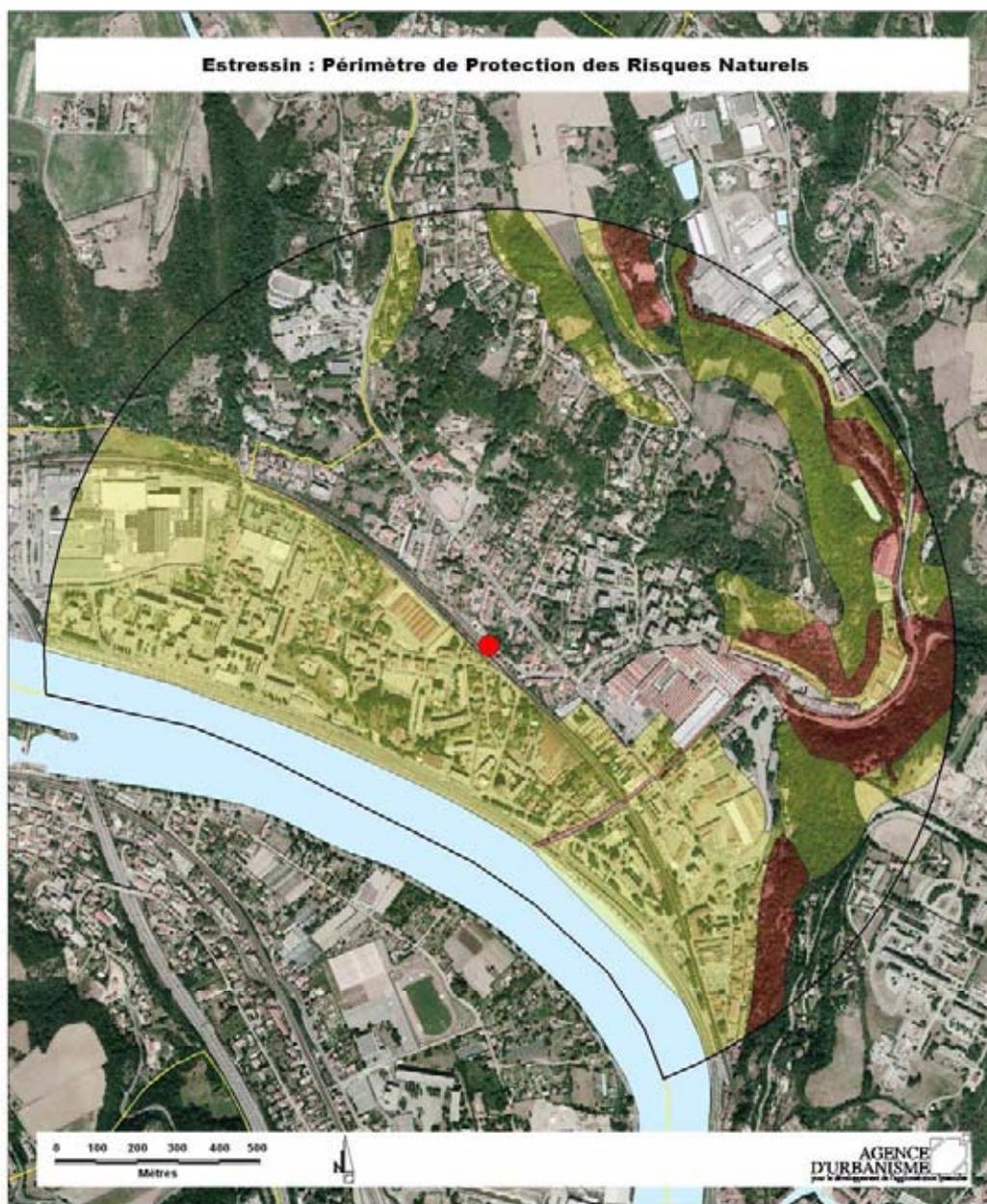
Typologie urbaine :

- | | | | |
|---|------------------------------------|---|--|
|  | Tissu historique |  | Pavillonnaire isolé |
|  | Tissu composite |  | Zones d'activités économiques |
|  | Ensembles collectifs autonomes |  | Zone commerciale |
|  | Lotissements individuels resserrés |  | Secteur d'équipements |
| | |  | Terrains libres, agricoles ou naturels |

source : agence d'urbanisme
mars 2007

urbagare - JFL

Risques et contraintes



Types de contraintes : PPRN

 Faibles contraintes

 Construction interdite

mars 2007
source : DRIRE

urbagare - JFL

Scénario 1 : Fourchette basse

Constat :

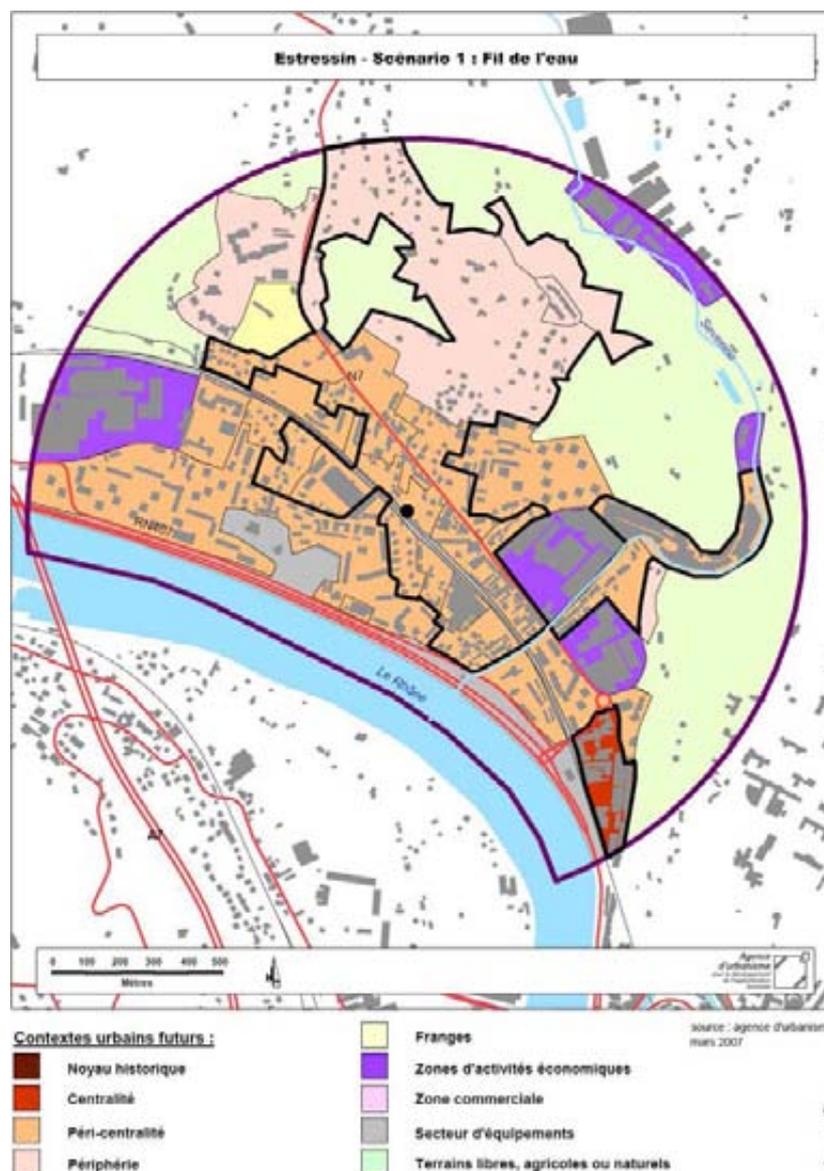
Capacités d'accueil supplémentaire = environ **580 logements**
dont **40 en extension**

Les secteurs urbains sont relativement construits et figés.

Les zones classées en UI (secteurs industriels à pérenniser) et en UG (secteur résidentiel relativement peu dense à conserver) n'ont aucune marge de manœuvre.

Le zonage UB dans tout le tissu « composite », sur certaines entreprises industrielles et sur les emprises ferrées aujourd'hui libérées, donne toutefois une petite marge de manœuvre de régénération du tissu.

- Les « marges de manœuvre » se situent donc sur les tènements industriels en friche, correspondant à 80% du potentiel (plus de 450 logements). Une petite zone d'extension prévue pour de l'habitat individuel en partie haute permettrait d'implanter une quarantaine de maisons.

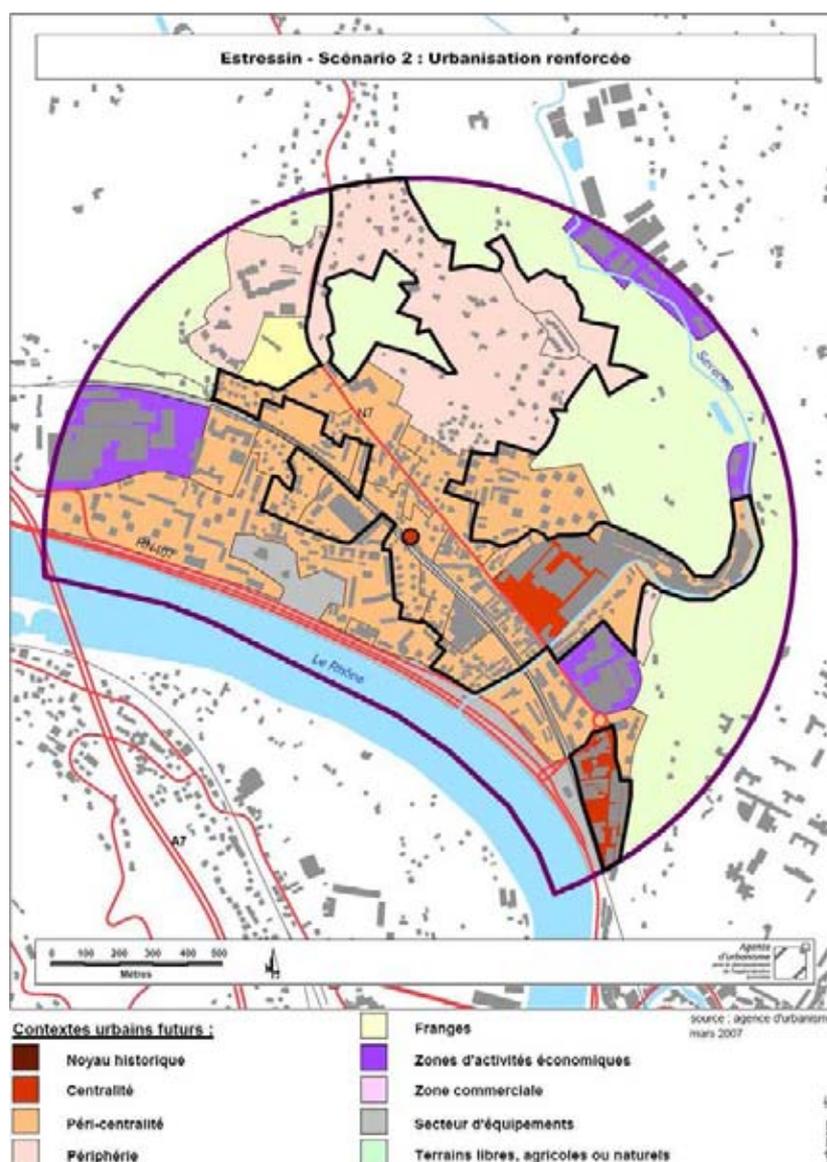


Scénario 2 : Fourchette haute

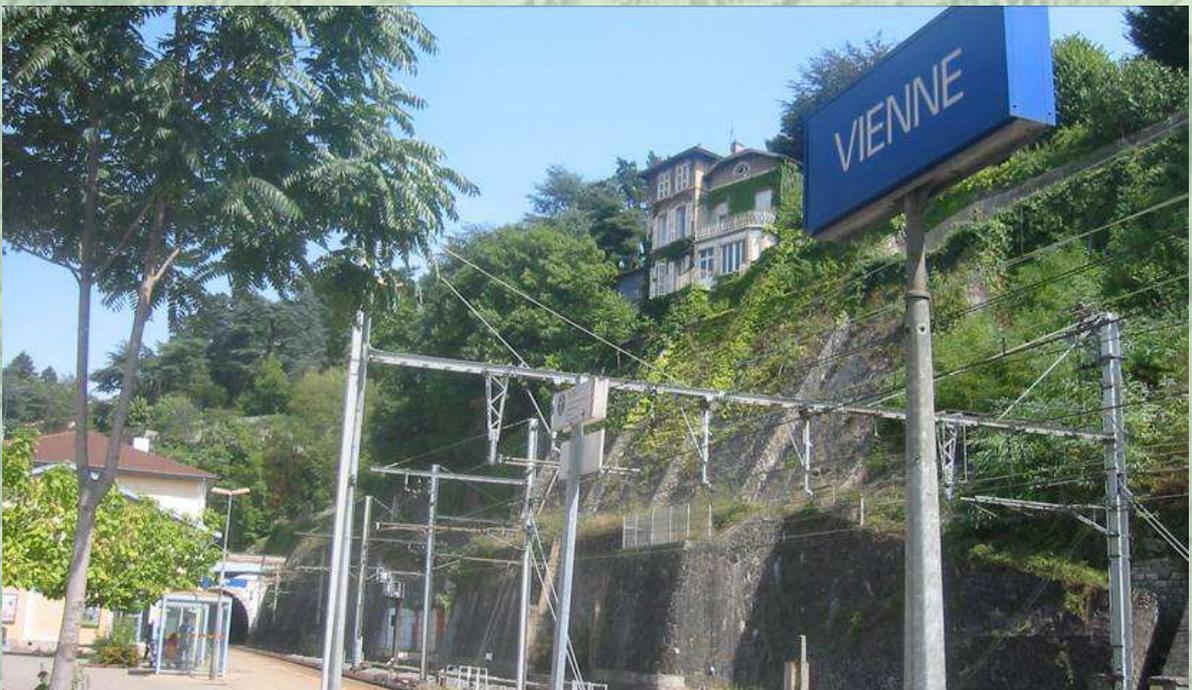
Capacités d'accueil supplémentaire : environ **1 200 logements**
dont **40 en extension**

Inflexions possibles :

- 1 Intensification du renouvellement urbain sur la ZA Berthelot, changement de vocation (d'industrielle à mixte résidentielle) pour permettre ainsi l'émergence d'une centralité secondaire dans le nord de Vienne autour de la place J.Muret et J.Tardy, relativement proche de la gare
- 2 A la marge et en complément, des droits à construire supplémentaires pourraient être accordés sur l'ensemble du tissu urbain existant, à noter, les hauteurs réglementaires prévues sont inférieures à celles atteintes par des bâtiments existants sur ce site (certaines barres et tours).



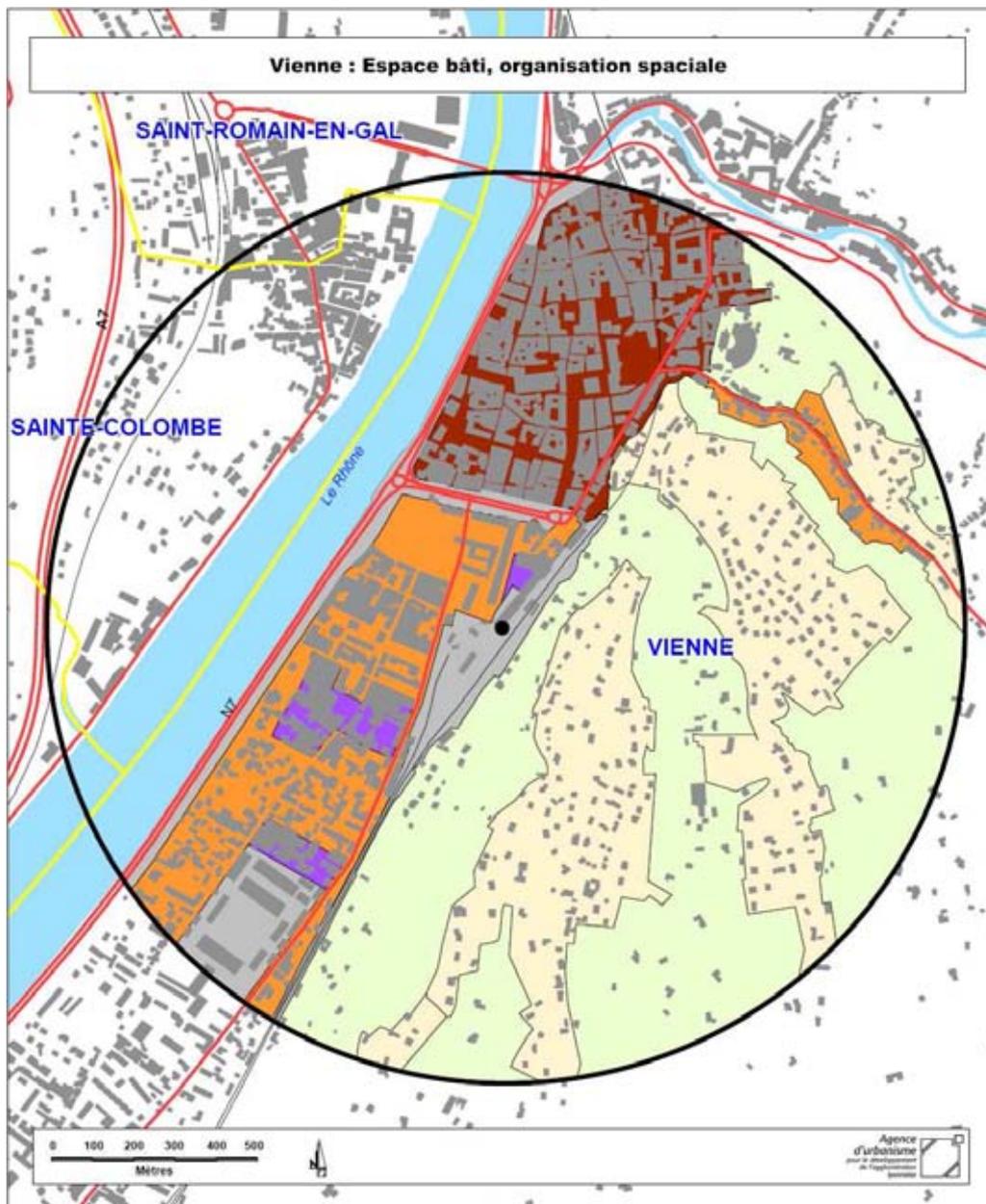
Vienne



Le secteur de la gare de Vienne, comprenant le noyau historique, fait partie intégrante de l'hyper-centre et est à la porte des secteurs sud.

Ces secteurs occupent la rive gauche du Rhône sur une largeur de 400 mètres environ, et viennent buter sur la pente extrêmement raide menant au plateau sur lequel alternent des secteurs résidentiels de pavillons et des secteurs naturels ou agricoles.

Le pont traversant le fleuve se trouvant à l'extrémité nord du rayon, Sainte Colombe sur la rive droite sort de l'épure et n'est pas prise en compte.



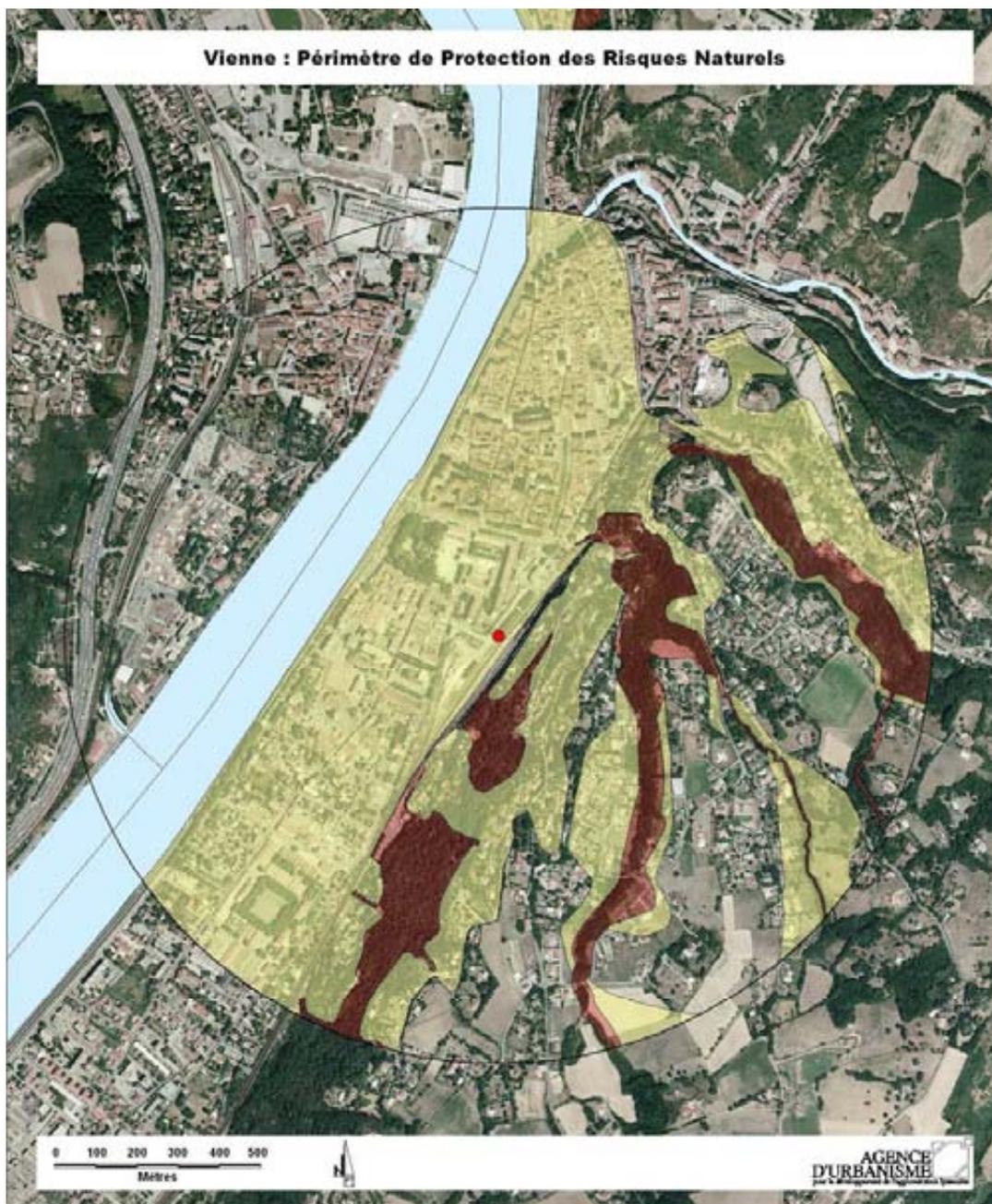
Typologie urbaine :

- | | | | |
|---|------------------------------------|---|--|
|  | Tissu historique |  | Pavillonnaire isolé |
|  | Tissu composite |  | Zones d'activités économiques |
|  | Ensembles collectifs autonomes |  | Zone commerciale |
|  | Lotissements individuels resserrés |  | Secteur d'équipements |
| | |  | Terrains libres, agricoles ou naturels |

source : agence d'urbanisme
mars 2007

urbegare - JFL

Risques et contraintes



Types de contraintes : PPRN

 Faibles contraintes

 Construction interdite

mars 2007
source : DRIRE

urbagare - JFL

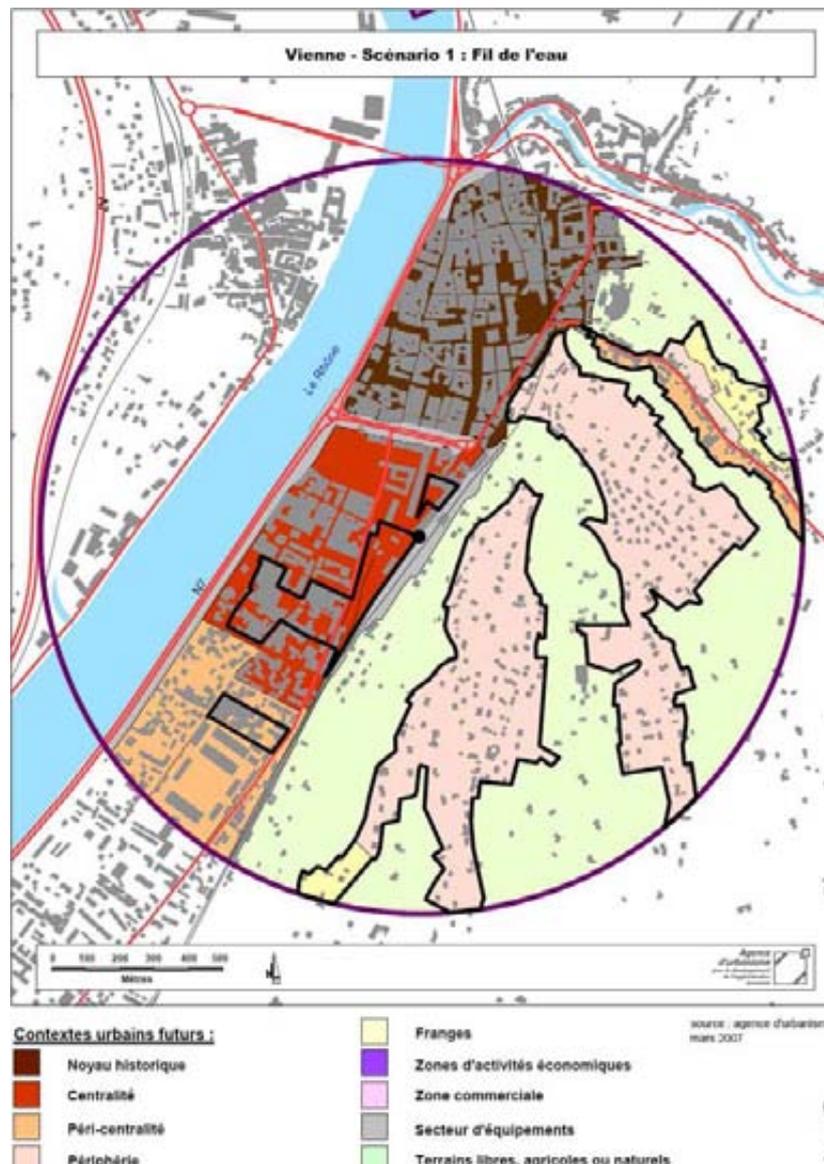
Scénario 1 : Fourchette basse

Capacités d'accueil supplémentaire : environ **410 logements**

Constat:

Le noyau historique à forte valeur patrimoniale s'inscrit dans une logique de préservation forte.
Les quartiers Champ de Mars et Pyramide possèdent une qualité paysagère. Ils méritent une protection des tissus de ville tels qu'ils existent aujourd'hui, et une certaine vigilance quant à leur évolution.
Les quartiers pavillonnaires sur le plateau sont désormais circonscrits (retour au naturel de certains secteurs mités) et aucune évolution significative n'est souhaitée.

- Les « marges de manœuvre » se trouvent donc à **97% en reconversion des terrains SNCF, industriels ou militaire de la caserne Saint-Germain dans le tissu urbain des quartiers sud et pour 3% dans les dents creuses dans le tissu d'habitat individuel sur le plateau.**

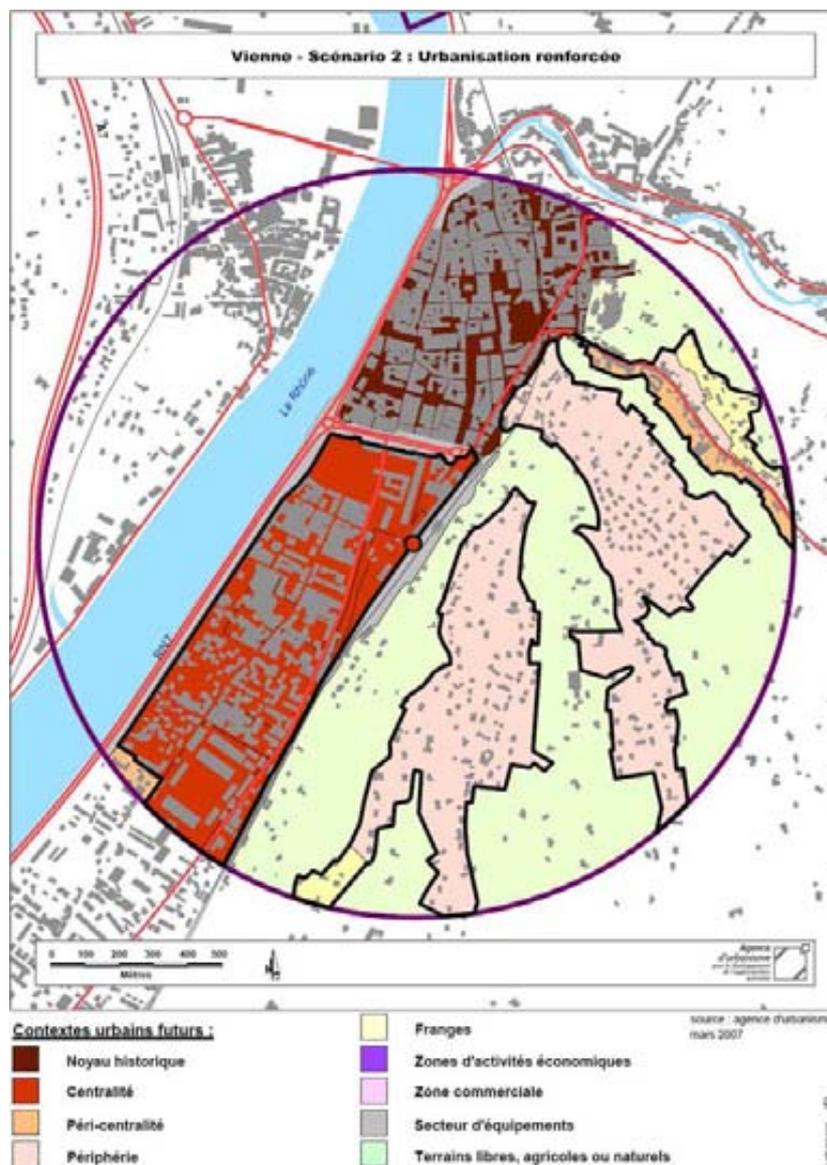


Scénario 2 : Fourchette haute

Capacités d'accueil supplémentaire = environ **640 logements**

Inflexions possibles :

1. Champ de Mars et Pyramide : priorité à la transformation urbaine par rapport à la protection des tissus de ville et la qualité des espaces verts existants.
2. Caserne Saint-Germain : possibilité de programmes résidentiels en complément du projet tertiaire.
3. Secteurs résidentiels du Plateau : favorisation d'un l'habitat individuel plus compact.
4. Pas d'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation.



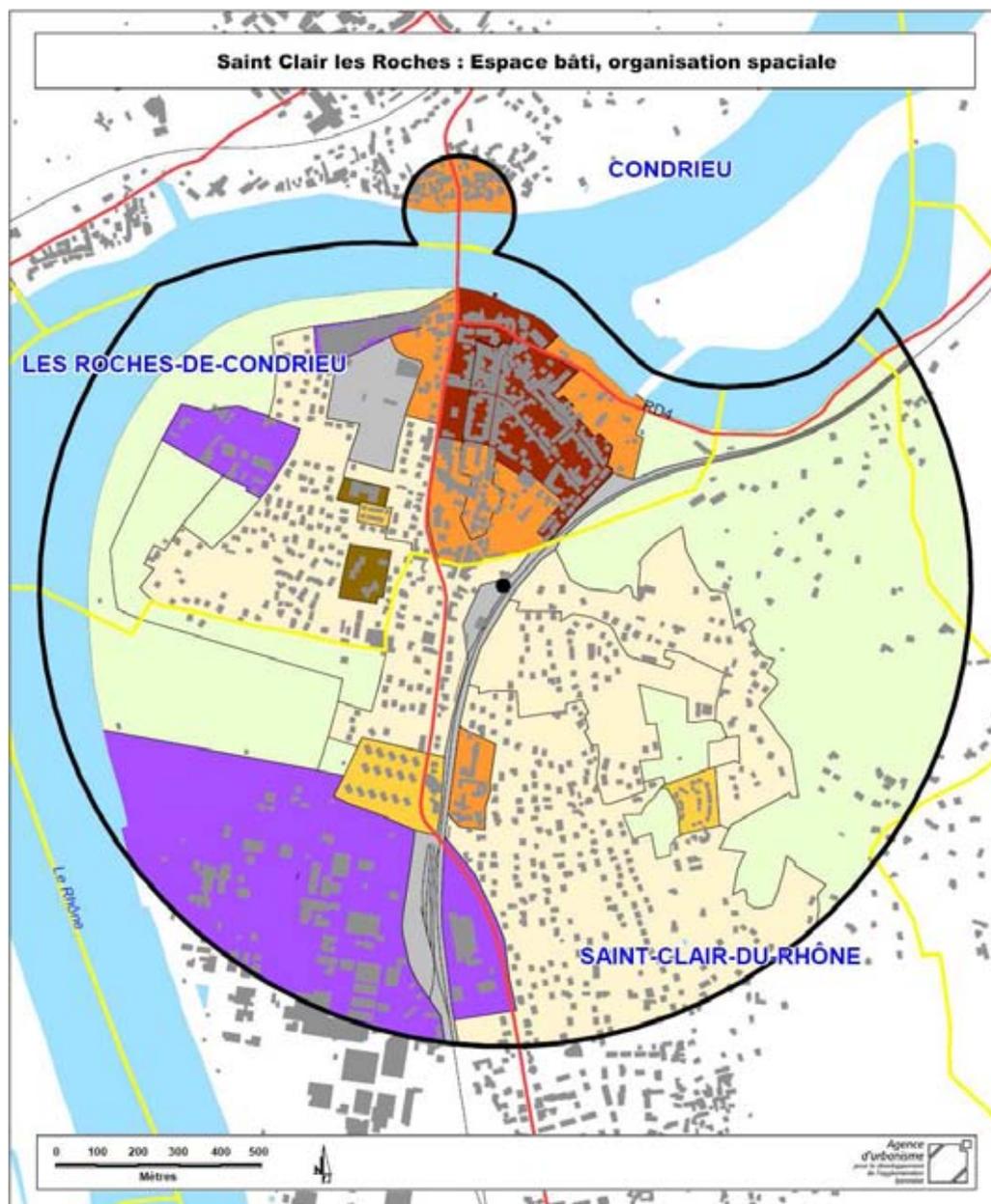
Le secteur de Condrieu – Saint-Clair

Saint-Clair les Roches



Le rayon du kilomètre concerne trois communes : Les Roches-de-Condrieu – Saint-Clair-du-Rhône – Condrieu

Toutefois seuls les terrains sur les communes des Roches-de-Condrieu et de Saint-Clair-du-Rhône ont été expertisés : les terrains concernés sur la commune de Condrieu se trouvent à moins de 150 mètres du pont du Rhône. Ils correspondent à une zone patrimoniale, dont l'évolution ne semble pas suffisamment significative pour accueillir des logements supplémentaires par rapport à l'existant.



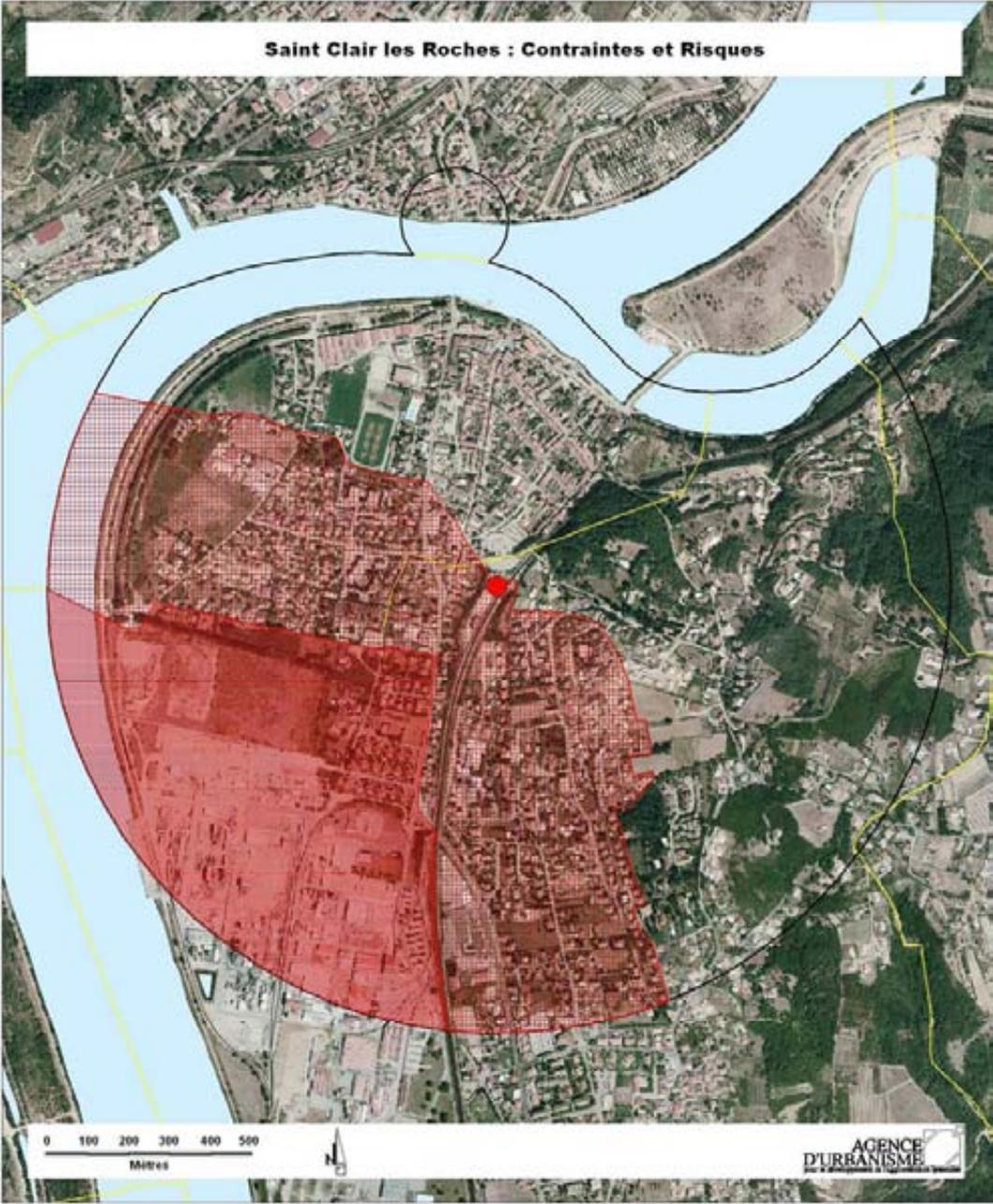
Typologie urbaine :

- | | | | |
|---|------------------------------------|---|--|
|  | Tissu historique |  | Pavillonnaire isolé |
|  | Tissu composite |  | Zones d'activités économiques |
|  | Ensembles collectifs autonomes |  | Zone commerciale |
|  | Lotissements individuels resserrés |  | Secteur d'équipements |
| | |  | Terrains libres, agricoles ou naturels |

source : agence d'urbanisme
mars 2007

urbagare - JFL

Risques et contraintes



Types de contraintes :

 Risques technologiques

 Sevezo

mars 2007

source : P.O.S. communal

urbanisme - JF

Scénario 1 : Fourchette basse

Capacités d'accueil supplémentaire : environ **110 logements**
dont **60 en extension**

Constat:

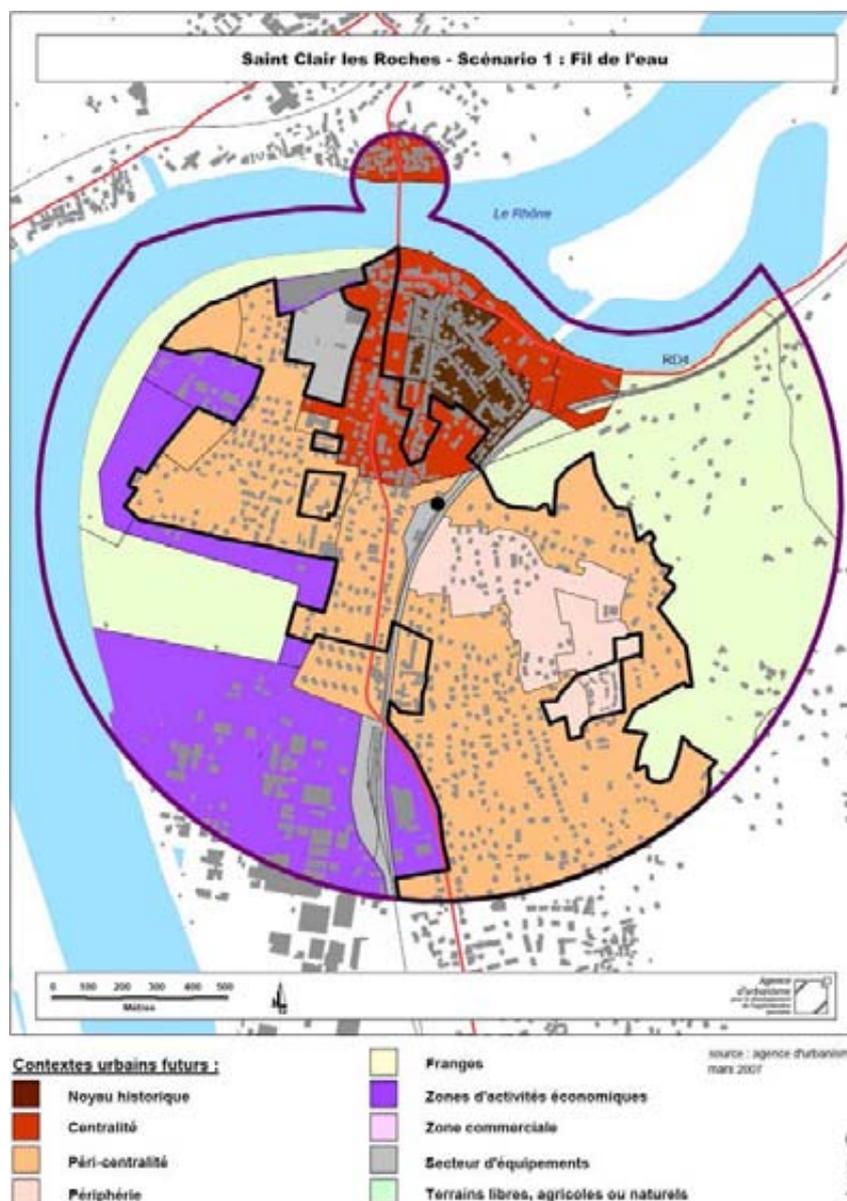
Le territoire est très contraint par les risques technologiques.

Le centre des Roches-de-Condrieu est dense, avec peu de marge d'évolution.

Saint-Clair-du-Rhône présente de grandes zones pavillonnaires (la géographie s'y prête) avec peu de droits à construire, les éléments formant la centralité se situant en limite du rayon du kilomètre.

Dans l'ensemble, les zones bâties sont relativement figées.

- Les « marges de manœuvre » se situent essentiellement sur les trois zones d'extension, deux en frange de ville aux Roches-de-Condrieu et une insérée dans le tissu existant à Saint-Clair-du-Rhône.

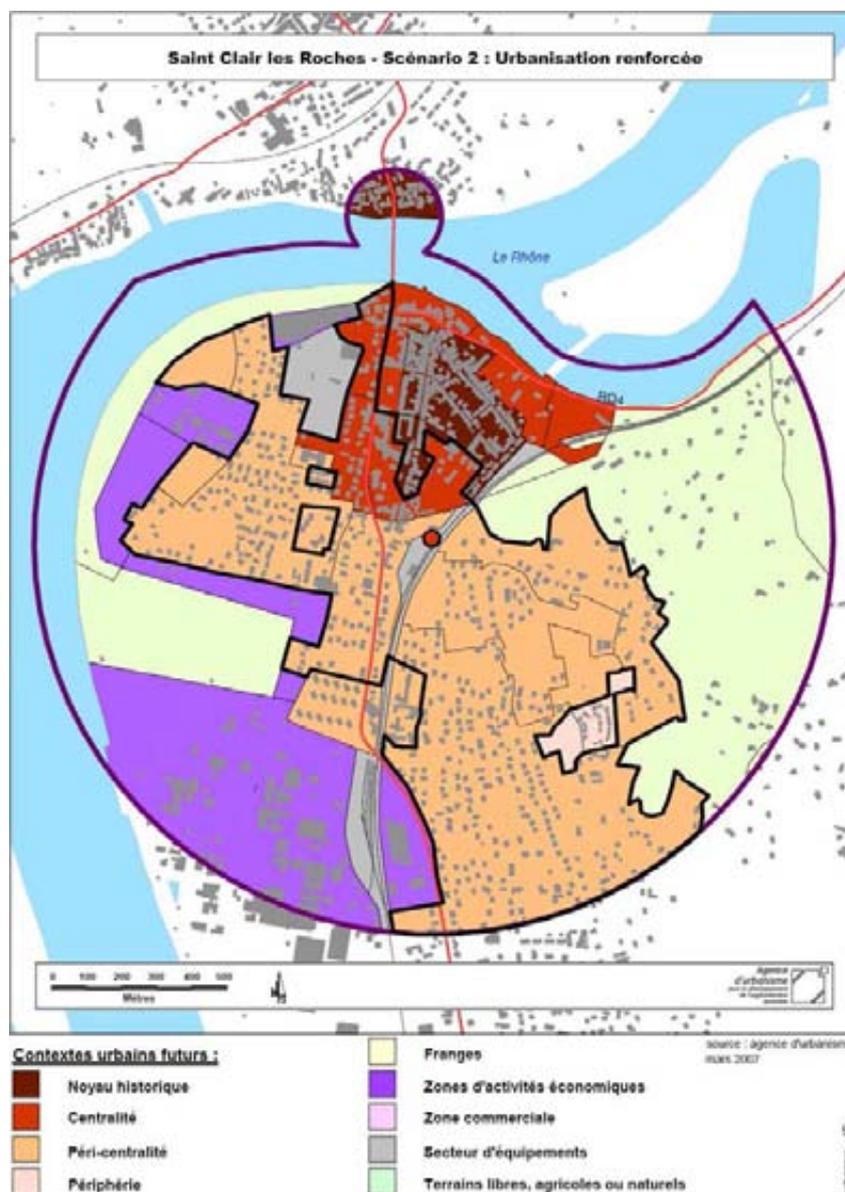


Scénario 2 : Fourchette haute

Capacités d'accueil supplémentaire : environ **410 logements**
dont **140 en extension**

Inflexions:

1. Tissu pavillonnaire de Saint-Clair-du-Rhône et bordure de la gare aux Roches-de-Condrieu : renforcement des droits à construire pour l'accueil d'habitat individuel plus compact ou de petits collectifs, de façon à permettre une mutation morphologique douce.
2. Terrains en extension : favoriser les partis d'aménagement accueillant non plus 10 logements mais 25 logements à l'hectare
3. Pas d'extension de la tache urbaine, pas de changement de vocation de zone industrielle en zone résidentielle proposée.



L'agglomération roussillonnaise et le secteur de Saint-Rambert-d'Albon

Deux gares : Le Péage de Roussillon
Saint-Rambert-d'Albon

Péage de Roussillon

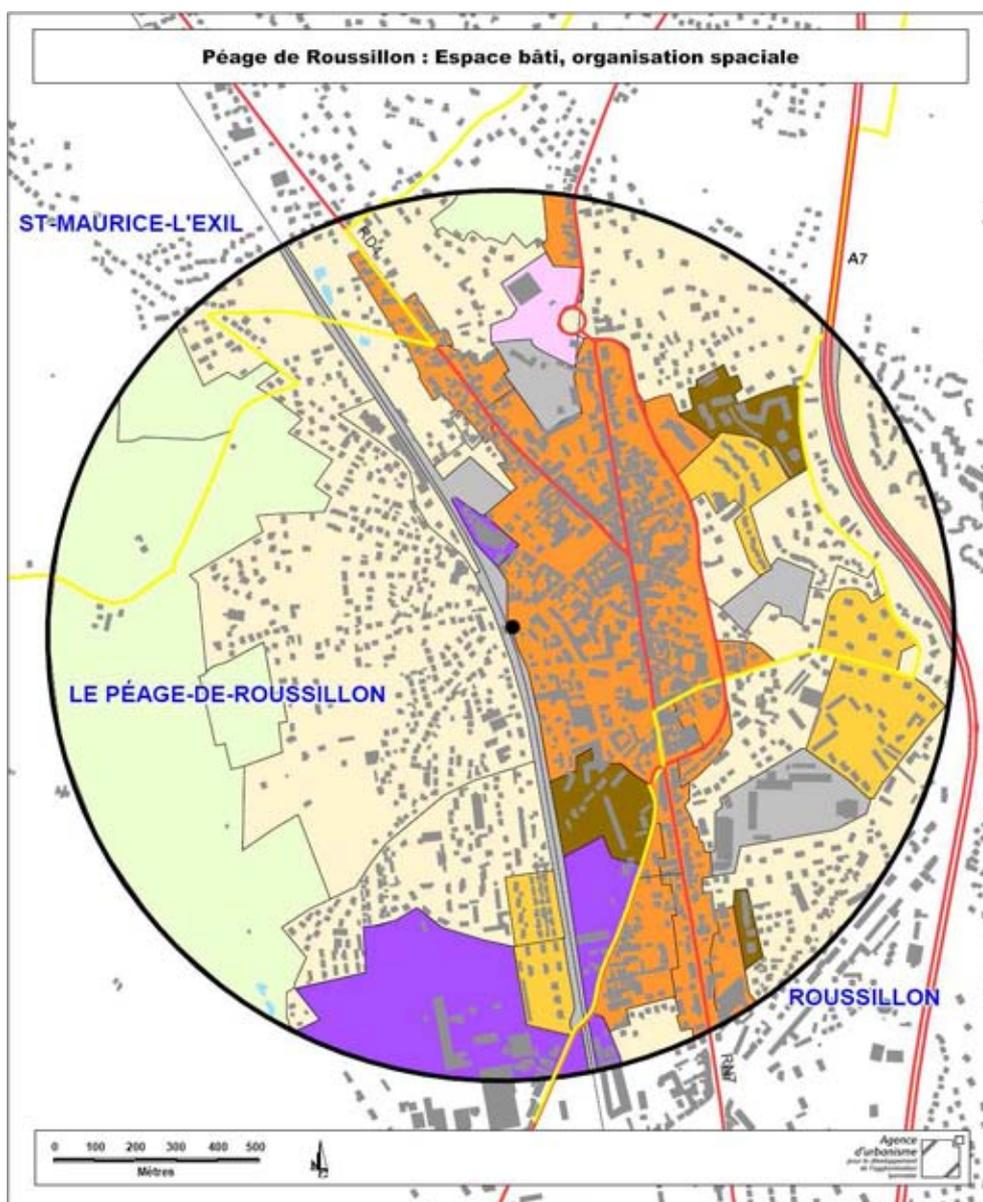


Le rayon du kilomètre concerne trois communes : Péage-de-Roussillon – Roussillon – Saint-Maurice-l'Exil

Le rayon du kilomètre englobe la quasi-totalité de la zone urbaine de Péage-de-Roussillon. Le centre de la commune se trouve immédiatement devant la gare, à l'est de la voie ferrée. A l'ouest, le tissu est constitué de lotissements pavillonnaires.

Le centre de Roussillon est situé au sud mais au-delà du rayon du kilomètre.

Au nord se trouvent les premières maisons (pavillons isolés) de la commune de Saint-Maurice-l'Exil, en continuité avec le tissu urbain de Péage-de-Roussillon.



Typologie urbaine :

Tissu historique

Tissu composite

Ensembles collectifs autonomes

Lotissements individuels resserrés

Pavillonnaire isolé

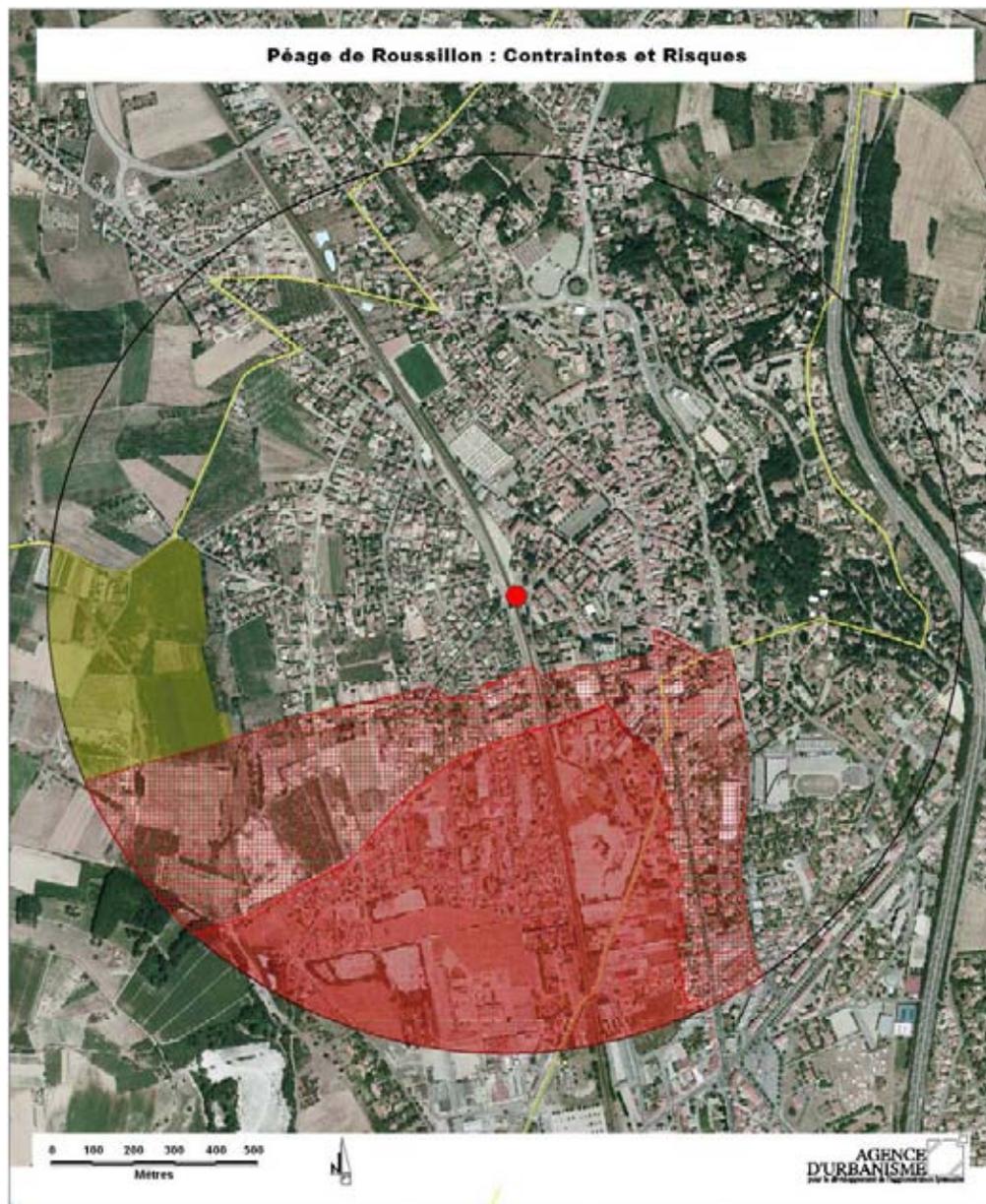
Zones d'activités économiques

Zone commerciale

Secteur d'équipements

Terrains libres, agricoles ou naturels

Risques et contraintes



Types de contraintes :

 Risques technologiques

 Protection des puits de captage

 Sevezo

mars 2007

source : P.O.S. de Peage et P.O.S. de Roussillon

infocastor - ift

Scénario 1 : Fourchette basse

Capacités d'accueil supplémentaire : environ **330 logements**
dont **100 en extension**

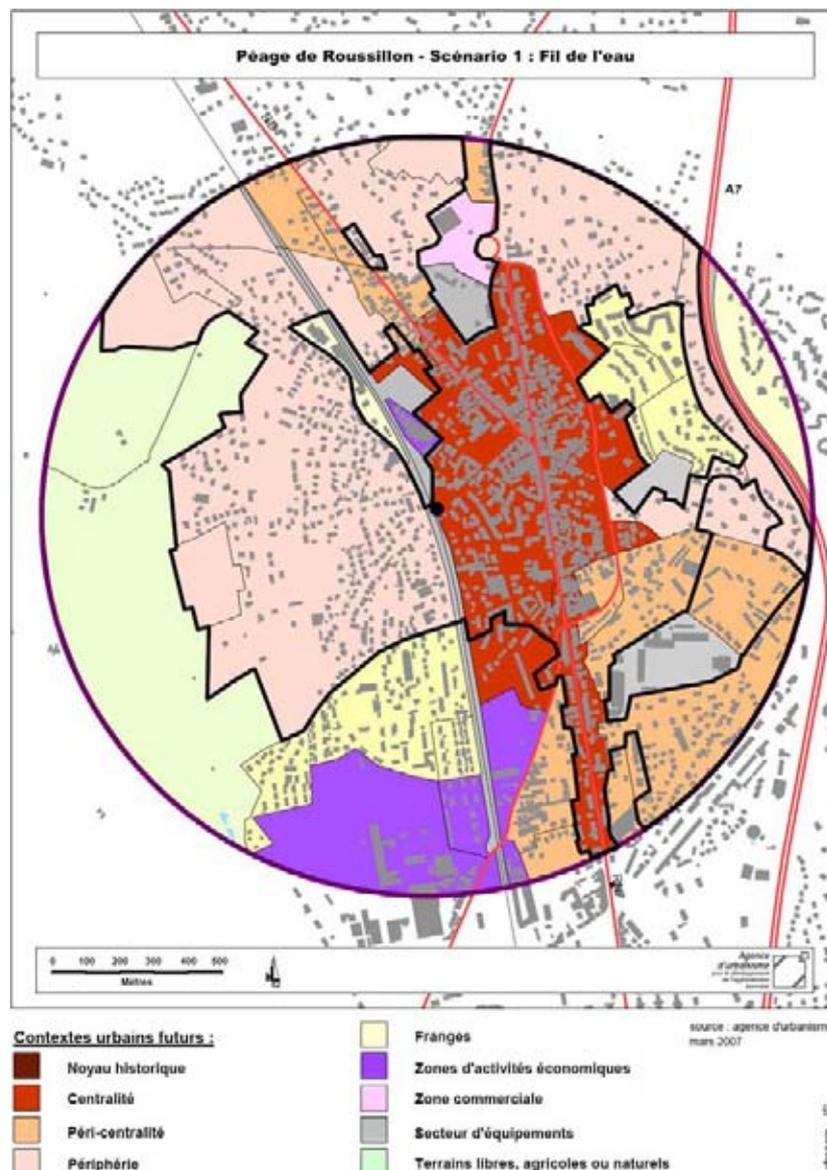
Constat :

Présence de tissus très divers, du plus constitué au plus diffus.

A Péage-de-Roussillon, les principales zones UA et UD accordent des droits à construire qui semblent coller à la réalité de terrain, laissant une très faible marge à l'évolution.

A Roussillon le zonage UB permet une légère densification sur un secteur majoritairement pavillonnaire. Saint-Maurice-l'Exil ne propose que des droits à construire pour logements individuels dans le secteur étudié.

- Les « marges de manœuvre » se situent donc essentiellement dans les dents creuses et les tènements encore libres du tissu urbain (Saint-Maurice-l'Exil essentiellement).

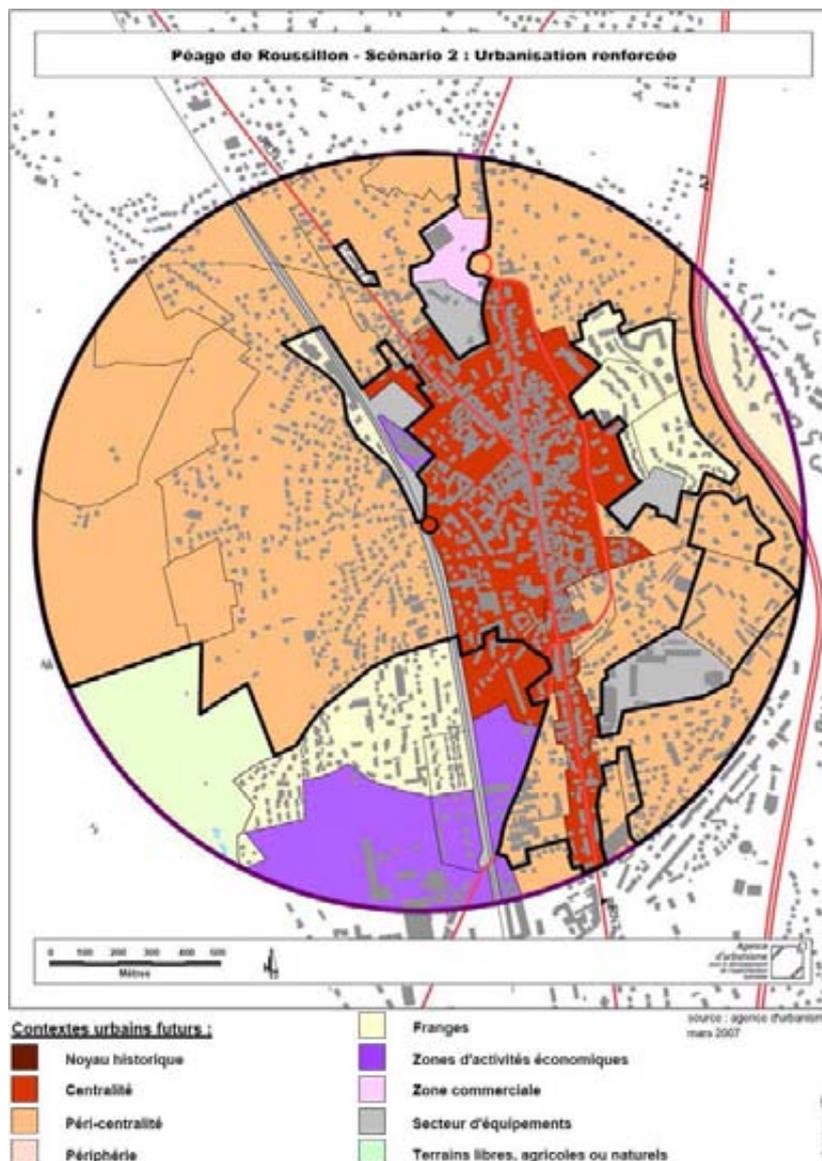


Scénario 2 : Fourchette haute

Capacités d'accueil supplémentaire : environ **1 300 logements**
dont **340 en extension**

Inflexions possibles :

1. Tissu pavillonnaire de Roussillon et Saint-Maurice-l'Exil : renforcement des droits à construire pour l'accueil d'habitat individuel plus compact ou de petits collectifs, de façon à permettre une mutation morphologique douce.
2. Terrains en extension : favoriser les partis d'aménagement accueillant non plus 10 logements mais 25 logements à l'hectare
3. Ouverture à l'urbanisation sur environ 15 % de la plaine agricole comprise dans le rayon du kilomètre autour de la gare.



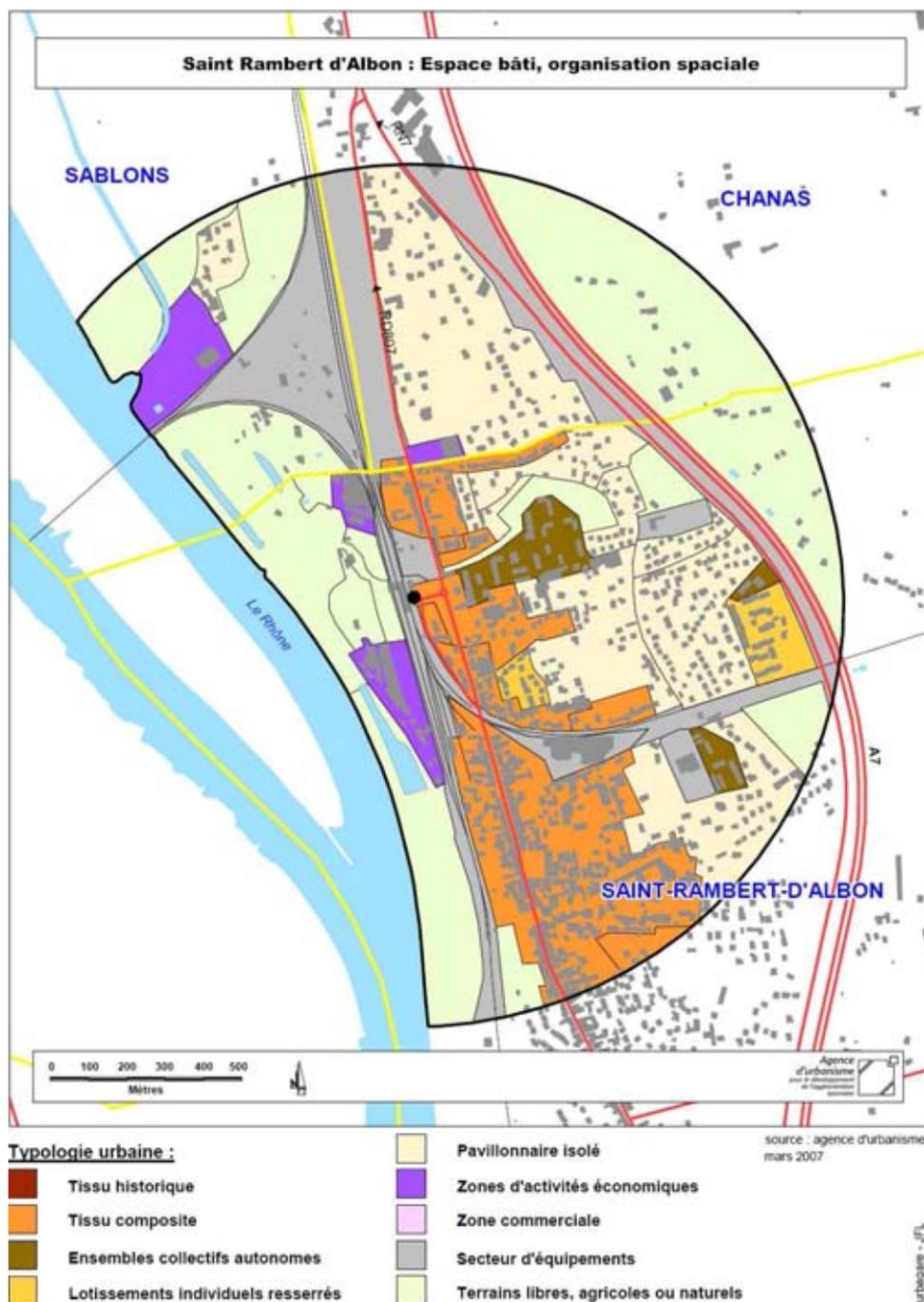
Saint-Rambert-d'Albon



Le rayon du kilomètre concerne trois communes : Saint-Rambert-d'Albon – Chanas – Sablons

Le rayon du kilomètre concerne :

- La plus grande partie de la zone urbaine de Saint-Rambert-d'Albon située entre la voie ferrée et l'autoroute. Les zones en bordure du Rhône sont très faiblement urbanisées.
- Un quartier isolé de Chanas, situé entre la RD807 et la RN71, essentiellement pavillonnaire et dont le règlement conforte cette vocation.
- L'extrémité sud de la commune de Sablons, très peu construite. Le POS destine ces secteurs comme urbains ou à urbaniser pour de l'habitat pavillonnaire.



Risques et contraintes



Types de contraintes :

 Zones inondables

mars 2007

source : P.O.S. de Saint Rambert

urbagene - JFL

Scénario 1 : Fourchette basse

Capacités d'accueil supplémentaire : environ **610 logements**
dont **40 en extension**

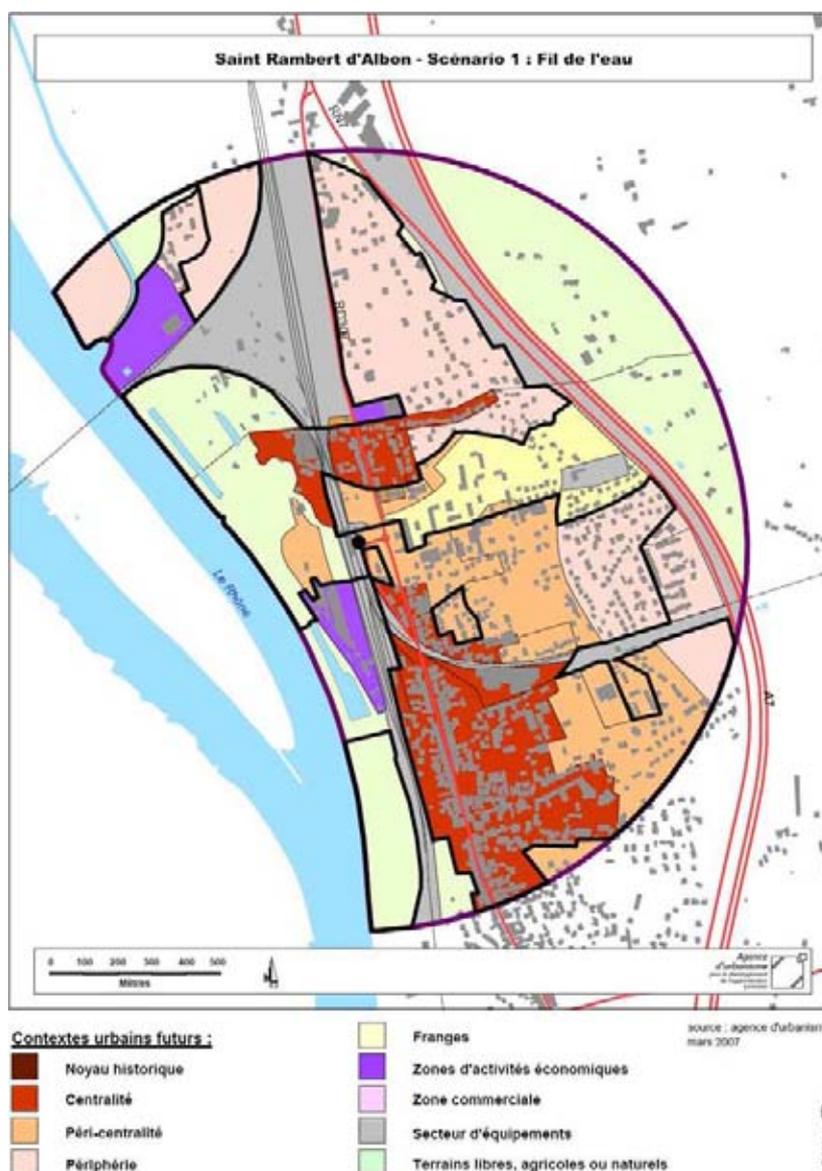
Constat:

A Saint-Rambert-d'Albon :

- Les règles du POS accordent des droits à construire bien au delà de l'existant (exemple de la zone UA : pas de coefficient d'occupation ni d'emprise au sol, hauteur maximale 20m) favorisant ainsi déjà le renouvellement urbain
- Le tissu est très divers, du plus organisé au plus diffus.

Sur Sablons et Chanassas, les règles d'urbanisme permettent la construction d'habitat pavillonnaire.

- Les « marges de manœuvre » semblent importantes sur le tissu existant de Saint-Rambert-d'Albon, faibles sur les deux autres communes.

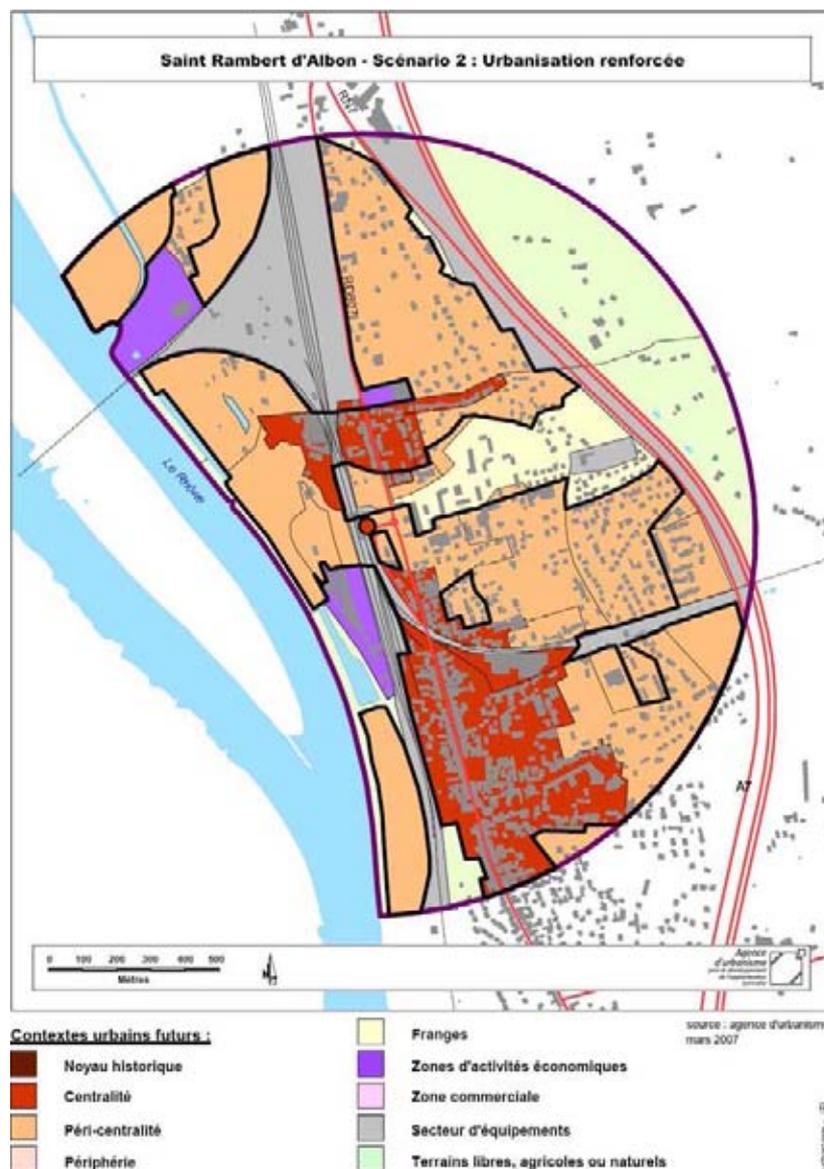


Scénario 2 : Fourchette haute

Capacités d'accueil supplémentaire : environ **1 000 logements**
dont **340 en extension**

Inflexions :

- 1 Façade du fleuve : ouverture de nouveaux terrains à bâtir prenant en compte le risque d'inondation.
- 2 Saint-Rambert-d'Albon : à la marge renforcement des droits à construire sur les zones proches de l'autoroute.
- 3 Zones pavillonnaires de Sablons et Chanas : renforcement des droits à construire pour permettre l'implantation de logements intermédiaires ou de petits collectifs.



Bilan des potentialités à un kilomètre des gares

L'Agglomération Viennoise

Scénario 1 : Fourchette basse = environ. 1 000 logements
50 pour Chasse, 580 pour Estressin, 410 pour Vienne

Scénario 2 : Fourchette haute = environ 2 000 logements
180 pour Chasse, 1 200 pour Estressin, 640 pour Vienne

Le secteur de Condrieu – Saint-Clair

Scénario 1 : Fourchette basse = environ 110 logements
50 en milieu urbain et 60 en extension

Scénario 2 : Fourchette haute = environ 400 logements
260 en milieu urbain et 140 en extension

L'agglomération roussillonnaise

Scénario 1 : Fourchette basse = environ 330 logements
220 en milieu urbain et 110 en extension

Scénario 2 : Fourchette haute = environ 1 300 logements
950 en milieu urbain et 340 en extension

Le secteur de Saint-Rambert-d'Albon

Scénario 1 : Fourchette basse = environ 600 logements
570 en milieu urbain et 40 en extension

Scénario 2 : Fourchette haute = environ 1 000 logements
670 en milieu urbain et 340 en extension

Autour des six gares des Rives du Rhône

Fourchette basse = environ 2 000 logements

Fourchette haute = environ 4 700 logements

Les besoins fixés dans le modèle de développement retenu font état de **19 000** logements supplémentaires dans la vallée urbanisée et **27 000** sur la totalité du territoire du SCOT

Ainsi les territoires situés à moins d'un kilomètre des gares permettraient d'accueillir :

entre 11 et 25% des besoins estimés sur la vallée urbanisée.

soit

entre 8 et 17% des besoins estimés sur la totalité du territoire du SCOT

Quel regard porter sur le modèle de développement retenu ?

Quelles recommandations ?

L'analyse des capacités d'accueil dans le rayon du kilomètre autour des gares a fait apparaître de réels gisements d'accueil, situés essentiellement dans le tissu urbain existant. Il s'agit là d'un

résultat important dans la mesure où il permet de considérer la croissance urbaine à l'intérieur du tissu déjà urbanisé avant d'envisager le recours à l'extension urbaine.

1. Une première approximation des marges de reconstruction de la ville sur elle-même.

A défaut d'une généralisation de la démarche d'estimation des capacités d'accueil à l'intégralité des tissus agglomérés constitués, une simple extrapolation des résultats obtenus nous livre des résultats intéressants.

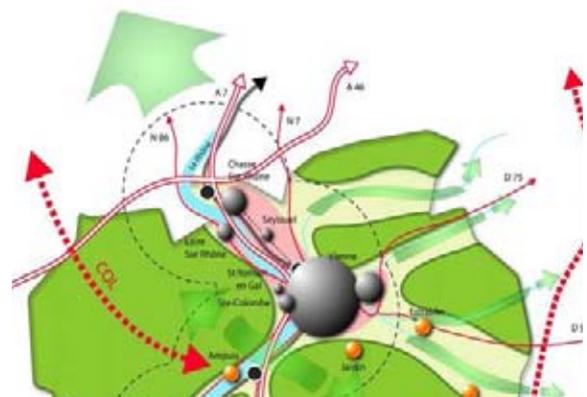
Nous avons ainsi appliqué aux résultats calculés précédemment un ratio correspondant à l'ensemble du tissu aggloméré par rapport à la zone couverte par le ou les périmètres d'un kilomètre autour des gares.

Ex : Si l'on considère que 100 logements peuvent être construits à moins d'un km d'une gare et que ce territoire correspond à la moitié du tissu urbanisé, on estimera à 200 le nombre de logements pouvant être accueillis au sein de l'agglomération.

Ces estimations sont présentées ci-dessous pour chaque secteur identifié dans le modèle de développement retenu au niveau du Scot.

1.1 Agglomération viennoise : entre 6 500 et 14 500 logements potentiels pour un objectif affiché d'environ 4 700 logements

Le potentiel d'accueil estimé dans le rayon du kilomètre autour des trois gares de l'agglomération viennoise se situe entre 1 000 et 2 000 logements. Ce potentiel se situe en quasi-totalité en tissu urbain constitué.



La surface urbaine couverte par ce rayon du kilomètre correspond environ au quart de la surface du tissu urbain constitué de l'agglomération Viennoise (Vienne, Chasse-sur-Rhône, Seyssuel, Chuzelles, Pont-Évêque, Sainte-Colombe et Saint-Romain-en-Gal), donc :

- On peut considérer que **les tissus déjà bâtis de l'agglomération Viennoise pourraient en première approximation accueillir entre 4 000 et 8 000 logements supplémentaires**

- Les 250 hectares de **zones d'urbanisation future** identifiées⁶ au niveau de l'agglomération constitueraient **un potentiel situé entre 2 500 logements** (densité de 10 logements à l'hectare – fourchette basse) **et 6 500 logements** (densité de 25 logements à l'hectare – fourchette haute).

Les potentialités globales d'accueil peuvent donc être estimées entre 6 500 et 14 500 logements supplémentaires

Pour rappel, le modèle de développement retenu prévoit la construction de 4725 logements supplémentaires dans la vallée du Rhône, et 6750 en comptant les franges périurbaines.

1.2 Secteur de Condrieu – Saint-Clair

Le potentiel d'accueil dans le rayon du kilomètre autour de la gare de Saint-Clair – les Roches varie entre 110 et 400 logements, correspondant respectivement à **environ 50 et 270 logements dans le tissu urbain** (le reste en extension).



La surface urbaine couverte par ce rayon du kilomètre correspond environ au tiers (30%) de la surface du tissu urbain constitué de l'agglomération pôle de Condrieu (Condrieu, les Roches-de-Condrieu, Saint-Clair-du-Rhône, Saint-Prim), donc :

- On peut considérer que **les tissus déjà bâtis du pôle de Condrieu Saint-Clair pourraient en première approximation accueillir entre 150 et 800 logements supplémentaires.**

- Les 30 hectares de zones d'urbanisation future identifiées au niveau du pôle (dont 4 hectares dans le rayon du kilomètre) constitueraient un potentiel situé entre 300 logements (densité de 10 logements à l'hectare – fourchette basse) et 750 logements (densité de 25 logements à l'hectare – fourchette haute).

Les potentialités globales d'accueil peuvent donc être estimées entre 450 et 1 550 logements supplémentaires.

Pour rappel le modèle de développement retenu prévoit la construction de 1 890 logements supplémentaires dans la vallée du Rhône, et 2 700 en comptant les franges périurbaines.

1.3 L'agglomération roussillonnaise et le secteur de Saint-Rambert-d'Albon

L'agglomération roussillonnaise

Le potentiel d'accueil dans le rayon du kilomètre autour de la gare de Péage-de-Roussillon varie entre 330 et 1 300 logements, correspondant respectivement à **environ 220 et 950 logements dans le tissu urbain** (le reste en extension).



La surface urbaine couverte par ce rayon du kilomètre correspond environ à 20% de la surface du tissu urbain constitué de l'agglomération roussillonnaise (Péage-de-Roussillon, Roussillon, Saint-Maurice-l'Exil, Salaise-sur-Sanne), donc :

⁶ Travail de diagnostic du SCOT – Proscot - 2005

- On peut considérer que **les tissus déjà bâtis du pôle roussillonnais pourraient en première approximation accueillir entre 1 100 et 4 700 logements supplémentaires.**

- Les 70 hectares de zones d'urbanisation future identifiées au niveau du pôle (dont 7 hectares dans le rayon du kilomètre) constitueraient un potentiel situé entre 700 logements (densité de 10 logements à l'hectare – fourchette basse) et 1 750 logements (densité de 25 logements à l'hectare – fourchette haute).

Les potentialités globales d'accueil peuvent donc être estimées entre 1 800 et 6 450 logements supplémentaires.

Le secteur de Saint-Rambert-d'Albon

Le potentiel d'accueil dans le rayon du kilomètre autour de la gare de Saint-Rambert-d'Albon varie entre 600 et 1 000 logements, correspondant respectivement à **environ 570 et 670 logements dans le tissu urbain** (le reste en extension).

La surface urbaine couverte par ce rayon du kilomètre correspond à plus de la moitié (55%) de la surface du tissu urbain constitué de Saint-Rambert-d'Albon, donc :

- On peut considérer que **les tissus déjà bâtis de Saint-Rambert-d'Albon pourraient en première approximation accueillir entre 1 000 et 1 200 logements supplémentaires.**

- Les 180 hectares de zones d'urbanisation future identifiées au niveau du pôle¹ (dont 10 hectares dans le rayon du kilomètre) constitueraient un potentiel situé entre 1 800 logements (densité de 10 logements à l'hectare – fourchette basse) et environ 4 500 logements (densité de 25 logements à l'hectare – fourchette haute).

Les potentialités globales d'accueil peuvent donc être estimées entre 2 800 et 5 700 logements supplémentaires.

Les potentialités globales d'accueil sur les deux entités de l'agglomération roussillonnaise et du secteur de Saint-Rambert-d'Albon s'élèveraient donc **entre 4 600 et 12 150 logements supplémentaires.**

Or le modèle de développement retenu prévoit la construction de 12 285 logements supplémentaires dans la vallée du Rhône, et 17 550 en comptant les franges périphériques.

L'ensemble de ces résultats sont repris dans le tableau suivant :

	Capacités d'accueil en tissu urbain constitué		Capacités d'accueil en extension urbaine		Capacités d'accueil totales		Besoins fixés dans le modèle de développement	
	Fourchette basse	Fourchette haute	Fourchette basse	Fourchette haute	Fourchette basse	Fourchette haute	Vallée du Rhône	Vallée du Rhône et franges
Agglomération viennoise	4 000	8 000	2 500	6 500	6 500	14 500	4 725	6 750
Secteur de Condrieu Saint-Clair	150	800	300	750	450	1 550	1 890	2 700
Agglomération Roussillonnaise	1 100	4 700	7 00	1 750	1 800	6 450	n.c.	n.c.
Secteur de Saint-Rambert	1 000	1 200	1 800	4 500	2 800	5 700	n.c.	n.c.
Agglomération Roussillon Saint-Rambert	2 100	5 900	2 500	6 250	4 600	12 150	12 285	17 550
Total	6 250	14 700	5 300	13 500	11 550	28 200	19 000	27 000

2. Une organisation spatiale qui pourrait s'appuyer sur quatre recommandations

La mise en perspective des potentialités de développement au sein du tissu urbain existant et l'allocation des besoins en logements tels que fixée par le Scot fait émerger quatre grandes recommandations en matière d'organisation spatiale.

2.1 Le retour nécessaire pour les nouveaux projets urbains aux densités des centres historiques

Les documents d'urbanisme actuels (hypothèse basse) des pôles urbains desservis par les TER permettraient la construction d'environ 11 600 logements supplémentaires, pour une cible fixée à 19 000 logements, soit un déficit de 7400 logements.

En l'état actuel des PLU et POS, le développement d'un habitat peu dense pour les zones en extension, correspondant à un ratio de 10 logements à l'hectare, ne permettra donc pas de répondre aux objectifs localisés de croissance démographique que s'est fixé le syndicat mixte dans la vallée urbanisée. En effet, la poursuite des tendances en matière d'urbanisation couvrirait juste les deux tiers des logements requis à l'horizon 2030, opérations en milieu bâti et extensions urbaines incluses.

En revanche, une inflexion du développement en faveur d'un mode d'urbanisation plus intensif, en prévoyant des densités de l'ordre de 25 logements à l'hectare pour les zones en extension, donnerait au Scot une marge d'action considérable. En effet, il autoriserait un volume de construction de logements largement supérieur à ce qui est prévu dans le PADD pour la vallée du Rhône, soit 28 200 logements contre 19 000. Ce « ballon d'oxygène » n'entraînerait pas un bouleversement du tissu urbain actuel du territoire, les centres anciens des communes affichant des densités proches de 60 logements à l'hectare.

De ce fait, il serait opportun de concevoir un développement urbain sur un mode plus intensif que celui développé lors des trente dernières années. Cela permettrait également de freiner le mouvement de périurbanisation, qui étire les centres urbains, allonge les distances à parcourir et conduit à une densité de population relativement faible. La poursuite de ces tendances passées ne peut être que défavorable à la mise en place d'un système de transport efficace et respectueux de l'environnement.

2.2 Prioriser le développement urbain sur les tissus urbains déjà constitués pour préserver les espaces agricoles et naturels

D'après les estimations effectuées, le réservoir de logements offert par les opérations en milieu urbain serait considérable. A lui seul, dans l'hypothèse haute, il pourrait accueillir 14 700 logements, soit près de 80% des besoins fixés par le projet de Scot dans la vallée du Rhône.

En dissociant les pôles concernés, on peut même constater que

- pour l'agglomération viennoise, 4 000 logements supplémentaires pourraient être accueillis en milieu urbain, soit 85% de la cible des 4 725 logements, en maintenant le mode de développement actuel. Mieux encore, une approche plus volontariste doublerait cette offre de logements potentiels en milieu urbain, qui passerait de 4 000 à 8 000.
- pour le Pays Roussillonnais les opérations de régénération urbaine représenteraient, en hypothèse haute (25lg/ha), 70 % des capacités d'accueil du territoire.

Il semble donc crucial d'exploiter d'abord les opportunités qu'offre le tissu urbain constitué avant d'investir les zones d'expansion urbaine inscrites aux POS et PLU existants. Cette approche séquentielle :

- *garantirait la compacité des pôles urbains du couloir rhodanien, dont nous avons vu qu'elle était importante dans le développement des systèmes de transports alternatifs à la voiture.*
- *préserverait des ressources foncières rares pour les développements à plus long terme du territoire des Rives du Rhône.*

2.3 Polariser le développement sur les agglomérations viennoise et roussillonnaise

Le territoire des Rives du Rhône dispose de deux pôles urbains principaux tant en termes d'emplois, de population que d'équipements et de services : l'agglomération viennoise qui est un pôle important à l'échelle métropolitaine, et le pôle roussillonnais qui structure le sud du territoire. Une politique visant à une accessibilité accrue des habitants aux zones d'emplois et aux services, ainsi qu'à une limitation des déplacements en voiture devrait donc prioriser le développement de ces deux pôles.

D'après les estimations réalisées, ces deux pôles urbains pourraient accueillir, dans une optique d'accueil de population volontariste, plus de 20 000 logements, correspondant à 75% des besoins totaux estimés.

En effet, un scénario de croissance beaucoup plus volontariste semble possible pour l'agglomération viennoise, avec à minima, un doublement des capacités d'accueil qui lui sont actuellement assignées. Cela nécessiterait une amélioration substantielle de son réseau de desserte en transports collectifs, passant probablement par l'aménagement de sites propres et une priorité accrue par rapport à la voiture, ainsi qu'un développement des aménagements favorables à l'usage du vélo.

De même, l'agglomération roussillonnaise pourrait retenir un objectif de croissance plus ambitieux dans la mesure où elle bénéficie d'un taux d'équipement important par rapport à sa population actuelle et de potentiels de renouvellement significatifs. De plus, son ambition actuelle de mettre en place un réseau de transports collectifs urbains verrait sa pertinence renforcée par un objectif démographique ambitieux.

2.4 Profiter du potentiel dans la vallée urbanisée pour contenir la périurbanisation sur les franges du territoire

D'après l'estimation effectuée en fourchette haute sur les pôles urbains desservis par les TER, environ 28 000 logements supplémentaires pourraient y être construits, que ce soit dans le tissu bâti ou en extension urbaine. On est donc au-dessus de l'objectif d'accueil de 27 000 logements affiché dans le modèle de développement retenu pour l'ensemble du territoire du SCOT.

Le potentiel d'accueil disponible dans la vallée du Rhône, notamment sur les pôles Viennois et Roussillonnais, apparaît comme suffisant dans le cas d'une orientation volontariste priorisant le développement sur ces secteurs urbanisés et équipés. Les territoires périphériques continueront de dépendre à l'avenir des services et équipements offerts par les pôles urbains centraux. De plus, ils ne pourront pas bénéficier d'une desserte en transports collectifs performante. Dans un contexte futur défavorable à l'usage de la voiture, les nouveaux habitants accueillis sur ces territoires risquent donc d'être pénalisés dans leurs pratiques quotidiennes.

Vers une nouvelle structure spatiale...

Ces quatre recommandations nous conduisent à proposer des clés de réussite et d'amélioration supplémentaires au modèle de développement retenu par les élus des Rives du Rhône. Ainsi, la structuration spatiale de la croissance urbaine attendue devrait mettre en avant trois principes fondamentaux sur lequel le Scot pourrait s'appuyer :

1. la recherche d'une urbanisation plus dense, s'appuyant sur les centralités historiques ;
2. une utilisation prioritaire des capacités d'accueil disponibles dans le tissu urbain constitué, limitant

ainsi le recours aux réserves foncières que représentent les zones à urbaniser des POS et PLU actuels.

3. Un renforcement significatif du rôle moteur des agglomérations viennoise et roussillonnaise dans l'accueil des nouveaux habitants.

L'application de ces trois principes de développement devrait permettre de mieux valoriser les équipements des deux grands pôles et de contenir de façon plus efficace la périurbanisation des territoires plus ruraux à l'est et à l'ouest, soumis actuellement à des pressions démographiques importantes.

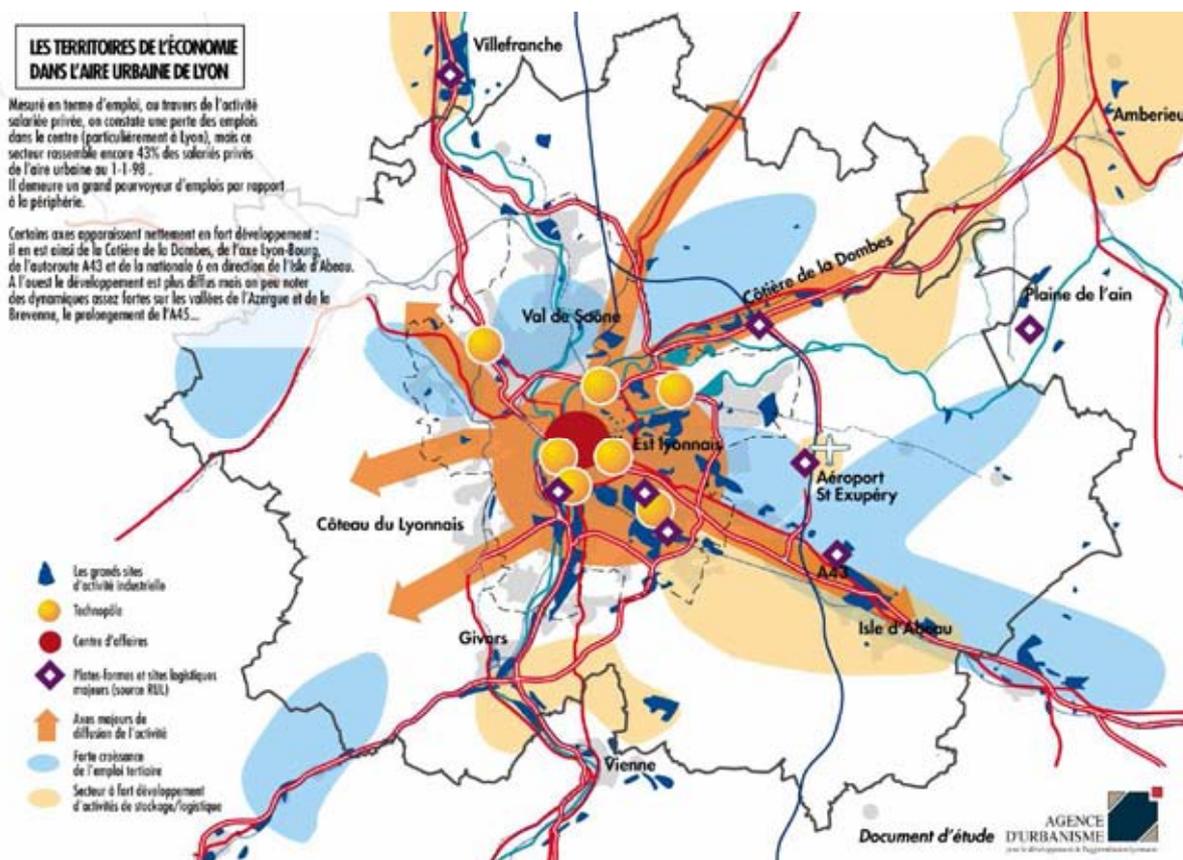
Activités économiques et desserte ferroviaire

Au-delà de la question de l'accueil résidentiel, les secteurs stratégiques que constituent les environs des gares peuvent également permettre l'accueil d'activités économiques. L'objectif de cette partie est d'identifier les potentialités réelles selon les gares ainsi que les types d'activités, a priori tertiaires, pouvant être accueillies à proximité.

Dans un premier temps, l'examen des grandes tendances économiques constatées à l'échelle de l'agglomération permet de dresser un cadre

général des grandes évolutions en cours au sein de l'économie locale. Le périmètre de l'interScot semble pertinent pour cette analyse. Il convient dans un deuxième temps de dégager les spécificités du territoire des Rives du Rhône au sein de ce vaste espace métropolitain. Enfin, de manière prospective, il faudra s'interroger sur l'impact que pourrait avoir, et à quelles conditions, le projet REAL développé par la Région Rhône-Alpes autour du TER en partenariat avec l'ensemble des collectivités compétentes à l'échelle de l'aire urbaine lyonnaise.

1. Une économie au développement centripète :



Cette cartographie, réalisée dans le cadre des travaux du Schéma de Développement Economique du Grand Lyon a été réalisée à partir du croisement de deux critères analysés sur dix ans à la commune : les créations d'emplois et les constructions de locaux d'activité. L'expression graphique en a été simplifiée pour aboutir à cette carte de diffusion de l'activité.

Cette image est validée par les dynamiques d'emplois constatées entre les recensements de la population (1990 et 1999) dans les Scot entourant l'agglomération lyonnaise, en premier lieu dans le territoire des Scot Nord Isère et Bugey Côtière Plaine de l'Ain, qui accueillent deux sites majeurs de développement : le Parc Industriel de la Plaine de

l'Ain et le vaste ensemble logistique du parc de Chesnes à Saint Quentin Fallavier. Ces deux sites portent une grande partie du développement, notamment logistique, de l'agglomération. Les activités de services, en bleu clair sur la carte, se diffusent à partir de Lyon le long des axes de communication, principalement en direction de l'est et du nord. Le bassin viennois bénéficie peu de cette nouvelle répartition des activités économiques.

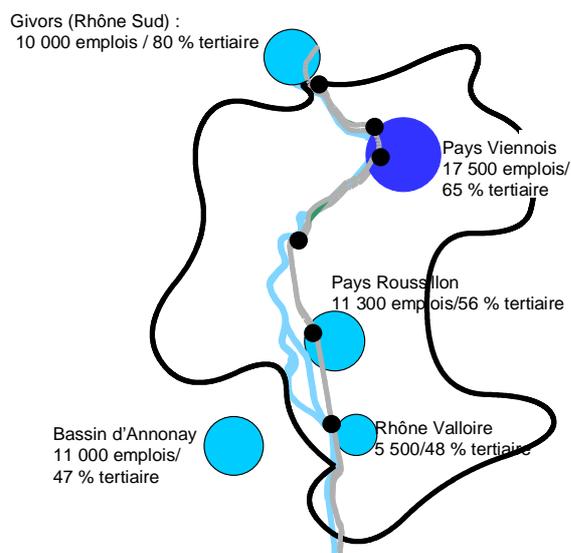
De manière globale, le territoire des Rives du Rhône enregistre ainsi une croissance de l'emploi, sur la dernière période intercensitaire (emploi total entre 1990 et 1999) que l'on peut qualifier de médiane, légèrement supérieure à la moyenne constatée sur l'ensemble de l'inter-Scot.

	Emploi 199	Emploi 199	Evolutio
scot	Tot:	Tot:	
Agglomération lyonnaise	58105	58518	+0,7 %
Beaujolais	6994	7298	+4,3 %
BuCoPa	3710	4477	+20,7 %
Haut-Rhône Dauphinois	1799	1893	+ 5,2 %
La Dombes	708	847	+19,6 %
Les Rives du Rhône	5089	5383	+5,8 %
Nord-Isère	5334	6422	+20,4 %
Ouest lyonnais	2417	3052	+26,3 %
Sud Loire	18990	19052	+3,3 %
Val de Saône - Dombes	1134	1332	+17,5 %
Total	104284	108279	+3,4 %

L'évolution récente de l'emploi salarié privé (source Unédic) confirme ces grandes évolutions sur les cinq dernières années :

Les 10 SCOTs	2 000	2 005	Evolution
Scot Beaujolais	50 856	49 894	-1,9 %
Scot Bugey Côtière Plaine de l'Ain	31 810	35 111	+10,4 %
Scot Haut-Rhône Dauphinois	13 156	12 448	-5,4 %
Scot La Dombes	4 845	5 044	+4,1 %
Scot Les Rives du Rhône	37 639	38 459	+2,2%
Scot Lyon	471 600	483 964	+2,6 %
Scot Nord-Isère	48 090	51 905	+7,9 %
Scot Ouest lyonnais	21 196	23 617	+11,4 %
Scot Sud Loire	141 991	139 287	+1,9 %
Scot Val de Saône - Dombes	8 027	8 944	+11,4 %
Total	829 210	848 673	+2,35 %

Les pôles d'emplois se distinguent clairement sur le territoire des Rives du Rhône (carte ci-contre). Dans le même temps, l'analyse de la répartition des emplois salariés privés sur l'année 2005 laisse apparaître de grandes différences entre les pôles urbains, situés dans le territoire du SCOT ou à proximité immédiate.



- De manière générale, le territoire des Rives du Rhône conserve une activité industrielle assez dense, autour de la chimie, la pharmacie, le verre, la papèterie, le travail des métaux et la logistique. Il apparaît globalement sous-équipé en services comme le souligne les différents travaux réalisés par l'AEPI⁷ sur la partie iséroise du territoire, et par l'observatoire économique piloté par le Conseil Général de la Drôme pour le territoire de Rhône-Valloire. La Communauté d'Agglomération du Pays Viennois (CAPV) apparaît comme le premier pôle d'emplois du territoire, avec un taux d'emplois industriel encore assez fort.

- La tertiarisation se diffuse à partir de Lyon, le long des axes structurants de transport. Elle est ainsi déjà très forte sur Givors, où services et commerces proposent près de huit emplois sur dix : le poids de la zone commerciale de Givors Deux vallées se fait ici sentir. La part des emplois commerciaux et de services diminue ensuite progressivement en fonction de l'éloignement du centre de la métropole. L'agglomération roussillonnaise, la communauté de communes de Rhône Valloire et le bassin d'Annonay apparaissent ainsi comme les secteurs les plus industrialisés.

⁷ Agence d'Etudes et de Promotion de l'Isère

2. Des pôles tertiaires émergents :

La structuration tertiaire actuelle du territoire des Rives du Rhône est clairement le fruit d'une double logique à la fois endogène et exogène.

- Les activités de services et commerces destinées à satisfaire les besoins des populations et industries locales se sont d'abord organisées autour des centralités existantes. L'externalisation progressive de fonctions tertiaires auparavant intégrées aux entreprises industrielles a naturellement renforcé ces pôles.
- A l'image du desserrement industriel constaté dans toutes les agglomérations françaises au cours des années 1970, les activités de services opérationnels, en dehors des fonctions supérieures et de commandement, se délocalisent en périphérie d'agglomération, essentiellement pour des raisons de coût immobilier.

La géographie tertiaire du territoire du Scot des Rives du Rhône se structure donc progressivement :

- Vienne, pôle régional du sud de l'agglomération lyonnaise et capable de capter des demandes endogènes et exogènes, en cours de renforcement. Celui-ci peut s'appuyer sur la demande locale, sur la demande d'entreprises à vocation régionale se délocalisant du centre de l'agglomération lyonnaise, et aussi sur une forte dynamique de création d'entreprises (plus de 300 par an). Les entretiens conduits au cours de cette étude, de même que des études récentes conduites au niveau national⁸ confirment l'importance des réseaux de communication dans la structuration spatiale des marchés de bureaux. L'existence d'un pôle tertiaire reconnu par les acteurs immobiliers ne pourra qu'être renforcée par la mise en place d'une desserte ferroviaire cadencée améliorant les relations entre Vienne et Lyon. L'attractivité de la CAPV vis-à-vis d'entreprises de services à marché local et régional sera consolidée. Le réinvestissement de l'Espace Saint-Germain à Vienne, consistant en la reconversion d'une ancienne

caserne en bureaux à moins d'un kilomètre de la gare, répond à cette demande. A terme, la mutabilité identifiée dans le secteur situé entre la gare et l'Espace Saint-Germain, permet d'imaginer le développement d'autres programmes d'activités ou de bureaux en tissu urbain mixte.

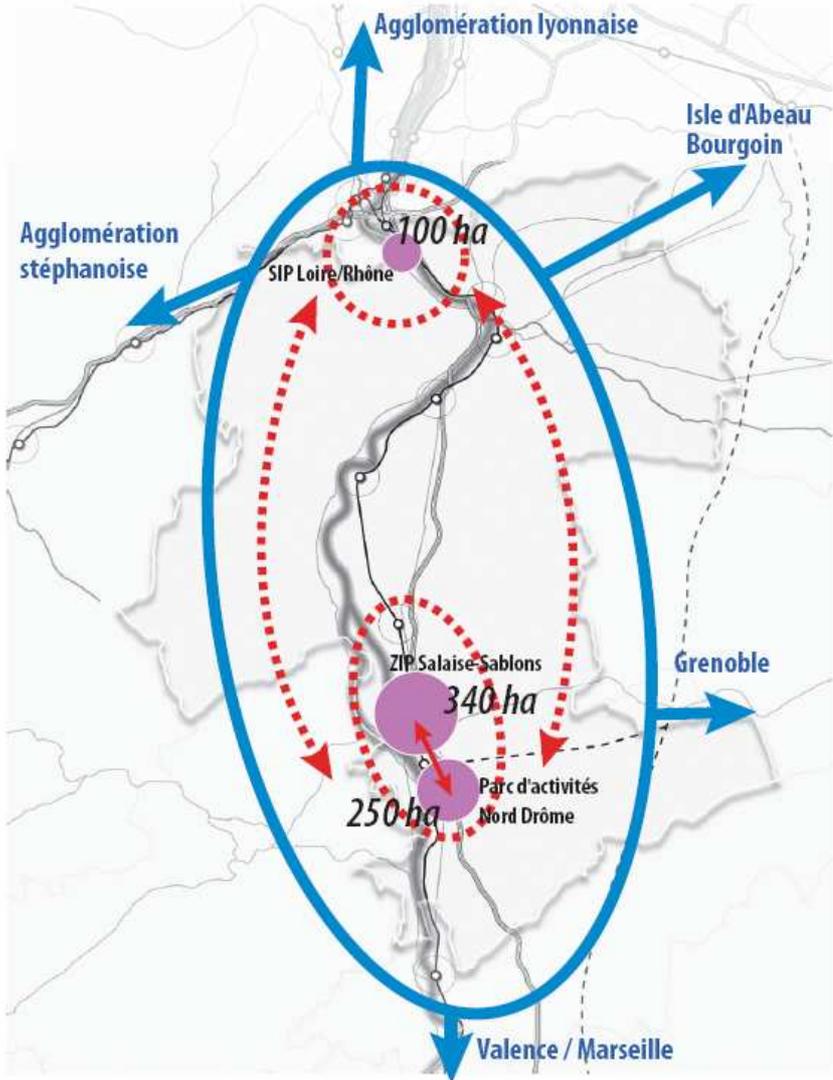
Projet d'aménagement de l'espace Saint-Germain à Vienne



- L'agglomération Roussillon – Saint-Rambert, est susceptible d'accueillir des activités tertiaires complémentaires aux espaces d'activités existants ou projetés, ainsi qu'aux besoins de services à la personne. Dans les deux cas, à l'horizon 2030, l'accroissement et le vieillissement de la population d'une part, et le remplissage progressif des espaces d'activité prévus d'autre part, avec à terme près de 10 000 emplois attendus, généreront inévitablement un développement de services à la personne et aux entreprises.

⁸ « Immobilier de bureau et métropolisation » - Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme 2007

Fonctionnement des sites stratégiques du territoire



3. L'influence des gares

Une gare est insuffisante pour générer par elle-même une réelle dynamique tertiaire. Elle peut cependant avoir un effet démultiplicateur à partir d'un développement économique préexistant.

Trois cas de figure se présentent ainsi sur le territoire d'étude :

- A Vienne, la présence de la gare à proximité du principal pôle tertiaire organisé, ne peut que renforcer l'attractivité du site et sa capacité à capter des entreprises de services à rayonnement régional, en jouant sur le triptyque Proximité de Lyon - Qualité de l'offre immobilière - Compétitivité des prix.
- Pour l'agglomération Roussillon – Saint-Rambert, la possibilité de développement de services peut s'appuyer sur :
 - le développement d'espaces d'activités importants,
 - le poids de population et sa croissance éventuelle,
 - le fonctionnement propre des gares (services aux usagers).

Sur ce secteur, l'existence de secteurs mutables, à proximité des gares et des centralités, laisse entrevoir la possibilité d'organiser un pôle tertiaire s'appuyant sur l'activité locale et la dynamique

propre de la gare. L'offre tertiaire n'est aujourd'hui ni structurée, ni lisible, correspondant à un marché local qui s'oriente en tissu urbain (pieds d'immeubles par exemple) ou en zones d'activités classique. Une dynamique appuyée, à terme, sur le développement des services aux personnes et aux entreprises justifierait sans doute le développement d'une véritable offre tertiaire, centrale, renforçant de surcroît la mixité dans les centres urbains.

- Enfin, la gare peut être un instrument de desserte d'un pôle économique : l'ancienne gare de Salaise-sur-Sanne peut ainsi apparaître comme un élément de desserte de la ZIP (Zone Industriale-Portuaire) de Salaise-Sablons qui comptera à terme plusieurs milliers d'emplois occupés majoritairement par des habitants originaires du territoire des Rives du Rhône. La question posée est celle de la possibilité d'utiliser la desserte ferroviaire développée dans REAL comme outil de desserte de l'aire métropolitaine lyonnaise mais aussi d'un bassin d'emploi plus local. Ce dernier devrait vraisemblablement se structurer autour de la ZIP, sans forcément correspondre à l'axe nord-sud dans lequel s'inscrit la voie ferrée Lyon-Valence. L'intérêt de la réouverture de cette gare devrait être étudié au regard de la pertinence de ce nouvel arrêt entre Péage-de-Roussillon et Saint-Rambert-d'Albon.

Conclusion

Face aux perspectives d'évolution concernant les pratiques de mobilité à horizon 2030, et en particulier les contraintes de plus en plus fortes qui pèseront sur les déplacements automobiles, un des enjeux essentiels auquel devra répondre le Scot est celui d'une planification du développement urbain favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture : les transports collectifs, urbains, interurbains et TER pour les longues distances, et les modes doux, marche à pied et vélo, pour les courtes distances.

Dans ce cadre, et par rapport aux perspectives d'évolution démographique retenues par le syndicat mixte à l'horizon 2030 (+ 50 000 habitants), on constate **qu'il serait possible d'accueillir entre 8 et 19% de la population nouvelle attendue à proximité directe, c'est-à-dire à moins d'un kilomètre, des six gares du territoire** : un accueil privilégié de population dans ces secteurs serait le garant d'un meilleur usage du train, notamment pour les déplacements concernant l'agglomération lyonnaise.

Plus largement, par extrapolation rapide de ces résultats, on constate que les potentialités d'accueil dans le tissu urbanisé méritent d'être réévaluées de manière plus ambitieuse :

- **L'agglomération viennoise**, principal pôle urbain du territoire, **recèle un potentiel d'accueil important qui mériterait d'être plus mobilisé** que ce qui est prévu pour l'instant dans le modèle de développement. Par rapport aux activités économiques, l'amélioration de la desserte ferroviaire périurbaine est un atout important pour **l'agglomération viennoise qui peut prétendre à un développement tertiaire important en relation avec l'agglomération lyonnaise.**
- **L'agglomération roussillonnaise, de la même manière, présente un potentiel intéressant**, associé à la présence de nombreux équipements et services, qui justifieraient une plus grande place dans l'accueil de populations nouvelles.

Parallèlement, englober dans le même ensemble l'agglomération roussillonnaise et le secteur de Saint-Rambert-d'Albon apparaît ambitieux par rapport à l'identité actuelle de ces territoires et à leur avenir. La constitution de cette agglomération nécessitera de transcender les limites administratives et de mettre en place de nouvelles échelles (voire instances) de collaboration et de solidarité. L'émergence de réelles habitudes de travail en commun, au-delà de la volonté politique, s'avèrera à ce titre indispensable.

De plus, le développement de services à proximité des gares vitalisera le tissu économique des communes concernées et permettra le développement de nouvelles centralités autour de ces pôles d'échange.

- Une **priorité accordée à l'accueil de population dans les tissus déjà constitués** et équipés permettrait de limiter l'utilisation de l'espace et de conserver des marges de manœuvre pour les développements prévisibles à très long terme. Cette approche serait en outre plus favorable au développement de l'usage des transports collectifs et des modes doux. La mise en œuvre d'une telle option nécessitera la définition d'outils réglementaires et opérationnels assurant la conduite dans le temps du scénario de développement finalement retenu dans le Scot : PLU, PLH, ZAC, politique foncière, ...

ANNEXES

A - PRÉCISIONS MÉTHODOLOGIQUES

La morphologie du tissu dans l'aire étudiée

Chaque morphologie sous-entend un premier degré de mutabilité.

Noyau historique : de « ville »,
de « bourg », de hameaux, lieux dits, carrefours...



Tissu composite : (formant « centre »)
centre récent, centre secondaire, excroissance
du centre, quartier compact, rues faubourgs ...



Pavillonnaire résidentiel isolé :
pavillon au milieu de sa parcelle



Lotissement d'individuels resserrés organisé en
opération d'ensemble, de maisons groupées mitoyennes



Ensemble collectif « autonome »



Maison bourgeoise, grande propriété, bâti très peu dense dans un environnement paysager



Zone d'activités commerciales



Zone d'activités économiques autres (industrielles, artisanales)



Quartier d'équipements ...



Terrains agricoles et boisés



Le découpage du territoire concerné en « situations urbaines », en fonction des objectifs et enjeux urbains futurs

Secteurs fermés à l'urbanisation

Secteurs ouverts à l'urbanisation :

- Contexte Historique :
Cœur historique de la commune, pouvant supporter son identité. Evolution dans des règles et un cadre définis dans le strict respect des caractéristiques existantes
- Contexte de Centralité :
Lieu des principaux pôles de commerces de proximité et de services, de la mixité urbaine, des attracteurs et des éléments formant l'âme de la commune. Les objectifs de développement et de densification résidentielle du tissu sont souhaités pour préserver et renforcer la dynamique de vie existante.
- Contexte de Péri-centralité :
Secteur à proximité géographique des centres mais n'en faisant pas parti, souvent composé d'une diversité de formes d'habitat et de fonction, mais parfois plus homogène. Du fait de ses enjeux de croissance et de renforcement du centre, il est appelé à se rénover, se transformer, et évoluer vers des formes, des densités, et des fonctions rappelant celles de la centralité.
- Contexte de Périphérie :
Secteur sans enjeux forts autre que de qualité résidentielle ou de cadre de vie. L'évolution accompagnera la morphologie ambiante et environnante.
- Contexte de Frange urbanisée :
Secteur urbain dont l'évolution est guidée en priorité par la qualité environnementale et l'équilibre avec la nature.
- Zone industrielle :
Zone d'implantation des activités difficilement compatibles et insérables dans le tissu urbain mixte traditionnel.

Cette situation urbaine met le tissu existant dans un contexte d'évolution qui sous-entend un niveau de densité théorique (degré qui sera malgré tout modulé par croisement avec le degré d'adaptabilité du tissu existant).

Calcul de la surface hors œuvre nette

L'évaluation des m² de SHON possibles se veut proche des réalités de terrain. Elle sera appréhendée à partir du croisement des deux critères préalablement cités :

- Le type de tissus existants et leur degré de mutabilité,
- Le type de situation urbaine envisagé.

Un tableau est établi pour chaque échelle urbaine de la commune : « villes », « petites villes, ou « villages » (cf. p.43). Il sert de référence et pourra être appliqué pour l'ensemble des gares de l'étoile ferroviaire lyonnaise :

- en lignes : les types de tissus existants,
- en colonnes : le choix de la situation urbaine qui sera envisagée pour un tissu existant.

Le croisement de la ligne et de la colonne indique :

- Un nombre décimal : la densité affectée pour les constructions futures (COS)

- *Un pourcentage : la part (encore) constructible du secteur concerné.*

Dans certaines cases, le nombre et le pourcentage peuvent être indiqués sous forme de fourchette - mini, maxi - donnant à « l'expert », une marge pour mieux prendre en compte les spécificités de terrain : la densité réelle de l'environnement, les dents creuses, la sous occupation des parcelles, la taille des terrains, la datation du bâti, son état, sa vétusté.

Correspondance SHON, nombre de logements,

Les correspondances retenues correspondent aux pratiques observées dans la région ces dernières années :

- Appartement collectif : 1 logement pour 90 m²
- Logement individuel : 1 logement pour 120m²
- Opération « mixte » : 1 logement pour 100m²

Nombre de personnes par logements

Est retenue la taille des ménages estimée en 2015 par l'INSEE (estimation OMPHALE), par Scot.

Sur le territoire des Rives du Rhône, le chiffre concernant cette première ligne est donc de 2.42

Les chiffres ont été établis en référence :

- pour les tissus vierges, aux opérations en cours ou en montage.
- pour les tissus existants, à l'analyse des quatre gares tests et aux dires d'experts.

B - LES TABLEAUX DE CORRESPONDANCE



Vienne, environ 30 000 habitants

Ville



Neuville-sur-Saône, environ 7 000 habitants

Petite ville



Albigny-sur-Saône, environ 2 700 habitants

Village

VILLE

Contexte urbain futur Tissu existant	Historique	Central	Péri-central	Périphérique	Frange urbanisée	Fermé à l'urbanisation Gde propriété
Noyau historique	néant	-	-	-	-	-
Tissu composite	néant	1.5 <i>de 0 % à 10 %</i>	1.2 <i>de 0 % à 10 %</i>	0.6 <i>de 0 % à 5 %</i>	-	-
Collectif autonome	néant	néant	néant	néant	néant	néant
Individuel mitoyen resserré	néant	néant	néant	néant	néant	néant
Individuel isolé	0.8 <i>de 0 % à 5 %</i>	0.6 <i>de 0 % à 10 %</i>	de 0.3 à 0.6 <i>de 0 % à 10 %</i>	de 0.15 à 0.3 <i>de 0 % à 5 %</i>	0.10 <i>de 0 % à 5 %</i>	néant
Grande propriété	néant	1.5 20 %	1.2 20 %	0.4 20 %	néant	néant
Tissu libre Grande friche	1.5 80 %	1.5 60 %	1.2 60 %	0.3 à 0.6 50 % à 60 %	0.15 à 0.3 50 % à 60 %	-

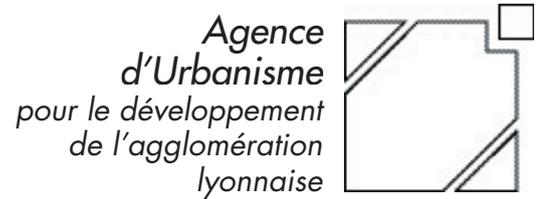
PETITE VILLE

Contexte urbain futur Tissu existant	Historique	Central	Péri-central	Périphérique	Frange urbanisée	Fermé à l'urbanisation Gde propriété
Noyau historique	néant	-	-	-	-	-
Tissu composite	néant	1.2 <i>de 0 % à 15 %</i>	0.6 <i>de 0 % à 10 %</i>	0.3 à 0.6 <i>de 0 % à 5 %</i>	-	-
Collectif autonome	néant	néant	néant	néant	néant	néant
Individuel mitoyen resserré	néant	néant	néant	néant	néant	néant
Individuel isolé	0.6 <i>de 0 % à 10 %</i>	0.4 <i>de 0 % à 15 %</i>	0.3 <i>de 0 % à 10 %</i>	de 0.15 à 0.3 <i>de 0 % à 5 %</i>	0.10 <i>de 0 % à 5 %</i>	néant
Grande propriété	néant	1.2 20 %	0.6 20 %	0.4 20 %	néant	néant
Tissu libre Grande friche	1.2 80 %	1.2 60 %	0.3 à 1 60 %	0.3 50 % à 60 %	0.15 50 % à 60 %	-

VILLAGE

Contexte urbain futur Tissu existant	Historique	Central	Péri-central	Périphérique	Frange urbanisée	Fermé à l'urbanisation Gde propriété
Noyau historique	0.8 <i>de 0 % à 20 %</i>	-	-	-	-	-
Tissu composite	0.6 à 0.8 <i>de 0 % à 20 %</i>	0.6 <i>de 0 % à 15 %</i>	0.3 à 0.6 <i>de 0 % à 10 %</i>	0.3 <i>de 0 % à 5 %</i>	-	-
Collectif autonome	néant	néant	néant	néant	néant	néant
Individuel mitoyen resserré	néant	néant	néant	néant	néant	néant
Individuel isolé	0.4 <i>de 0 % à 20 %</i>	0.3 à 0.4 <i>de 0 % à 20 %</i>	0.3 <i>de 0 % à 10 %</i>	de 0.15 à 0.2 <i>de 0 % à 10 %</i>	0.10 <i>de 0 % à 5 %</i>	néant
Grande propriété	néant	0.8 20 %	0.4 20 %	0.3 20 %	néant	néant
Tissu libre Grande friche	0.8 80 %	0.8 70 %	0.4 à 0.6 70 %	0.15 à 0.3 50 % à 60 %	0.15 50 % à 60 %	-

**LES POTENTIELS D'URBANISATION
AUTOUR DES GARES
DES RIVES DU RHÔNE**



18 rue du Lac - BP 3129 - 69402 Lyon cedex 03
Tél : 04.78.63.43.70 - Fax : 04 .78.63.43.80
www.urbalyon.org

Pour toute information :
Nicolas PECH
Chargé d'études
Pôle Grands Territoires
n.pech@urbalyon.org
Tel : 04 26 99 33 65