



# Syndicat mixte des Rives du Rhône

## Schéma d'Aménagement de l'Agglomération Roussillon Saint-Rambert-d'Albon (SAARRA)

Livret 03

**PROGRAMME D' ACTIONS**

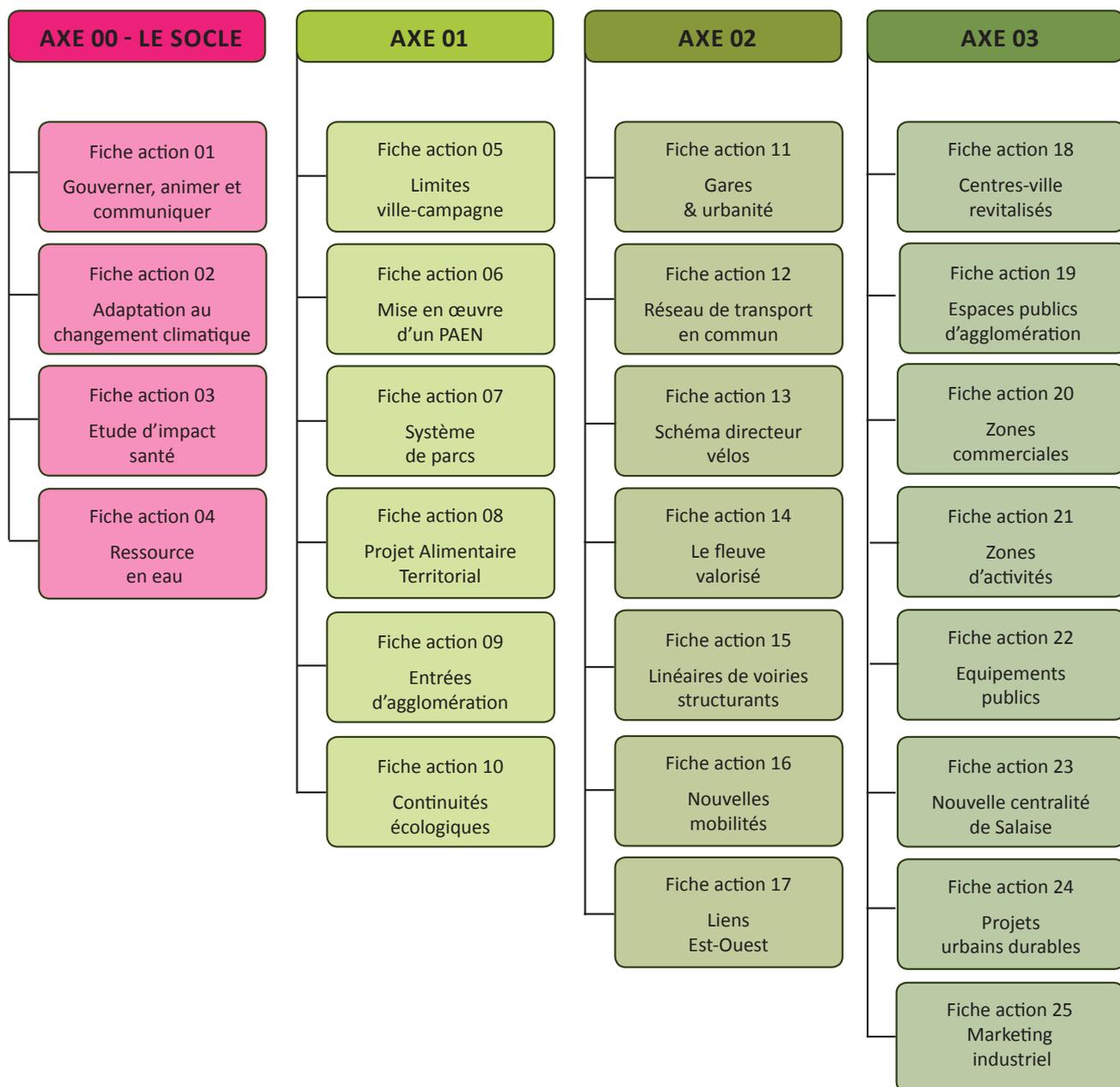


# Sommaire

- ➔ Axe 00 - Des actions fondamentales pour assurer la mise en œuvre du projet et un cadre de vie de qualité
  
- ➔ AXE 01 - Une urbanisation contenue dans ses limites qui valorise ses interfaces ville-nature
  
- ➔ Axe 02 - Un territoire qui capitalise sur ses infrastructures de transport structurantes
  
- ➔ Axe 03 - Une organisation territoriale en 3 pôles



# Programme d'actions



# Programme d'actions détaillé

## ➔ AXE 00 - Des actions fondamentales pour assurer la mise en œuvre du projet et un cadre de vie de qualité

- Fiche action n°01 : Mettre en œuvre le programme d'actions
- Fiche action n°02 : Adapter l'agglomération aux changements climatiques
- Fiche action n°03 : Développer les conditions d'un développement en adéquation avec la ressource en eau
- Fiche action n°04 : Réaliser une étude d'impact sur la santé (EIS) à l'échelle de l'agglomération

## ➔ AXE 01 - Une urbanisation contenue dans ses limites qui valorise ses interfaces ville-nature

- Fiche action n°05 : Qualifier les limites ville-campagne
- Fiche action n°06 : Mettre en œuvre un PAEN
- Fiche action n°07 : Aménager un système de parcs
  - Fiche action n°07-1 : Aménagement d'un parc des berges
  - Fiche action n°07-2 : Aménagement d'un parc agro-urbain
  - Fiche action n°07-3 : Aménagement d'un parc urbain
- Fiche action n°08 : Mettre en place un Projet Alimentaire Territorial (PAT)
- Fiche action n°09 : Requalifier les entrées d'agglomération
  - Fiche action n° 9-1 : Requalification de l'entrée Nord principale sur la RN 7 à Roussillon & Péage-de-Roussillon
  - Fiche action n° 9-2 : Requalification de l'entrée Nord secondaire sur la RD 4 à Saint-Maurice-l'Exil
  - Fiche action n° 9-3 : Requalification de l'entrée Sud sur la RN 7 à Saint-Rambert d'Albon
  - Fiche action n° 9-4 : Requalification de l'entrée Est sur la RD 519 à Chanas
  - Fiche action n° 9-5 : Requalification de l'entrée Ouest sur la RD 1082 à Sablons
- Fiche action n°10 : Restaurer les continuités écologiques associées aux affluents du Rhône
  - Fiche action n°10-1 : Restauration du corridor écologique de la Sanne
  - Fiche action n°10-2 : Restauration du corridor écologique du Dolon
  - Fiche action n°10-3 : Restauration du corridor écologique de la ZA Rhône-Varèze



# Programme d'actions détaillé

## ➔ AXE 02 - Un territoire qui capitalise sur ses infrastructures de transport structurantes

- Fiche action n°11 : Valoriser les gares comme des composantes urbaines
- Fiche action n°12 : Compléter le réseau de transport en commun
  - Fiche action n°12-1 : Mise en place d'une ligne TC structurante de Saint-Clair-du-Rhône à Saint-Rambert-d'Albon
  - Fiche action n°12-2 : Mise en place de 3 lignes TC secondaires
- Fiche action n°13 : Réaliser un schéma directeur en faveur du vélo
- Fiche action n°14 : Valoriser le fleuve comme armature de déplacement
- Fiche action n°15 : Requalifier les linéaires de voiries structurants
- Fiche action n°16 : Renforcer l'offre en nouvelles mobilités
  - Fiche action n°16-1 : Implantation d'une maison de la mobilité
- Fiche action n°17 : Développer les liens Est-Ouest

## ➔ AXE 03 - Une organisation territoriale en 3 pôles

- Fiche action n°18 : Redynamiser les centres-villes
- Fiche action n°19 : Requalifier les espaces publics d'intérêt d'agglomération
  - Fiche action n°19-1 : Requalification des espaces publics de rayonnement d'agglomération dans les centralités urbaines
  - Fiche action n°19-2 : Requalification du parvis des gares
  - Fiche action n°19-3 : Requalification des abords des équipements publics structurants
  - Fiche action n°19-4 : Élaboration d'une charte commune des espaces publics
- Fiche action n°20 : Adapter et qualifier les zones commerciales existantes
- Fiche action n°21 : Aménager des zones d'activités du futur
- Fiche action n°22 : Définir et accompagner les besoins en équipements de niveau d'agglomération
- Fiche action n°23 : Faire émerger la nouvelle centralité autour de la gare de Salaise-sur-Sanne
- Fiche action n°24 : Inscire les principaux secteurs de projet dans une logique d'aménagement global et durable
- Fiche action n°25 : Capitaliser sur l'industrie pour structurer une politique de marketing territorial





## AXE 00

Des actions fondamentales pour assurer la mise en œuvre du projet et un cadre de vie de qualité



## DESRIPTIF DE L'ACTION

**Objectifs :** La mise en œuvre du programme d'actions est conditionnée par trois enjeux prioritaires.

### GOUVERNANCE

- . Assurer la mise en œuvre opérationnelle du projet d'agglomération
- . Maintenir des séances d'échanges et de partage entre les 8 communes, à minima
- . Mettre en place une instance de pilotage propre à la mise en œuvre du programme d'actions

### ANIMATION

- . Doter le territoire d'une ingénierie technique locale performante, portée par chaque commune ou partagée à l'échelle de l'agglomération (via une commission déléguée)
- . S'entendre sur des moyens financiers alloués au projet
- . Organiser la mise en œuvre opérationnelle du projet d'agglomération

### COMMUNICATION

- . Diffuser le projet du SAARRA au plus nombre d'acteurs locaux pour partager la vision stratégique d'ici 2040
- . Faire émerger un sentiment de fierté d'appartenir à l'agglomération (habiter, travailler, pratiquer)
- . Faciliter l'appropriation du projet d'agglomération par tous et sa mise en œuvre opérationnelle
- . Trouver des partenaires, techniques ou financiers

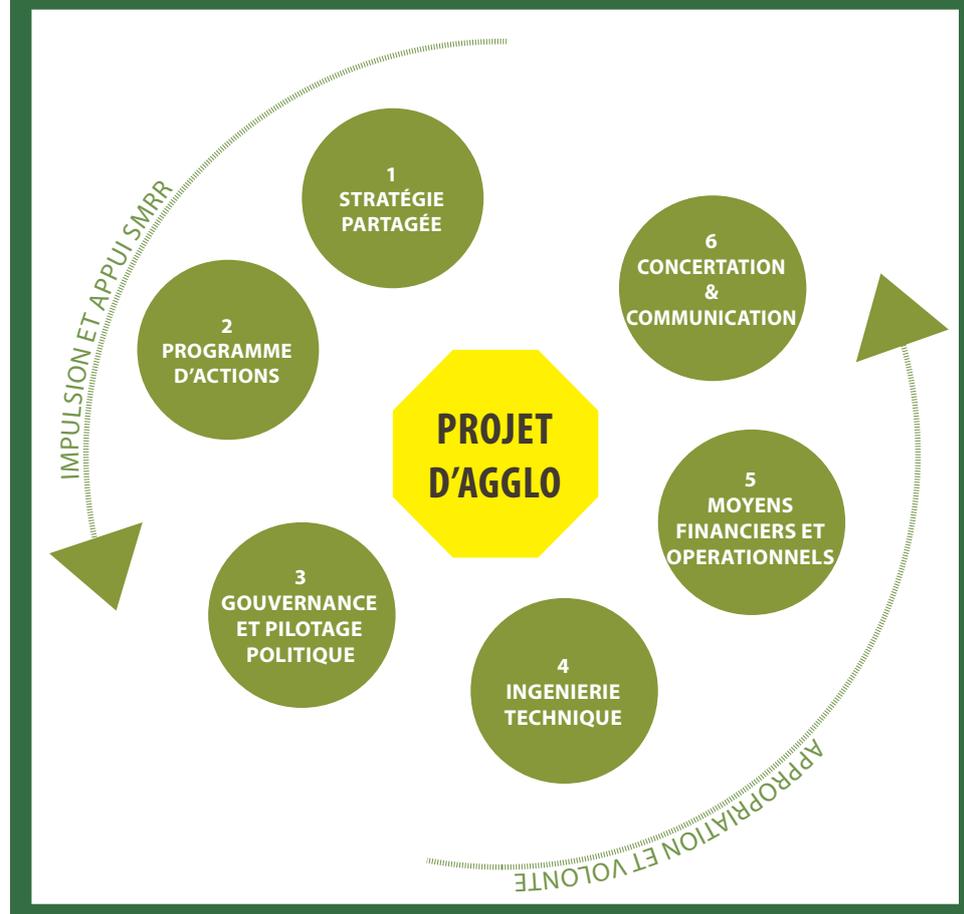
**COMMUNES OU SECTEURS CONCERNÉS : LES 8 COMMUNES**

## CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE

Cela suppose :

- . l'adhésion de toutes les communes au projet d'agglomération ;
- . une animation régulière autour de comités de pilotage ou de commissions déléguées ;
- . allocation de moyens humains (recrutement d'un chargé de mission, mise à disposition de personnel, ...) ;
- . l'élaboration de moyens de diffusion, support de communications (logo, charte graphique, plaquette, document de présentation, page internet, ...) ;
- . la mise en place d'actions de concertation auprès des techniciens communaux, acteurs locaux, habitants et usagers, associations, etc. en interne aux 8 communes et élargie aux communes voisines ;
- . un engagement financier des communes et EPCI.

## LE PROCESSUS DE MISE EN ŒUVRE DU PROJET D'AGGLO





Poursuite des séances d'animation en présence des membres de l'instance de gouvernance

## GOVERNANCE DE PROJET

**MAÎTRISE D'OUVRAGE** : Les communes et les EPCI

**PARTENAIRES MOBILISABLES** : les citoyens, les entreprises du territoire, la ZIP Inspira, le GPRA, TRIDAN



Inauguration de nouveaux espaces publics : exemple de l'inauguration de la Promenade du Moulin par la Communauté d'Agglomération Maubeuge-Val de Sambre

## COÛTS ET FINANCEMENTS PRÉVISIONNELS

**COÛTS ESTIMÉS** :

- une personne à temps plein : au minimum un SMIC équivalent à 1153 € net / mois
- une campagne de communication : cela dépend du nombre et du type de supports développés

**FINANCEMENTS MOBILISABLES** : pas de renseignements disponibles

## INDICATEURS DE RÉUSSITE

- Nombre de comités de pilotage
- Moyens humains et financiers alloués au projet
- Nombre d'actions de concertation
- Nombre de supports de communication

## LIENS AVEC D'AUTRES ACTIONS

Actions n°02 à 25

## LIENS INTERACTIFS

- [https://v5.creaprima.fr/fiche\\_Agglom%C3%A9ration-du-Bocage-Bressuirais\\_518.html](https://v5.creaprima.fr/fiche_Agglom%C3%A9ration-du-Bocage-Bressuirais_518.html)
- [metropole.rennes.fr/fileadmin/rrm/.../3\\_-\\_PA\\_-\\_FIN\\_-\\_Charte\\_de\\_gouvernance.pdf](https://metropole.rennes.fr/fileadmin/rrm/.../3_-_PA_-_FIN_-_Charte_de_gouvernance.pdf)
- [www.adcf.org/files/NOTES-et.../gouvernances-des-agglos--INET-cahier2.pdf](https://www.adcf.org/files/NOTES-et.../gouvernances-des-agglos--INET-cahier2.pdf)

## DESCRIPTIF DE L'ACTION

**Objectifs :** Il est aujourd'hui admis par la communauté scientifique que la planète se réchauffe en raison des émissions de gaz à effet de serre croissantes dans l'atmosphère depuis l'ère industrielle. Les dernières conclusions du GIEC démontrent la non réversibilité de ce changement climatique et alertent sur la nécessité d'agir rapidement.

Afin de répondre aux enjeux climatiques, l'agglomération devra mettre en place une double stratégie :

- . une stratégie d'atténuation afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre
- . une stratégie d'adaptation qui doit permettre de vivre avec un climat plus chaud et à s'accommoder des impacts du changement climatique.

Le réchauffement climatique constitue alors une opportunité pour le territoire en cherchant notamment à améliorer le cadre de vie des habitants et usagers pour les décennies à venir.

A cette fin, le projet d'agglomération devra répondre aux objectifs suivants :

- . Préserver la qualité de l'air
- . Préserver la ressource en eau
- . Préserver les écosystèmes naturels et les continuités écologiques
- . Rafraîchir les villes
- . Réduire l'exposition et la vulnérabilité des populations au changement climatique et aux pollutions
- . Adapter les pratiques agricoles et sylvicoles
- . Maîtriser les consommations énergétiques dans le secteur des transports, des bâtiments et de l'industrie
- . Développer les énergies renouvelables (énergie solaire, énergie éolienne, biomasse)

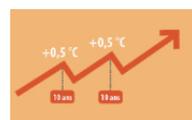
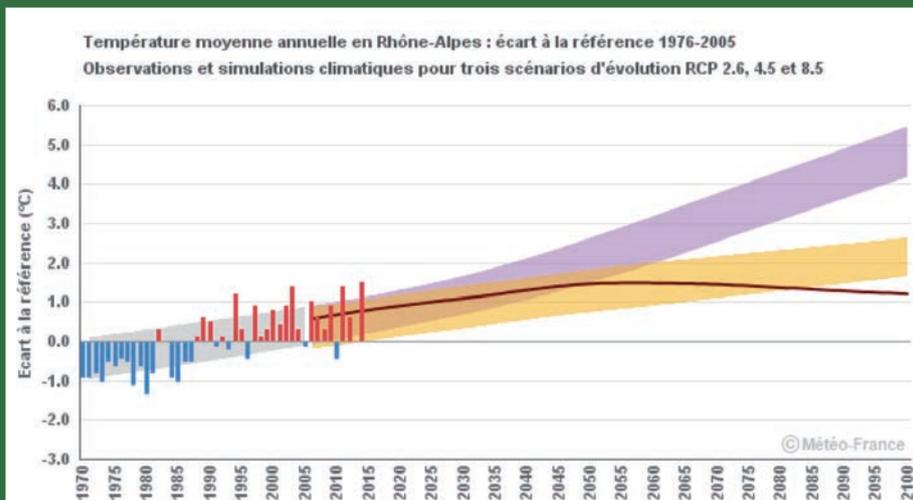
**COMMUNES OU SECTEURS CONCERNÉS : LES 8 COMMUNES**

## CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE

Cela nécessite :

- . d'identifier précisément les impacts du changement climatique sur le territoire grâce à l'élaboration d'un diagnostic de vulnérabilité ;
- . de suivre statistiquement l'évolution du climat à l'échelle locale ;
- . d'avoir une ambition politique forte en faveur de la mise en place d'une nouvelle stratégie territoriale ;
- . de contribuer à l'intégration d'une double stratégie d'atténuation et d'adaptation dans les Plans Climat ;
- . de mettre en place un outil qui permette de suivre la mise en œuvre des actions d'adaptation dans les PLU et les opérations d'aménagement (cf. Vademecum de Valence Romans Agglomération) ;
- . un travail de territorialisation et de partage des objectifs des PCAET des EPCI à l'échelle du SAARRA.

## L'ÉVOLUTION DU CLIMAT SUR LE TERRITOIRE



+ 0,5°C tous les  
10 ans



la  
canicule  
de 2003  
devient  
la norme



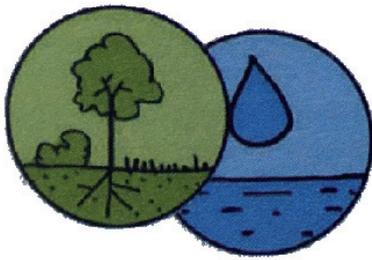
les  
sécheresses  
sont  
accentuées



les évènements extrêmes  
sont plus fréquents (grêle,  
tempêtes, orages)

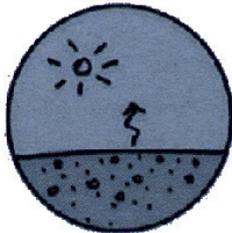
## Les solutions vertes et bleues

écosystèmes  
naturels,  
nature en ville  
(végétal, eau)



## Les solutions grises

infrastructures urbaines :  
mobilier, revêtements de sols  
et de bâtiments, matériaux



## Les solutions douces

gestion et usages de la ville :  
services, mobilités,  
modes de vie, ...



Les solutions pour rafraîchir la ville

## GOUVERNANCE DE PROJET

**MAITRISE D'OUVRAGE** : les deux EPCI (la CCPR lance son plan climat avec ambition TEPOS, la CCPDA projette aussi la réalisation d'un PCAET), chaque commune qui engage une opération d'aménagement en extension ou en renouvellement

**PARTENAIRES MOBILISABLES** : Météo-France, ADEME, le Syndicat Mixte des Rives du Rhône, la Région, les Conseils départementaux, les aménageurs privés et publics

## COÛTS ET FINANCEMENTS PRÉVISIONNELS

**COÛTS ESTIMÉS** : Les coûts de mise en œuvre des solutions est fonction du périmètre d'intervention (document de planification ou aménagement de quartier) et du niveau d'intervention choisi.

**FINANCEMENTS MOBILISABLES** : l'Etat (subvention TEPCV), l'ADEME (subvention d'un Plan Climat via le Contrat d'Objectif Territorial, subvention d'un conseiller Cit'ergie), le Département de l'Isère (subvention d'un Plan Climat), Espace Infos Energie, Europe, Région

### INDICATEURS DE RÉUSSITE

Intégration de stratégies d'atténuation et d'adaptation dans les Plans Climat Air Energie Territorial (PCAET)

Réalisation d'un diagnostic de vulnérabilité sur le territoire

Elaboration d'un outil de suivi pour s'assurer de la transcription des préconisations dans les PLU et les opérations urbaines (exemple du Vademecum sur le Scot des Rives du Rhône)

Nombre de surfaces minérales revégétalisées (réduction îlots de chaleur)

### LIENS AVEC D'AUTRES ACTIONS

Actions n°03 à 25

### LIENS INTERACTIFS

[www.ccpaysroussillonnais.fr/pcet\\_2014\\_-\\_2014\\_ccpr.pdf](http://www.ccpaysroussillonnais.fr/pcet_2014_-_2014_ccpr.pdf)

<http://www.territoires-climat.ademe.fr/content/lessentiel>

<http://www.citergie.ademe.fr/>

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Un-territoire-a-energie-positive.html>

[orecc.auvergnerrhonealpes.fr/.../user.../ORECC\\_fiche\\_outil\\_Impact\\_Climat\\_vf.pdf](http://orecc.auvergnerrhonealpes.fr/.../user.../ORECC_fiche_outil_Impact_Climat_vf.pdf)

## DESCRIPTIF DE L'ACTION

**Objectifs :** Au regard du contexte environnemental du territoire, **fortement exposé aux risques** (naturels et technologiques) et nuisances (acoustiques, lignes électriques, pollution atmosphérique,...), la collectivité publique doit pouvoir évaluer les impacts du projet de développement de son territoire **sur la santé des habitants** actuels et futurs, afin de définir l'importance des enjeux et les mesures à mettre en œuvre dans le cadre du projet d'aménagement du territoire.

L'Évaluation d'Impacts sur la Santé (EIS) est une démarche qui permet d'identifier, à l'aide d'informations scientifiques et contextuelles, les éléments d'une politique ou d'un projet qui pourraient avoir des effets sur la santé de la population et sur la distribution de ces effets au sein des différents groupes qui la composent.

Elle vise donc à **éclairer la décision publique** pour éviter les répercussions négatives sur la santé et maximiser les effets potentiellement positifs. L'EIS s'applique aussi bien à un projet qu'à une politique au stade de la conception, avant sa mise en œuvre, et peut concerner tous les secteurs d'activité.

Le territoire pourrait être **pilote** dans cette démarche transversale et anticipatrice, qui n'a d'ailleurs jamais été mise en place à l'échelle d'un territoire (uniquement des projets d'aménagement pour l'instant). Cette approche pourrait également être complétée par la mise en place d'un **suivi épidémiologique et d'un suivi de la qualité de l'air**, plus complets et pérennes que ce qui avait été mis en place ponctuellement sur le territoire.

Cette approche croisée et complexe pourrait être valorisée et les résultats pourraient être capitalisés dans un objectif **d'expérimentation et d'innovation** d'un « urbanisme en territoire contraint », car des problématiques semblables sont rencontrées partout en France. Une mise en réseau importante pourrait être mise en place avec les formations et les différentes filières industrielles et de santé pour faire avancer les réflexions sur ce sujet majeur de santé publique.

### COMMUNES OU SECTEURS CONCERNÉS : LES 8 COMMUNES

## CONDITIONS DE MISE EN OEUVRE

La mise en œuvre d'une Évaluation d'Impacts sur la Santé doit répondre aux enjeux suivants :

- . identifier les éléments d'une politique ou d'un projet qui pourraient avoir des effets sur la santé de la population et sur la distribution de ces effets au sein des différents groupes qui la composent ;
- . informer les décideurs sur la teneur des impacts potentiels de leurs projets, programmes et politiques ;
- . recommander des solutions possibles avant qu'une décision définitive ne soit prise ;
- . éclairer la décision publique pour éviter les répercussions négatives sur la santé et maximiser les effets potentiellement positifs ;
- . elle devra s'appuyer sur les démarches engagées sur les EPCI (contrats locaux de santé notamment).

## LE RÉSEAU «VILLES ET SANTÉ»



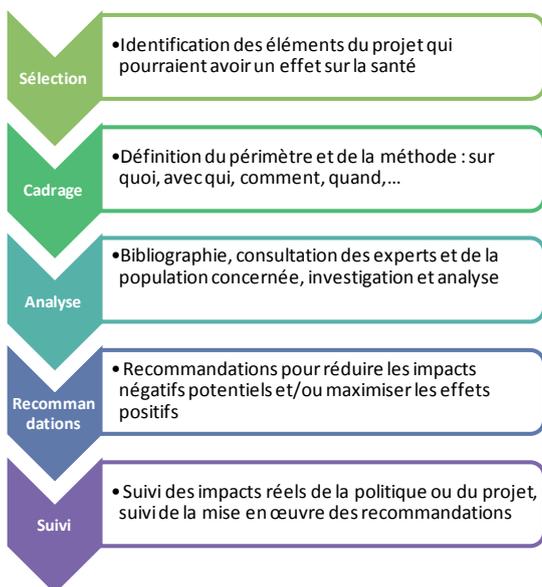


Principaux déterminants de la santé : Dahlgren, 1995

## GOVERNANCE DE PROJET

**MAITRISE D'OUVRAGE** : les deux EPCI (contrat local de santé engagé sur chacune des intercommunalités) ou le Syndicat Mixte des Rives du Rhône

**PARTENAIRES MOBILISABLES** : Santé Publique France (anciennement Inpes et InVs), OSIRIS et INSPIRA, Association S2D pour la promotion de la Santé et le Développement Durable, l'ARS



Les 5 étapes de l'EIS : Santé Publique France

## COÛTS ET FINANCEMENTS PRÉVISIONNELS

**COÛTS ESTIMÉS** : Estimation du coût de l'étude : entre 50 000 et 70 000 € HT

**FINANCEMENTS MOBILISABLES** : non précisé

## INDICATEURS DE RÉUSSITE

Résultats de l'EIS

Propositions de mesures permettant de limiter les incidences du projet de territoire sur la santé

## LIENS AVEC D'AUTRES ACTIONS

Action n°18 : centres-villes revitalisés

Action n°20 : zones d'activités

Action n°23 : nouvelle centralité de Salaise

Action n°24 : projets urbains durables

## LIENS INTERACTIFS

<http://inpes.santepubliquefrance.fr/CFESBases/catalogue/pdf/1670.pdf>

<http://www.ehesp.fr/wp-content/uploads/2011/05/evaluations-impact-sante.pdf>

<http://www.villes-sante.com>

## DESRIPTIF DE L'ACTION

**Objectifs :** La nappe alluviale du Rhône court-circuité de la plaine de Péage-de-Roussillon est identifiée en situation de **déséquilibre quantitatif** par le SDAGE. Une dégradation de l'état des milieux naturels superficiels à grand potentiel écologique (forêt alluviale de la réserve naturelle de la Platière) est observée en raison de l'abaissement du niveau de la nappe alluviale. Une étude, portée par le SMIRCLAID (Syndicat Mixte Intercommunal du Rhône Court-circuité Loire Ardèche Isère Drôme), a mis en évidence que le niveau de la nappe phréatique n'était pas compatible avec le **maintien d'un bon fonctionnement des milieux superficiels** (multiples rôles de la forêt alluviale : épuration de l'eau, rétention des crues, support de biodiversité). De nombreuses autres études ont été réalisées concernant la ressource en eau, sa disponibilité et ses usages (schéma directeur eau potable du SIGEARPE, étude volumes prélevables,...).

Deux objectifs sont à atteindre au regard des enjeux environnementaux et de développement du territoire :

- . Maintenir le **niveau de la nappe** au regard des enjeux associés à la qualité des milieux naturels
- . Sécuriser l'approvisionnement en eau sur l'ensemble du territoire et **assurer les besoins en eau nécessaires au développement du territoire** : des économies d'eau sont à trouver pour les différents usages (eau potable, industrie, agriculture) afin de satisfaire les nouveaux besoins, qui devront également être minimisés. D'un point de vue quantitatif, la conciliation des différents usages de la ressource en eau nécessite de mettre en place une vigilance approfondie, d'autant plus que le développement envisagé sur la zone Inspira engendrera potentiellement de nouveaux prélèvements d'eau, dans un contexte national de gestion de la rareté de la ressource.

La réalisation d'un diagnostic prospectif approfondi, s'appuyant sur les travaux déjà réalisés par le Syndicat Mixte du SCOT des Rives du Rhône, permettra de **définir les mesures** permettant d'atteindre ces objectifs.

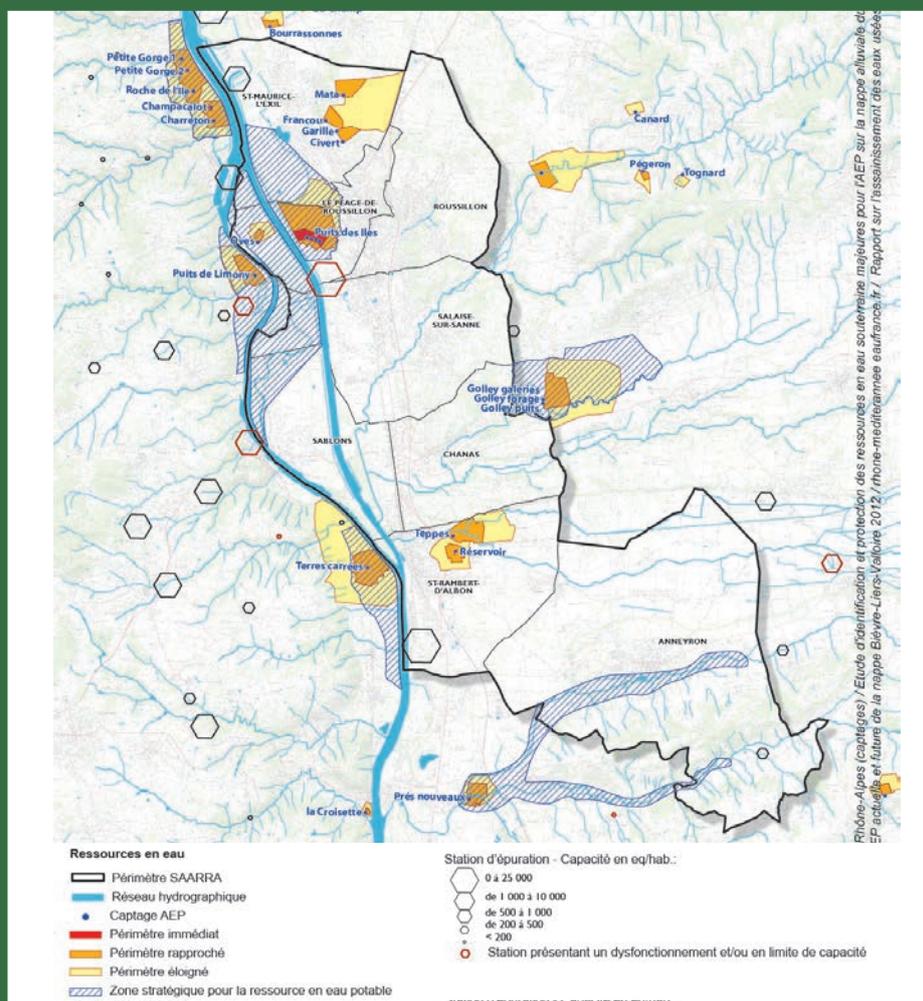
**COMMUNES OU SECTEURS CONCERNÉS : LES 8 COMMUNES**

## CONDITIONS DE MISE EN OEUVRE

Cela suppose :

- . d'avoir une vision globale des usages de l'eau et des ressources disponibles sur le territoire (eaux superficielles et souterraines) ;
- . de mettre en place une méthodologie permettant de vérifier l'adéquation entre les ressources disponibles et les besoins nécessaires ;
- . d'avoir des données aux échelles intéressantes l'étude. Les périmètres des nappes et les périmètres administratifs de l'agglomération ne sont aujourd'hui pas concordants ;
- . d'estimer les besoins futurs, ce qui est relativement complexe si l'on veut intégrer l'ensemble des paramètres d'évolution (effets du changement climatique et évolution des consommations liées aux diverses optimisations).

## LA RESSOURCE EN EAU À PRÉSERVER SUR LE TERRITOIRE





Le fleuve : un marqueur du territoire de l'agglomération  
Roussillon Saint-Rambert-d'Albon

## GOVERNANCE DE PROJET

**MAITRISE D'OUVRAGE** : les deux EPCI, les communes

**PARTENAIRES MOBILISABLES** : Agence de l'eau RM, SMIRCLAID, syndicats des eaux, syndicat d'irrigation, SAGE Bièvre Valloire...



La nappe alluviale, une ressource fondamentale pour  
l'alimentation en eau potable sur le territoire

## COÛTS ET FINANCEMENTS PRÉVISIONNELS

**COÛTS ESTIMÉS** : Estimation pour la réalisation d'un diagnostic prospectif approfondi et la proposition de mesures : entre 40000 et 60 000 € HT

**FINANCEMENTS MOBILISABLES** : potentiellement auprès de l'Agence de l'Eau Rhône Méditerranée

### INDICATEURS DE RÉUSSITE

Vision globale des besoins en eau du territoire et des capacités disponibles des différentes ressources  
Proposition de mesures permettant de mieux gérer les besoins et de préserver les ressources

### LIENS AVEC D'AUTRES ACTIONS

Action n°18 : centres-villes revitalisés  
Action n°20 : zones d'activités

Action n°23 : nouvelle centralité de Salaise  
Action n°24 : projets urbains durables

### LIENS INTERACTIFS

## AXE 01

Une urbanisation contenue dans ses limites qui valorise ses interfaces ville-nature



## DESRIPTIF DE L'ACTION

**Objectifs :** La croissance résidentielle des dernières décennies a accordé au modèle pavillonnaire une place majoritaire, entraînant notamment une consommation foncière importante et une banalisation des paysages. La qualification des limites ville-campagne apparaît donc nécessaire pour :

- . Contrôler cet étalement urbain et matérialiser les limites de l'enveloppe urbaine de l'agglomération
- . Gérer les relations entre les villes et leur campagne, pour valoriser le caractère rural de l'agglomération
- . Requalifier les paysages des limites urbaines et lutter contre les phénomènes de standardisation en œuvre
- . Compléter l'offre en loisirs présente dans les polarités urbaines
- . Valoriser le potentiel écologique de ces limites et les inscrire dans le maillage environnemental du territoire d'agglomération

**COMMUNES OU SECTEURS CONCERNÉS : LES 8 COMMUNES**

## CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE

Cela nécessite de :

- . repérer ces espaces de lisière dans les PLU (OAP, PADD), le devenir de ces lisières dépend directement du projet agricole et de la volonté des collectivités à «sanctuariser» ou pas les terres agricoles;
- . définir un programme adapté aux différentes typologies de lisières pour en définir les emprises et, identifier, dans le même temps les propriétaires fonciers et les partenaires potentiels du projet : corridors écologiques, épaisseurs végétales intégrant des cheminements, espaces dédiés aux loisirs de pleine nature, espaces de production maraîchère ou autres cultures propices à des exploitations en circuit court, etc. ;
- . définir un cadre de conventionnement avec les agriculteurs concernés.

## TEMPORALITÉ

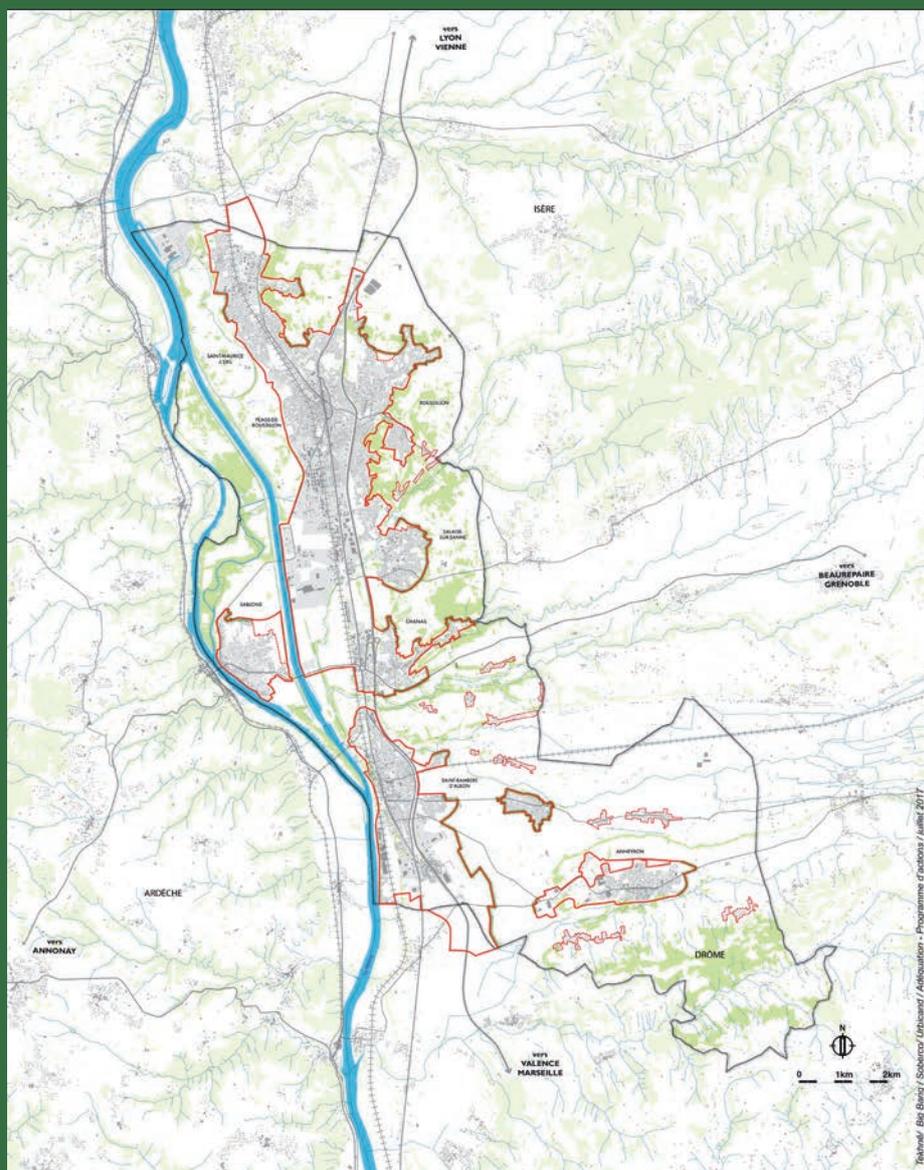
**PHASE 1 :** Sensibilisation des élus et présentation d'expériences d'autres territoires

**PHASE 2 :** Projet de paysage, analyse foncière des secteurs concernés et diagnostic des modalités de cultures agricoles en place.

**PHASE 3 :** Définition des programmes et identification de porteurs de projets.

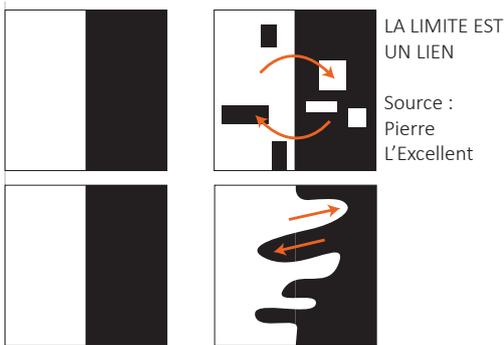
**PHASE 4 :** Mise en œuvre des projets.

## DES LISIÈRES URBAINES POUR FAIRE ENTRER EN DIALOGUE LA VILLE ET LA CAMPAGNE



### LÉGENDE

- Les limites strictes à l'urbanisation
- Les limites souples à l'urbanisation
- ▬ Les lisières ville - campagne à qualifier



«Le zoning ville / nature est à re-questionner. Au lieu de séparer, voire d'opposer ville et nature, il serait intéressant d'envisager des liens, des superpositions, des entrelacements.» Philippe Simon, architecte enseignant chercheur

## GOVERNANCE DE PROJET

**MAITRISE D'OUVRAGE** : Communes et / ou communautés de communes ou groupement de communes selon les séquences aménageables.

**PARTENAIRES MOBILISABLES** : Chambres d'agriculture, AMAP et autres associations œuvrant pour le développement des filières locales, LPO / FRAPNA et associations locales pour la protection de l'environnement

### LES LEVIERS À METTRE EN ŒUVRE POUR QUALIFIER LA LIGNE DE CONTACT ENTRE VILLE ET PAYSAGE



source : ADEUS, 2013

« L'agriculture n'est pas la valeur d'ajustement de l'extension de la ville. Il faut créer des limites entre les territoires à réunir pour éviter l'étalement. Mais pour que la limite tienne, elle ne doit pas être barrière, mais projet.» Bernard Reichen, architecte, Grand prix de l'urbanisme 2005

## COÛTS ET FINANCEMENTS PRÉVISIONNELS

**COÛTS ESTIMÉS** : Les coûts d'aménagement liés à la création des lisières seront fonction :

- de la nécessité d'acquérir le foncier
- de la nature des aménagements à réaliser :
  - . plantations de lisières épaisses sous forme de haies / bosquets conjugant les strates basses, arbustives et arborées
  - . aménagement de cheminements
  - . création de jardins potagers partagés
  - . etc.

**FINANCEMENTS MOBILISABLES** : Feder, Région, Départements

### INDICATEURS DE RÉUSSITE

Nombre de projets réalisés

Linéaires de lisières aménagés

Nombre de dynamiques partenariales engagées avec des acteurs du monde agricole

### LIENS AVEC D'AUTRES ACTIONS

Action n°07 : système de parcs

Action n°10 : continuités écologiques

### LIENS INTERACTIFS

[http://www.caue27.fr/wp-content/uploads/2012/06/lisieres\\_vivantes1.pdf](http://www.caue27.fr/wp-content/uploads/2012/06/lisieres_vivantes1.pdf)

[http://www.adeus.org/productions/les-notes-de-ladeus-ndeg111-amenagement/files/note-111\\_lisieres-urbaines\\_web.pdf](http://www.adeus.org/productions/les-notes-de-ladeus-ndeg111-amenagement/files/note-111_lisieres-urbaines_web.pdf)

<http://vivrelespaysages.cg54.fr/1-6-entretenir-ou-creeer-des.html>

## DESCRIPTIF DE L'ACTION

**Objectifs :** Le plateau de Louze et la plaine de la Valloire constituent les deux principales entités agricoles soumises aux pressions du développement de l'agglomération, mais ces pressions sont également présentes sur l'ensemble du rebord du plateau agricole.

Afin de freiner le mitage de ces espaces, le développement de friches agricoles périurbaines, et pour apporter un cadre concret à l'action publique, la loi du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux a instauré le **périmètre de protection et d'aménagement des espaces agricoles et naturels (PAEN)**.

La mise en place d'un PAEN permettrait ainsi de **préserver durablement ces espaces agricoles** et de conforter la vocation agricole de certains espaces en déprise. Un large périmètre d'étude pourrait être proposé dans un premier temps, puis un périmètre à l'échelle parcellaire après études et concertation avec la profession agricole.

À l'initiative du conseil départemental et en accord avec les communes, le PAEN peut être un outil de gestion efficace dès lors qu'il fait l'objet d'une élaboration partagée.

Son principal objectif est de sécuriser la vocation agricole d'une terre. Un PAEN est un périmètre de protection renforcée qui s'applique aux zones A et N des PLU, **confortant leur vocation agricole et naturelle** au-delà des révisions et modifications de SCoT ou de PLU ; seul un décret interministériel permet une modification à la baisse du périmètre.

Complémentaire aux outils de planification urbaine, le PAEN constitue l'outil opérationnel du projet territorial et doit répondre aux objectifs suivants :

- . Prévoir l'établissement d'un **programme d'actions**
- . Favoriser la coopération des acteurs, la mobilisation des moyens et l'animation du programme.

**COMMUNES OU SECTEURS CONCERNÉS : SAINT-MAURICE-L'EXIL, ROUSSILLON, SALAISE-SUR-SANNE, CHANAS, SAINT-RAMBERT-D'ALBON, ANNEYRON**

## CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE

Cette action nécessite :

- . une large concertation auprès des agriculteurs et des propriétaires fonciers ;
- . une élaboration partagée ;
- . une adaptation des documents d'urbanisme.

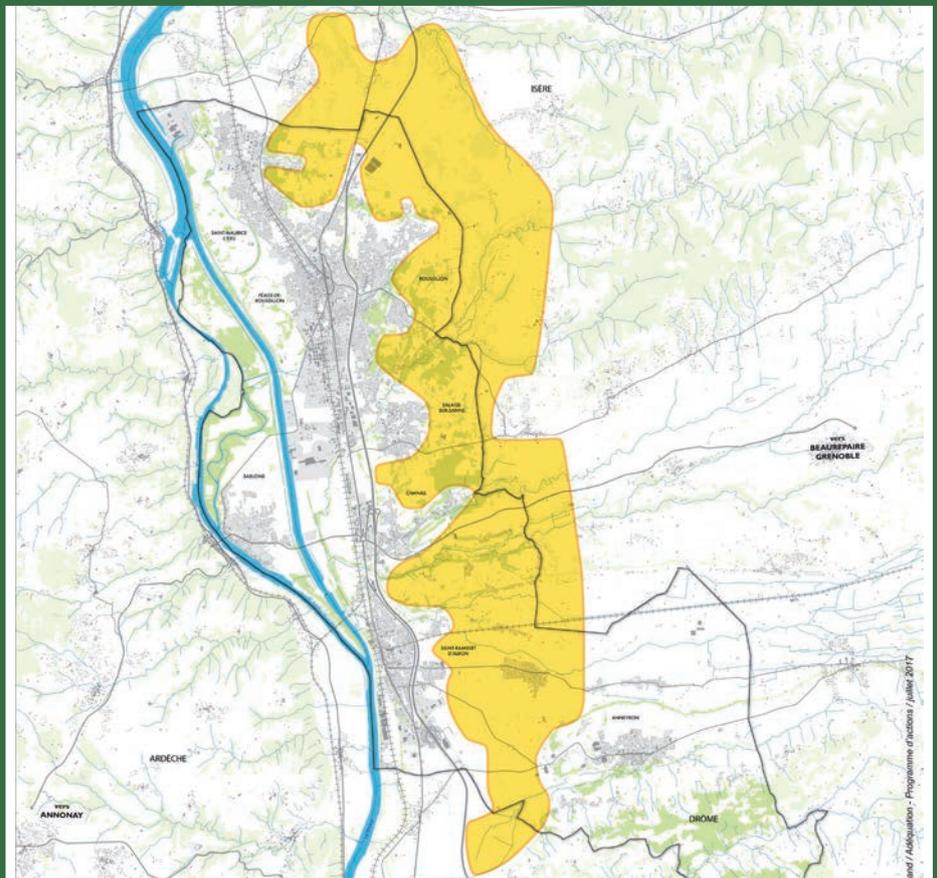
## TEMPORALITÉ

**PHASE 1 :** Définir et valider un périmètre

**PHASE 2 :** Définir un plan d'actions qui précise les aménagements et les orientations de gestion destinés à favoriser l'exploitation agricole, la gestion forestière, la préservation et la valorisation des espaces naturels et des paysages au sein du périmètre

**PHASE 3 :** Mettre en place le PAEN et assurer sa mise en œuvre

## LE PAEN, UN OUTIL DE PROTECTION ET VALORISATION DES ESPACES NATURELS ET AGRICOLES



LÉGENDE

■ Périmètre de réflexion du PAEN



## DESRIPTIF DE L'ACTION

**Objectifs :** La création d'un système de parcs sur l'agglomération répond à des objectifs complémentaires, qui sont les suivants :

- . Créer des espaces de loisirs de pleine nature, participant à l'attractivité résidentielle comme touristique de l'agglomération
- . Préserver des espaces ouverts favorables à un développement urbain équilibré (inscription des parcs dans la trame verte de l'agglomération)
- . Valoriser la diversité des paysages et des situations qui caractérise l'agglomération : berges du Rhône, espaces agricoles de la plaine et des coteaux, espaces urbanisés.

**COMMUNES OU SECTEURS CONCERNÉS :** SAINT-MAURICE L'EXIL, LE PÉAGE-DE-ROUSSILLON, ROUSSILLON, SALAISE-SUR-SANNE, SABLONS, CHANAS, SAINT-RAMBERT D'ALBON

## CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE

Cela suppose de :

- . définir un périmètre, un programme et un budget adapté à chaque parc en fonction de leurs contraintes réglementaires, de leur niveau de sensibilité environnementale, des usages souhaités (loisir, sport, jeux, dimension pédagogique, etc.)
- . anticiper les mesures liées à la maîtrise foncière des périmètres concernés.
- . intégrer les périmètres identifiés pour l'aménagement des parcs dans les plans de zonage et règlements des PLU.
- . définir un cadre de conventionnement avec les agriculteurs concernés lorsque des parcelles cultivées et / ou des chemins d'exploitation sont intégrées aux périmètres de parcs.

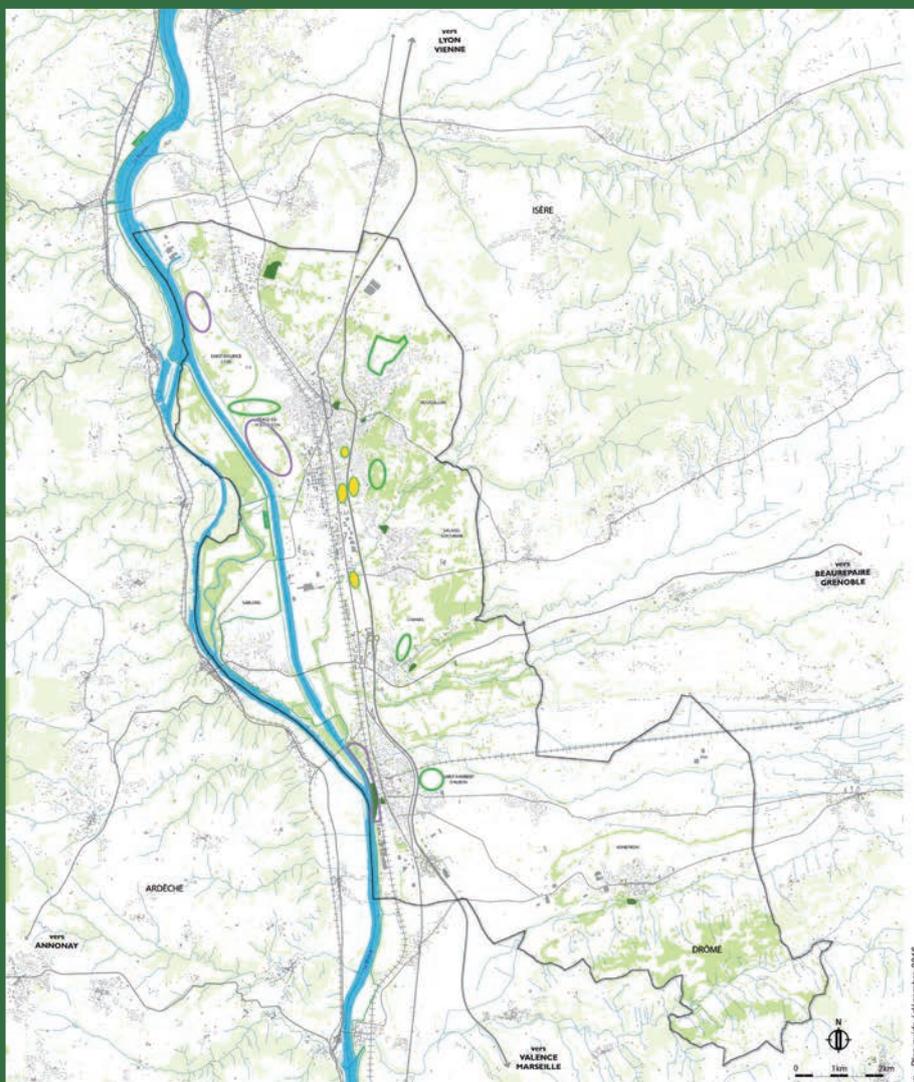
## TEMPORALITÉ

**PHASE 1 :** Définition des périmètres, des programmes et identification des porteurs de projets.

**PHASE 2 :** Intégration des périmètres dans les différents documents d'urbanisme et définition des mesures liées à la maîtrise foncière des périmètres.

**PHASE 3 :** Mise en œuvre des projets.

## UN RÉSEAU DE PARCS QUI PROPOSE UNE NOUVELLE OFFRE DE LOISIRS ET QUI VALORISE LA DIVERSITÉ PAYSAGÈRE DE L'AGGLOMÉRATION



### LÉGENDE

- Parcs existants
- Secteurs favorables à l'implantation d'un parc des berges
- Secteurs favorables à l'implantation d'un parc agro-naturel
- Secteurs favorables à l'implantation d'un parc urbain



Inscrire les parcs dans la trame verte de l'agglomération : l'exemple de Gonesse

## GOVERNANCE DE PROJET

**MAITRISE D'OUVRAGE** : Communes et / ou communautés de communes ou groupement de communes / syndicat mixte (à créer) selon les périmètres retenus, les niveaux de maîtrise foncière, la nature des programmes à mettre en œuvre.

**PARTENAIRES MOBILISABLES** : CNR, VNF (lorsque les périmètres concernent les bords de Rhône et du Canal), LPO / FRAPNA / associations locales pour un accompagnement sur le volet environnemental, Chambres d'agriculture, Architectes et paysagistes conseil de l'Etat / SMIRCLAID (Syndicat Mixte Intercommunal du Rhône Court Circuité Loire Ardèche Isère Drôme)



Inscrire les parcs dans la trame verte de l'agglomération : l'exemple de Bordeaux

## COÛTS ET FINANCEMENTS PRÉVISIONNELS

**COÛTS ESTIMÉS** : Les coûts d'aménagement seront principalement liés :

- à l'acquisition du foncier
- aux aménagements (les coûts d'aménagement pour un parc peuvent varier entre 50 et 150 € HT / m<sup>2</sup> selon les niveaux d'équipements, les besoins en plantations, etc.
- aux coûts d'études et d'ingénierie qui peuvent varier entre 20 et 30 % du montant des travaux selon la complexité opérationnelle des projets.

**FINANCEMENTS MOBILISABLES** : Feder / Région / Départements / CNR

## INDICATEURS DE RÉUSSITE

Nombre de projets réalisés

Nombre de dynamiques partenariales engagées avec des acteurs du monde agricole, du tourisme de pleine nature, de la protection de l'environnement

## LIENS AVEC D'AUTRES ACTIONS

Action n°05 : limites ville-campagne

Action n°06 : mise en œuvre d'un PAEN

Action n°10 : continuités écologiques

Action n°13 : schéma directeur vélos

## LIENS INTERACTIFS

[http://www.territoires-ville.cerema.fr/IMG/pdf/Trame-verte-urbaine-des-exemples-venus-d-ailleurs\\_cle08268e.pdf](http://www.territoires-ville.cerema.fr/IMG/pdf/Trame-verte-urbaine-des-exemples-venus-d-ailleurs_cle08268e.pdf)

[http://www.trameverteetbleue.fr/sites/default/files/Journee\\_echange/compilation\\_des\\_fiches\\_aap\\_tvu.pdf](http://www.trameverteetbleue.fr/sites/default/files/Journee_echange/compilation_des_fiches_aap_tvu.pdf)

## Aménager un parc des berges

### Contexte - Enjeux - Objectifs

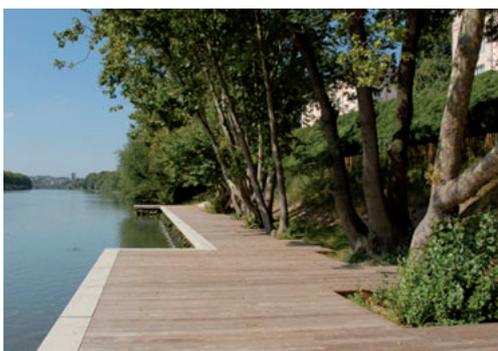
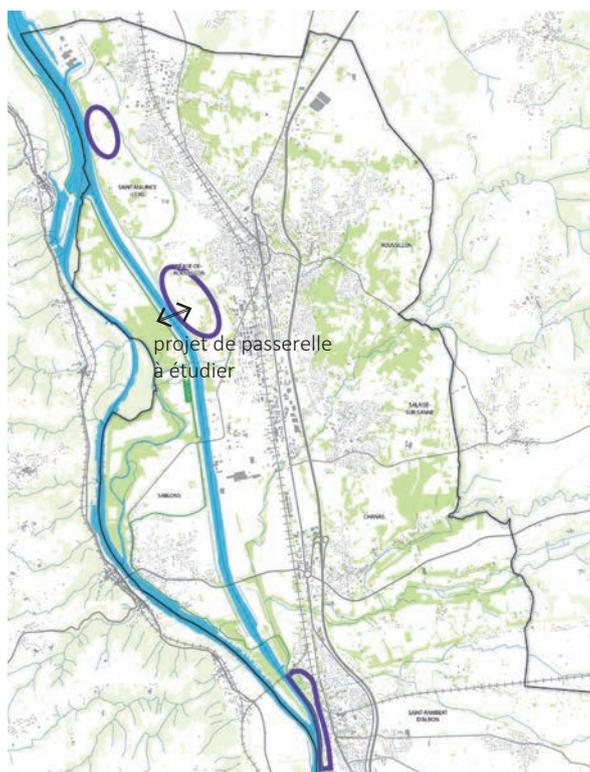
Les liens que l'agglomération entretient avec le Rhône, hier vecteur de pratiques sociales, ont diminué au gré des installations industrielles et d'un développement urbain qui n'a ménagé que peu de perméabilités vers les berges du canal et du fleuve. Seule la commune de Sablons est tournée vers le Rhône.

Les objectifs recherchés par la création d'un parc des berges sont ainsi les suivants :

- valoriser l'identité rhodanienne de l'agglomération
- doter les communes situées à l'est du canal d'un espace de loisir de pleine nature, en prise directe avec les pôles urbains
- développer des connexions potentielles avec la ViaRhôna et valoriser la proximité de l'île de la Platière (par exemple, en créant une nouvelle passerelle modes doux sur le canal)
- améliorer ponctuellement la gestion des crues du Rhône

### Méthodologie

- Définir le rayonnement du projet : intérêt local (agglomération) ou intérêt régional ? Le rayonnement attendu du projet peut avoir un impact sur le choix de son implantation (accessibilité depuis les gares / liens à trouver avec la ViaRhôna).
- Définir un périmètre opérationnel pour la création du parc / identifier les ensembles fonciers mobilisables à court terme le long des berges du Rhône et du canal ;
- Inscrire le périmètre dans le(s) PLU(s) concerné(s)
- Définir le programme du parc, compatible avec le cadre réglementaire (PPRI) et les contraintes imposées par la CNR et déterminer la superficie à mobiliser ;
- Acquérir le foncier
- Engager les opérations d'aménagement
- Intégrer au projet les besoins liés à sa desserte :
  - . aménagement des accès depuis les centralités urbaines jusqu'au parc avec un enjeu d'accessibilité modes doux
  - . connexions vers l'île de la Platière via un nouveau franchissement modes doux ?



Valorisation de berges fluviales par l'usage :  
exemple des berges de Seine à Epinay-sur-Seine (93)



Valorisation de berges de canal par l'usage :  
exemple des berges du canal de Lachine, le pôle des rapides à Montréal, Canada

 secteurs favorables à l'implantation d'un parc des berges car connectés aux polarités urbaines et proposant un contact avec le fleuve et / ou le canal



## Aménager un parc agro-urbain

### Contexte - Enjeux - Objectifs

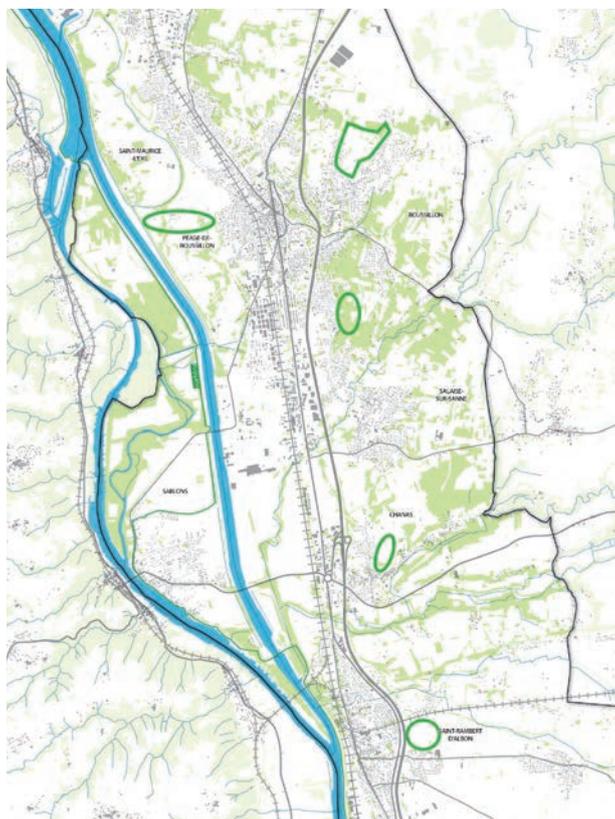
Dans le prolongement des actions à engager pour construire des lisières urbaines qui affirment des relations entre les villes et leur campagne, la création d'un parc agro-urbain vise à créer un nouveau lieu d'échanges entre les citoyens et le monde agricole.

#### Objectifs :

- valoriser l'identité rurale de l'agglomération et la diversité des typologies de cultures en œuvre sur le territoire
- aménager un parc qui conjugue des fonctions de loisir (promenade), d'apprentissage (processus concertatif et co-fabrication du parc, parcours pédagogiques sur des thématiques agricoles et environnementales par exemple), de production agricole (maraîchage, arboriculture) et d'approvisionnement pour les habitants.
- conforter certaines terres agricoles comme des espaces structurants du territoire, voués à s'intégrer pleinement dans l'agglomération.

### Méthodologie

- Définir la vocation, le programme d'aménagement et d'animation du parc : accent à mettre sur certaines typologies agricoles (filières courtes ? arboriculture ?), intégration d'une vocation ludique et pédagogique ? Etc.
- Identifier un périmètre qui réponde aux enjeux de proximité des centres urbains de l'agglomération, de capacité à développer des modes de cultures compatibles avec un cycle de production adaptée à la vocation retenue pour le parc et vérifier les conditions d'accès au site.
- Définir les besoins et possibilités en matière de gestion foncière des tenements non cultivés.
- Associer des acteurs de l'activité agricole à la définition du projet (avec prise en compte de sa viabilité économique).
- Intégrer le périmètre du parc agro-urbain dans les documents d'urbanisme.
- Définir un cadre de conventionnement avec les agriculteurs concernés.
- Engager les opérations d'aménagement.



*Le parc naturel-agricole de Pin Balma (31) : un parc qui associe une forte dimension d'animation culturelle / création d'un évènement festif annuel (pleins champs) et qui cherche à tisser des liens entre la culture agricole et paysanne et les habitants de l'agglomération.*



*Le parc de Bareme à Gardanne (13) : un parc qui se co-construit, où la transmission du savoir-faire agricole est la clé de voûte de sa mise en œuvre.*

*Ce parc s'envisage comme un processus fait pour renouer des liens entre les habitants des centres urbains et les acteurs du monde agricole. Il est en construction permanente.*

*L'écologie occupe une place importante dans ce processus. A terme le parc est un espace de production alimentaire (bio) qui permettra notamment d'alimenter les équipements publics.*

 secteurs favorables à l'implantation d'un parc agro-naturel. Critères : secteurs pouvant conjuguer des fonctions de coupure verte / limite à l'urbanisation, revêtant une fonction agricole, permettant des liens aisés à une polarité urbaine et / ou connectés à un axe modes doux structurant



## Aménager un parc urbain

### Contexte - Enjeux - Objectifs

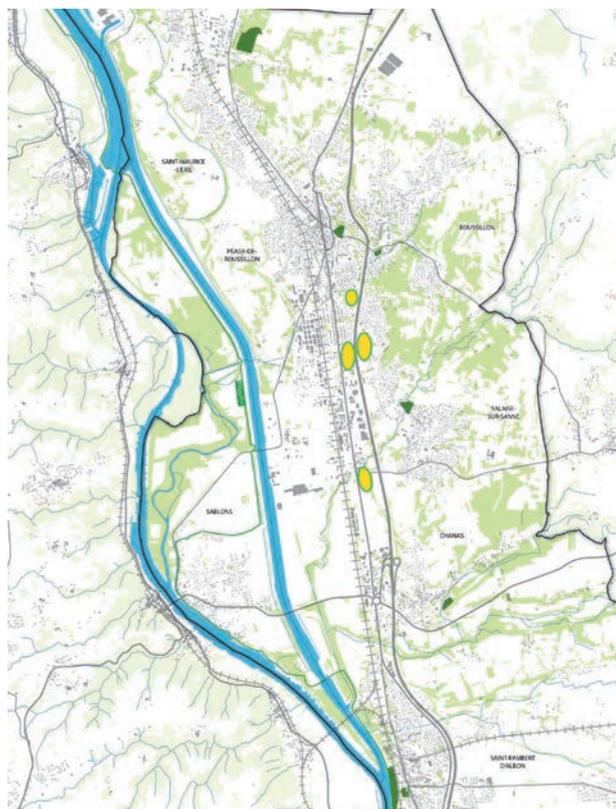
Pour améliorer l'attractivité urbaine de l'agglomération et répondre à l'enjeu du «comment donner envie de vivre en ville», il apparaît nécessaire :

- de ménager des équilibres entre emprises construites et espaces ouverts qui concrétisent la présence d'une forme de nature en ville rendant la compacité urbaine acceptable ;
- d'intégrer des fonctions de loisirs et de détente au sein des espaces urbanisés pour offrir aux habitants et aux usagers des lieux de ressourcement et de «rupture» avec l'intensité urbaine environnante.

La création d'un ou plusieurs parcs urbains, aux fonctions complémentaires aux parcs existants (parc Saint-Prix au Péage-De-Roussillon, parc de bon repos à Saint-Rambert d'Albon, parc chemin du Chatet à Salaise-sur-Sanne, parc des Varilles à St-Maurice l'Exil, etc.), répond à ces objectifs.

### Méthodologie

- Identifier les parcelles mobilisables pour la création d'un parc urbain, sur la base des critères suivants :
  - . proximité des centres-villes et des équipements (collèges, lycée prioritairement)
  - . conditions d'accessibilité pour les modes actifs depuis les centres-villes, les points de desserte transports en commun, les équipements structurants, etc.
  - . surfaces disponibles (l'échelle d'un parc suppose une superficie de minimum 2 à 3 hectares)
- Repérer ces parcelles dans le(s) document(s) d'urbanisme concerné(s)
- Réaliser un diagnostic de l'état du site, et notamment les études de sol dont les résultats pourront avoir un impact important sur les possibilités d'aménagement
- Définir le périmètre opérationnel, le programme d'aménagement du parc (niveaux d'équipements, usages et ambiances attendus, etc.) ainsi que l'enveloppe financière prévisionnelle des travaux.
- Réaliser le relevé topographique du périmètre opérationnel.
- Lancer les opérations de maîtrise d'œuvre (en régie ou via délégation à des bureaux d'études).



Parcs existants

Hypothèses d'implantation pour un parc urbain



Illustration indicative de référence : le parc du quartier du Bord de l'Eau à Villeneuve-le-Roi



Illustration indicative de référence : parc du quartier Desjardins à Angers



## DESCRIPTIF DE L'ACTION

**Objectifs :** Les vastes espaces agricoles du territoire et la diversité des productions agricoles constituent un potentiel fort, encore peu valorisé aujourd'hui, pour tendre vers un objectif d'autosuffisance alimentaire. La valorisation des productions locales et le développement des circuits courts sont les objectifs sous-jacents d'un développement durable du territoire.

Prévus dans la loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt du 13 octobre 2014 (Art 39), les projets alimentaires territoriaux (PAT) sont élaborés de manière concertée à l'initiative de l'ensemble des acteurs d'un territoire. Ils s'appuient sur un diagnostic partagé faisant un état des lieux de la production agricole locale et du besoin alimentaire exprimé au niveau d'un bassin de vie ou de consommation, aussi bien en termes de consommation individuelle que de restauration collective.

La nécessité avérée de reconsidérer les pratiques de production et de consommation à l'échelle de la planète, et la demande croissante des citoyens en ce sens, font écho à de nombreux enjeux locaux. Qu'il s'agisse d'augmenter l'autonomie alimentaire des territoires, de répondre à l'attente des citoyens en matière d'alimentation saine et durable, de lutter contre le réchauffement climatique à travers la préservation d'espaces verts et de terres arables dans les zones péri-urbaines, de développer l'emploi non-délocalisable dans le secteur agro-alimentaire, ou encore de promouvoir l'image des territoires à travers des produits de terroir ; les collectivités locales sont sans cesse amenées à définir des politiques agricoles et alimentaires. Elles sont donc des acteurs clés de la transition sociale et écologique, vers une agriculture et une alimentation durable, respectueuse des humains et de la planète.

La mise en place d'un tel projet à l'échelle de l'agglomération répond aux objectifs suivants :

- . Faire émerger un projet collectif à la dimension économique, environnementale et sociale : structuration et consolidation des filières et mise en adéquation de l'offre avec la demande locale, développement de la consommation de produits issus de circuits de proximité,...
- . Répondre à une demande sociale clairement exprimée par la population d'une plus grande maîtrise de son alimentation et d'une plus grande transparence dans les processus de culture et de transformation des produits alimentaires
- . Répondre à l'enjeu d'ancrage territorial de l'alimentation : production et consommation responsable, préservation de la biodiversité, cohésion sociale et territoriale,...

### COMMUNES OU SECTEURS CONCERNÉS : LES 8 COMMUNES

## CONDITIONS DE MISE EN OEUVRE

Cette action nécessite :

- . de bien identifier l'ensemble des acteurs et de les mettre en réseau ;
- . la mise en place d'une démarche progressive de projets en fixant les priorités à atteindre ;
- . d'appréhender le caractère multi-dimensionnel des projets alimentaires territoriaux.

## TEMPORALITÉ

**PHASE 1 :** Identifier et impliquer les acteurs du système alimentaire local

**PHASE 2 :** Réaliser un diagnostic des actions portées par la collectivité (circuit de proximité, gestion des déchets, protection du foncier, consommation responsable,...)

**PHASE 3 :** Définir la stratégie et les objectifs puis trouver les leviers d'actions adaptés au contexte

## LA MISE EN PLACE D'UN PROJET ALIMENTAIRE TERRITORIAL





Le plateau de Louze au Nord de l'agglomération

## GOVERNANCE DE PROJET

**MAITRISE D'OUVRAGE** : les deux EPCI, les communes

**PARTENAIRES MOBILISABLES** : la Chambre d'Agriculture, les équipements scolaires et leur unité de restauration, les agriculteurs, Agrilocal 26



## COÛTS ET FINANCEMENTS PRÉVISIONNELS

**COÛTS ESTIMÉS** : pas de renseignements disponibles

**FINANCEMENTS MOBILISABLES** : L'appel à projets PNA (Programme National pour l'Alimentation) du Ministère, les crédits des collectivités, les crédits du FEADER (en particulier initiatives LEADER) ou du FEDER sont autant de financements possibles

### INDICATEURS DE RÉUSSITE

Nombre d'acteurs contactés, mis en réseau  
Identification des actions portées par les collectivités  
Nombre d'actions mises en œuvre dans le PAT

### LIENS AVEC D'AUTRES ACTIONS

Action n°06 : mise en oeuvre d'un PAEN  
Action n°07 : système de parcs

### LIENS INTERACTIFS

<http://www.alimenterre.org/sites/www.cfsi.asso.fr/files/974-guide-iufn-cd33-projet-alimentaire-territorial.pdf>  
[http://draaf.auvergne-rhone-alpes.agriculture.gouv.fr/IMG/pdf/Reperes\\_et\\_outils\\_pour\\_construire\\_votre\\_Projet\\_Alimentaire\\_Territorial\\_auvergne\\_cle813e8a.pdf](http://draaf.auvergne-rhone-alpes.agriculture.gouv.fr/IMG/pdf/Reperes_et_outils_pour_construire_votre_Projet_Alimentaire_Territorial_auvergne_cle813e8a.pdf)  
[http://draaf.occitanie.agriculture.gouv.fr/IMG/pdf/brochure\\_focus\\_2015-11\\_cle0c4afb.pdf](http://draaf.occitanie.agriculture.gouv.fr/IMG/pdf/brochure_focus_2015-11_cle0c4afb.pdf)

## DESCRIPTIF DE L'ACTION

**Objectifs :** Les entrées d'agglomération constituent des espaces de transition, des «entre-deux» et sont étroitement liées aux perceptions que les usagers du territoire se font via l'utilisation de la voiture individuelle. Points de contact avec l'agglomération depuis sa périphérie, ces espaces revêtent des enjeux importants en matière «d'effet vitrine», supposant d'y installer prioritairement des activités / équipements ou autres programmes porteurs d'une image attractive pour le territoire.

La requalification des entrées d'agglomération doit répondre aux objectifs suivants :

- . Affirmer ces lieux comme des espaces de transition et créer la perception du changement
- . Mettre en valeur ces espaces porteurs des images de l'agglomération
- . Enrichir le rôle de ces entrées par une mixité programmatique
- . Inscrire ces espaces dans l'urbanité de l'agglomération : des espaces mixtes reliés aux polarités urbaines
- . Définir un projet pour chaque entrée, avec des modalités de gouvernance adaptés

**COMMUNES OU SECTEURS CONCERNÉS :** SABLONS, SAINT-MAURICE L'EXIL, ROUSSILLON, LE PÉAGE DE ROUSSILLON,

## CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE

Cela suppose un travail :

- sur l'axe routier concerné, avec une réflexion à inclure sur l'intégration de l'intermodalité et la priorité à donner aux transports alternatifs à la voiture ;

- sur l'ensemble des composantes qui en composent le paysage (bâties et espaces ouverts) --> Réflexion globale impliquant les acteurs du développement économique et commercial.

Il pourrait être intéressant de définir un vecteur commun à l'aménagement des entrées : alignements arborés structurants, signalétique, mise en lumière, etc.

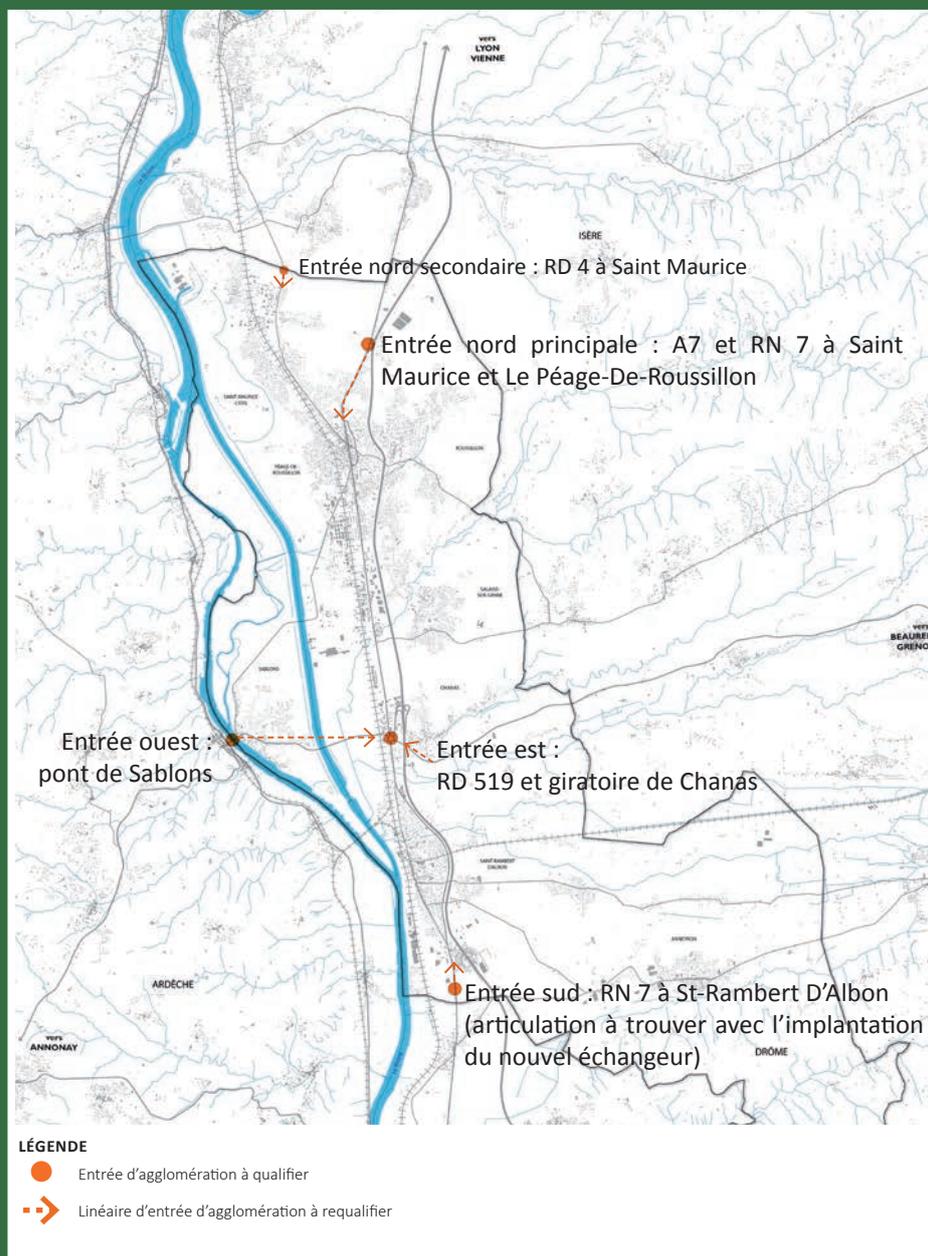
## TEMPORALITÉ

**PHASE 1 :** Réaliser une analyse approfondie du contexte de chaque entrée d'agglomération et définir des outils d'aménagement à appliquer à chacune d'elle

**PHASE 2 :** Définir le programme de requalification propre à chaque entrée

**PHASE 3 :** Mettre en œuvre les projets

## LES CINQ ENTRÉES DE L'AGGLOMÉRATION COMME DES LIEUX PORTEURS DE L'IMAGE DU TERRITOIRE





Requalification de l'entrée d'agglomération de Laval, la RD 57 à Saint-Berthevin (53)

## GOVERNANCE DE PROJET

**MAITRISE D'OUVRAGE** : le gestionnaire de l'axe concerné (DIR Centre-Est, CD 38, CD 26) ou les communes

**PARTENAIRES MOBILISABLES** : à définir en fonction de la nature des programmes à développer (interventions sur le bâti / sur les espaces ouverts). L'intervention sur les espaces publics supposera des interactions avec les concessionnaires réseaux, les gestionnaires des transports en commun, le syndicat d'énergie le cas échéant, etc.



Exemple de requalification d'une entrée d'agglomération par la mise en œuvre d'une stratégie végétale structurante : agglomération de Strasbourg (67)

## COÛTS ET FINANCEMENTS PRÉVISIONNELS

**COÛTS ESTIMÉS** : Les coûts d'objectif des aménagements sont fonction des niveaux d'intervention (y compris en matière de réseaux) et de la nature des programmes à y développer. Les ratios couramment constatés pour des opérations de requalification de voirie (y compris reprise des réseaux, éclairage public, marquages, trottoirs et signalisation) varient entre 300 et 500 €HT/m<sup>2</sup>, hors frais d'ingénierie.

**FINANCEMENTS MOBILISABLES** : La participation des partenaires est fonction de la nature des interventions.

A noter : les conseils départementaux prennent usuellement à leur charge le remplacement de la couche supérieure de roulement dans le cas d'intervention sur des voiries départementales.

### INDICATEURS DE RÉUSSITE

Mise en œuvre d'une mixité urbaine au niveau des entrées d'agglomération

Gain d'image via la mise en œuvre d'un projet de paysage global, ayant agi sur les espaces ouverts comme sur les architectures en présence

Valorisation de l'intermodalité via l'intégration des modes doux, la création de parkings co-voiturage, etc.

### LIENS AVEC D'AUTRES ACTIONS

Action n°15 : linéaires de voiries structurants

### LIENS INTERACTIFS

[http://www.cher.gouv.fr/content/download/8160/50529/file/Entree\\_ville\\_contexte.pdf](http://www.cher.gouv.fr/content/download/8160/50529/file/Entree_ville_contexte.pdf)

Requalification de l'entrée Nord principale sur la RN 7 à Saint-Maurice l'Exil & Péage-de-Roussillon

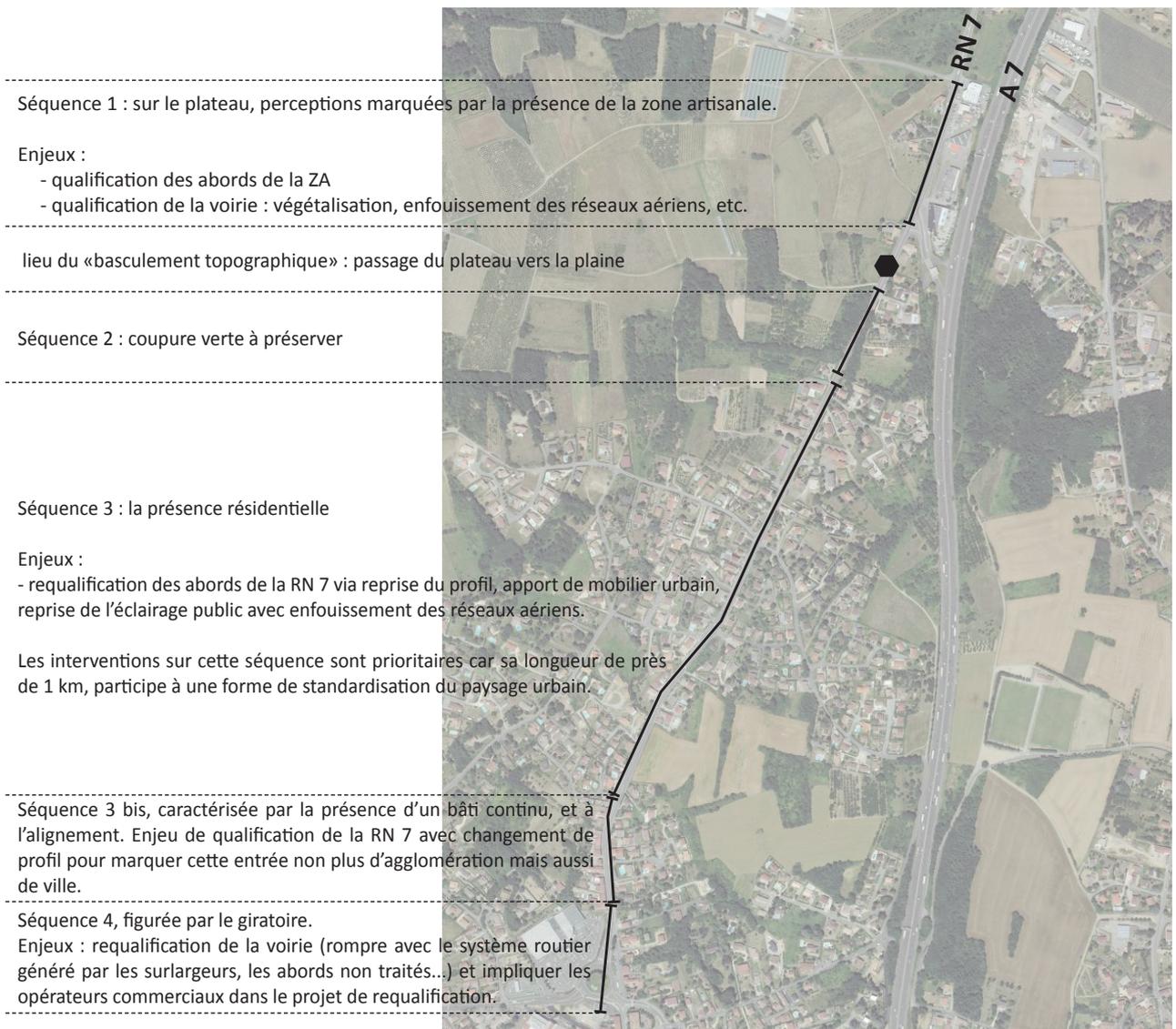
Contexte - Enjeux - Objectifs

L'entrée sur le territoire de l'agglomération depuis le nord se fait principalement par l'usage de la RN 7 et de l'A7. L' A7 constitue un axe de déplacement sur lequel les capacités d'intervention sont limitées. Les épaisseurs végétales qui l'accompagnent et les murs anti-bruits forment des écrans qui limitent les perceptions de l'agglomération depuis les voies de circulation. Des points de contact visuels entre l'autoroute et l'agglomération existent mais dans des échelles de perception ouvertes et lointaines.

Les enjeux de qualification de l'entrée nord de l'agglomération se portent ainsi prioritairement sur la RN 7 et ses abords.

Méthodologie

L'entrée nord de l'agglomération sur la RN7 ne se limite pas à un lieu précis mais à une séquence comprise entre la zone artisanale située au niveau du carrefour RN7 / rue Louise Michel (sur la commune de St-Maurice l'Exil) jusqu'au giratoire de l'entrée de ville. Sur ce linéaire d'un peu moins de 2 km, plusieurs séquences existent, revêtant des enjeux spécifiques. Néanmoins la requalification de la RN 7 et de ses abords apparaît comme un enjeu transversal et prioritaire (se reporter à la fiche action 12 relative à la requalification des linéaires de voiries structurantes pour la méthodologie d'intervention).





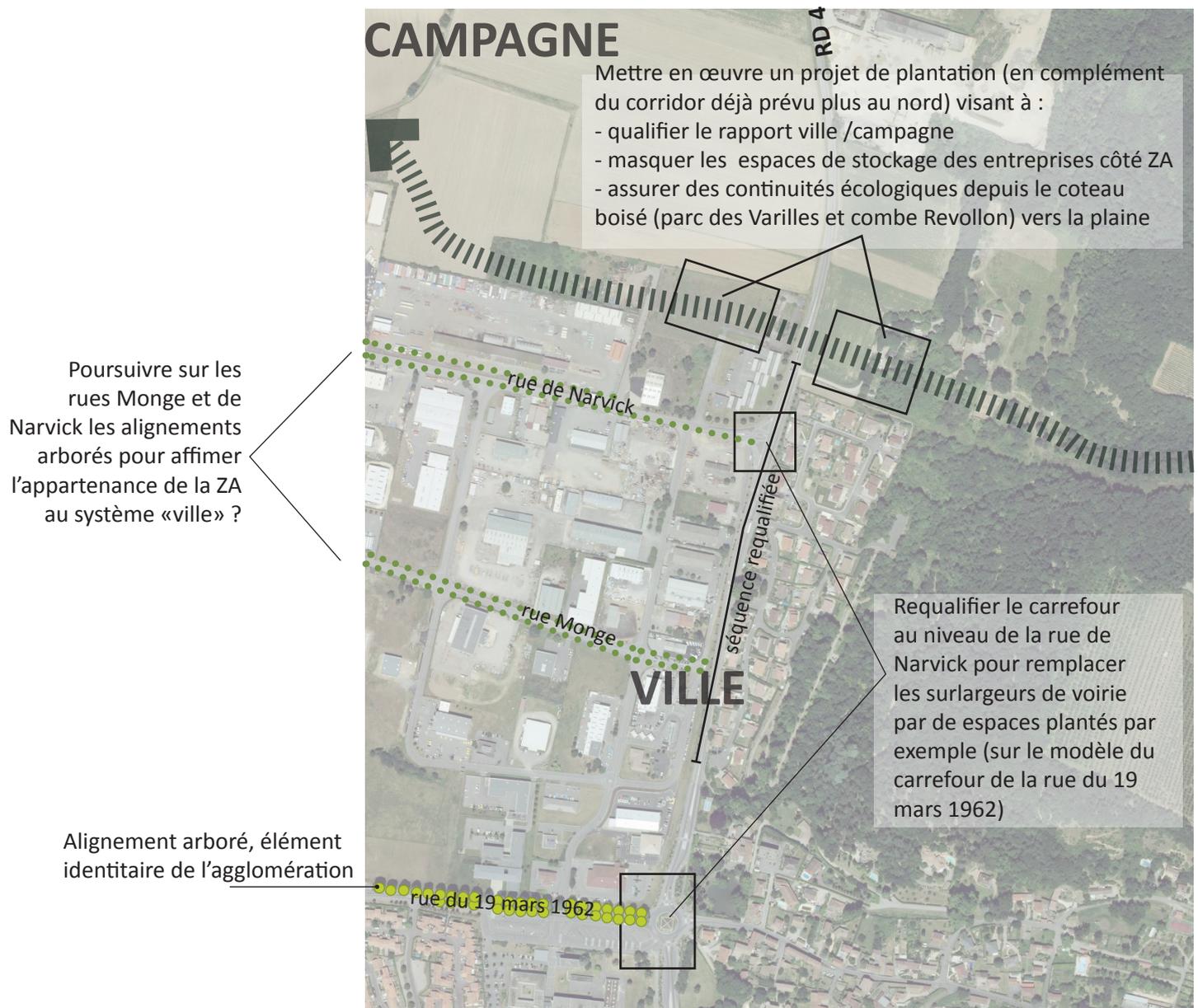
Requalification de l'entrée Nord secondaire sur la RD 4 à Clonas sur Varèze

Contexte - Enjeux - Objectifs

La RD 4 constitue également un axe d'entrée important sur la partie Nord du territoire. Inscrite sur l'axe RD 1086 (à Condrieu) / RN 7 (au Péage de Roussillon), la RD 4 occupe une place majeure dans la structuration des déplacements à l'échelle du bassin de vie. Cela la rend porteuse d'une part de l'image de l'agglomération.

Méthodologie

L'entrée nord de l'agglomération sur la RN7 ne se limite pas à un lieu précis mais à une séquence comprise entre la zone d'activité Rhône Varèze et la rue du 19 mars 1962. Etirer le modèle du premier carrefour réaménagé vers le second. Sur ce linéaire d'environ 750 mètres, plusieurs séquences existent, revêtant des enjeux spécifiques. La RD 4 a ici déjà connu une requalification. Les enjeux portent ainsi principalement sur la gestion des carrefours avec les voies qui s'y connectent et sur les interventions ponctuelles à mener pour mieux qualifier le rapport ville-campagne qui caractérise cette entrée de ville et d'agglomération. Ce projet doit être réfléchi dans le cadre de l'extension de la ZAE Rhône-Varèze.





Requalification de l'entrée Sud sur la RN 7 à Saint-Rambert d'Albon

Contexte - Enjeux - Objectifs

La localisation identifiée pour l'entrée Sud sur le territoire de l'agglomération est caractérisée par :

- Une situation de limite ville / campagne
- Un contexte de périurbanité, les occupations bâties figurant l'entrée en agglomération jusqu'au giratoire sont des architectures caractéristiques des zones commerciales et d'activités.

Les perceptions qui s'offrent aux usagers depuis la RN 7 sont larges et ouvertes sur le grand paysage, faisant pleinement participer les surfaces agricoles à cette entrée d'agglomération.

Le double alignement de platanes qui bordent la voie sont un vecteur identitaire de l'agglomération et donc à préserver (avec anticipation d'un plan de gestion en cas de nécessité de renouvellement des sujets).

Les objectifs pour la requalification de l'entrée sud de l'agglomération sont ainsi principalement de deux ordres

- Agir sur la RN 7 pour la faire passer du statut de route à celui de boulevard urbain.
- Agir sur les abords de la RN 7 :
  - . par la façade urbaine construite par des fronts bâtis participant à la qualification du paysage urbain
  - . par les accotements de la RN 7 : au regard de l'échelle d'inscription de cette entrée d'agglomération et des composantes paysagères en place (alignements de platanes, surfaces agricoles, vues lointaines sur les massifs), une identité végétale pourrait y être affirmée, à l'image des «parkways». Les abords de la RN7 pourraient être qualifiés par des bandes plantées qualifiant les perceptions et proposant des continuités écologiques.

Méthodologie

La requalification de la RN 7 et de ses abords apparaît comme un enjeu transversal et prioritaire (se reporter à la fiche action 12 relative à la requalification des linéaires de voiries structurantes pour la méthodologie d'intervention).

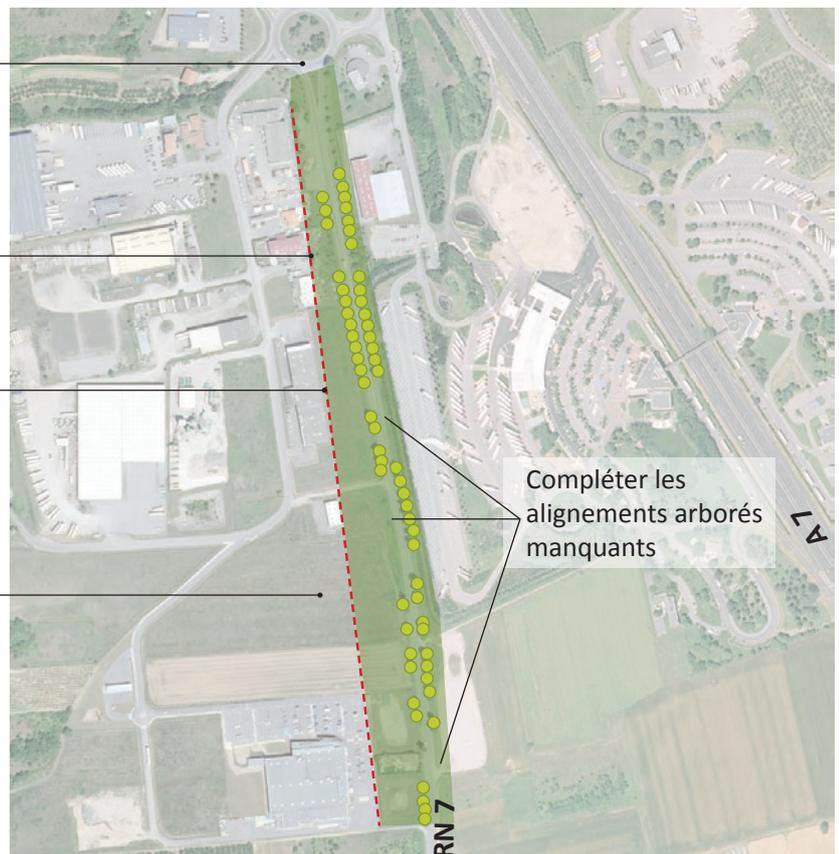
L'intervention sur les abords de la voirie pourra nécessiter des acquisitions foncières, à anticiper via la définition d'emplacements réservés dans le PLU ou par tout autre dispositif permettant au maître d'ouvrage d'agir sur ces épaisseurs.

Intégrer le giratoire et ses abords aux aménagements (identité spatiale / mise en lumière / signalétique...)

Inscrire la RN7 dans une épaisseur végétale plus affirmée pour tendre vers l'image d'un boulevard urbain

Qualifier la façade urbaine : qualité architecturale des fronts bâtis / traitement des espaces extérieurs

Appliquer aux parcelles identifiées comme constructibles les enjeux de qualification de la façade urbaine (préverdissement)





Requalification de l'entrée Est sur la RD 519 à Chanas

Contexte - Enjeux - Objectifs

L'entrée Est de l'agglomération a été définie sur la RD 519, sur le secteur compris entre la rue de l'avenir et le giratoire de Chanas (pour une longueur d'environ 600 mètres). Cette séquence de l'itinéraire s'inscrit dans un tissu urbain décousu avec une typologie majoritaire de locaux d'activités artisanales. Les formes urbaines qui ont privilégié des implantations « en recul » de la voie ménagent une place importante aux espaces ouverts mais peu qualifiés. Il ressort de cette organisation urbaine des perceptions de périurbanité. Sur cette séquence, les perceptions offertes depuis la RD 519 sont globalement très ouvertes, ce qui est peu compatible avec l'objectif de marquer une entrée d'agglomération. Cela amène à envisager un travail de « resserrement » des perceptions autour de l'axe, par un travail de jalonnement (via des plantations, une affirmation d'un alignement bâti, etc.).

Il faut par ailleurs souligner ici l'absence de composantes paysagères singulières qui permettraient de fonder un aménagement identitaire. Le giratoire constitue néanmoins un lieu d'accroche important à inscrire dans un travail de « marqueur territorial » : le giratoire marque le croisement RN 7 / RD 519 / RD 1082 et figure un point d'intensité en matière de déplacements à valoriser pour son potentiel d'effet vitrine du territoire.

Pour affirmer l'entrée d'agglomération comme un lieu pourvu d'une urbanité plus affirmée, il est nécessaire d'agir conjointement :

- sur le profil de la RD 519 : intégration de mobilier urbain, végétalisation structurante des accotements, intégration de cheminements réservés aux modes actifs, etc.
- sur les parcelles situées en bordure de la voie, car leur traitement participera pleinement aux perceptions que les usagers se font de cette entrée d'agglomération depuis la RD 519.

A noter : depuis le pont qui enjambe l'autoroute les vues sur les parcelles d'activités situées en contre-bas sont particulièrement ouvertes ce qui rend prioritaire la qualification de ces lieux (en agissant sur les architectures comme sur leurs abords).

Méthodologie

La requalification de la RD 519 et de ses abords apparaît comme un enjeu transversal et prioritaire (se reporter à la fiche action 12 relative à la requalification des linéaires de voiries structurantes pour la méthodologie d'intervention).

L'intervention sur les abords de la voirie pourra nécessiter des acquisitions foncières, à anticiper via la définition d'emplacements réservés dans le PLU ou par tout autre dispositif permettant au maître d'ouvrage d'agir sur ces épaisseurs. Un projet pourrait également être conduit sur le giratoire et ses abords (aménagement « totémique » / mise en lumière...) pour qualifier ce point d'entrée dans l'agglomération.

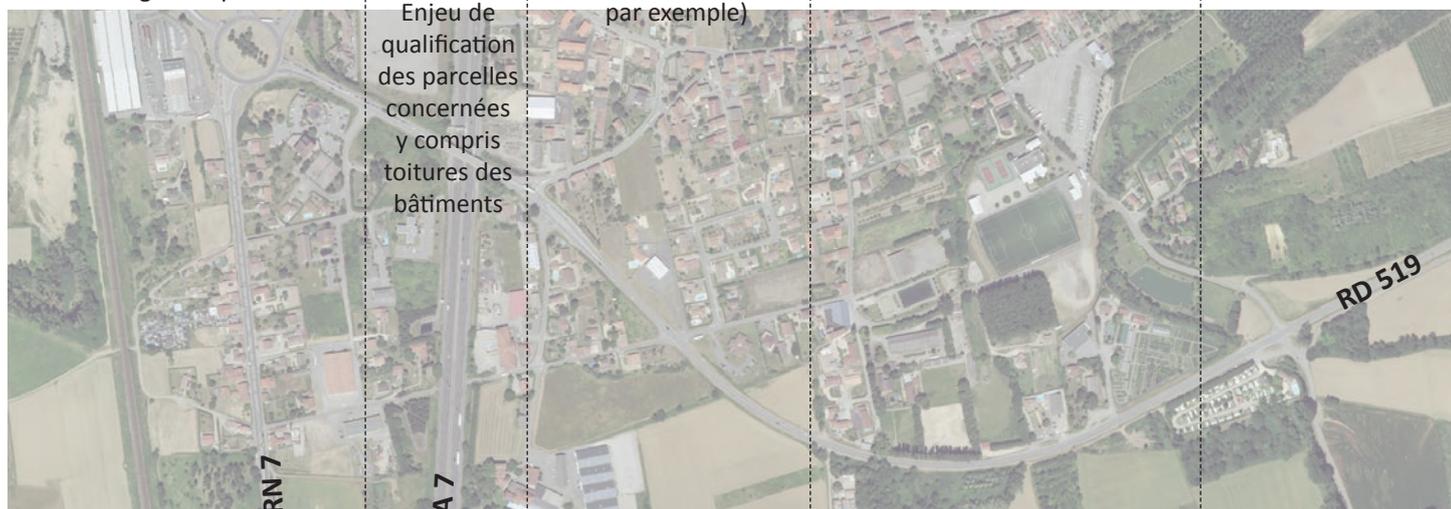
Traiter le giratoire comme un « marqueur » de l'entrée d'agglomération : identité spatiale / mise en lumière / signalétique...

Depuis le pont : perceptions ouvertes et diffuses. Enjeu de qualification des parcelles concernées y compris toitures des bâtiments

Perceptions du bâti peu qualifiantes : enjeu de traitement des abords de la RD (épaisseurs végétales par exemple)

Un traitement des abords de la RD 519 (plantations denses) qui ne laissent que peu percevoir les occupations bâties. Epaisseurs végétales à conforter.

Perceptions ouvertes sur la plaine agricole à ménager.





Requalification de l'entrée Ouest sur la RD 1082 à Sablons

Contexte - Enjeux - Objectifs

L'entrée ouest de l'agglomération se formalise par la séquence de la RD 1082 comprise entre le pont de Sablons et le giratoire de Chanas, sur une longueur d'environ 3,5 km. Le contact avec le territoire se fait en effet en plusieurs étapes :

- par le pont de Sablons depuis la rive droite du Rhône, à valoriser pour les perceptions qu'il offre du Rhône naturel et des quais récemment réaménagés ;
- par la RD 1082 dans la traversée de Sablons, à requalifier pour conjuguer les enjeux de fonctionnalité routière et qualité de paysage urbain ;
- par le pont sur le canal, à valoriser pour les perceptions qu'il offre sur le grand paysage de la vallée du Rhône (avec impact visuel de l'entreprise d'extraction de matériaux)
- par la RD 1082 dans la plaine cultivée, avec un enjeu d'anticipation de traitement des interfaces avec les zones de développement économique et industriel ; à noter que sur une partie de cette section la RD 1082 est implantée en surplomb ce qui offre des points de vue singuliers sur les implantations situées en contre-bas.
- par l'arrivée sur le giratoire de Chanas qui constitue un point d'articulation entre des axes structurants de l'agglomération et qui porte ainsi un enjeu d'image du territoire.

Méthodologie

La requalification de la RD 1082 et de ses abords apparaît comme un enjeu transversal et prioritaire (se reporter à la fiche action 12 relative à la requalification des linéaires de voiries structurantes pour la méthodologie d'intervention).

L'intervention sur les abords de la voirie pourra nécessiter des acquisitions foncières, à anticiper via la définition d'emplacements réservés dans le PLU ou par tout autre dispositif permettant au maître d'ouvrage d'agir sur ces épaisseurs. La question de l'intégration de cheminements modes doux et de gestion des accotements (sur les secteurs non bâtis) sont notamment des objectifs à intégrer au projet de qualification de cette entrée d'agglomération.



Mise en valeur du pont (peinture / mise en lumière).



Passer d'un vocabulaire routier à celui d'un espace public de centre-bourg : profil, mobilier urbain, matériaux de sol, etc.



Mise en valeur du pont : valorisation circulations modes doux / connexions modes doux aux berges, etc.



Qualification de la séquence «plaine cultivée» : plantation des accotements par exemple





## DESCRIPTIF DE L'ACTION

Objectifs : Le développement urbain de l'agglomération a fortement limité et contraint les continuités écologiques reliant les plateaux à la vallée du Rhône, corridor écologique majeur. Les perméabilités Est/Ouest au sein du tissu urbanisé sont relativement restreintes et les affluents sont contraints dans les traversées urbaines.

Les réflexions concernant l'aménagement et le développement de l'agglomération, intégrant requalification et nouvelles extensions, constituent des opportunités de renforcement ou de restauration des principales continuités écologiques, s'appuyant essentiellement sur les affluents du Rhône : la Sanne, le Dolon et le Bancel.

- . Renforcer et restaurer les principales continuités écologiques reliant les plateaux à la vallée du Rhône
- . Profiter des opportunités créées par les projets de requalification des axes routiers et de renouvellement urbain pour optimiser la perméabilité des espaces et renforcer la trame verte et bleue, d'est en ouest.
- . Valoriser les milieux naturels existants ou les restaurer dans la traversée urbaine de l'agglomération

COMMUNES OU SECTEURS CONCERNÉS : CHANAS, ANNEYRON, SALAISE-SUR-SANNE, ST-MAURICE-L'EXIL

## CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE

Des études plus approfondies sont nécessaires sur ces différents secteurs de continuité afin de bien :

- . évaluer les fonctionnalités écologiques des corridors (franchissement des ouvrages, espèces susceptibles d'utiliser le corridor) ;
- . identifier les mesures à mettre en place et leur faisabilité technique et financière.

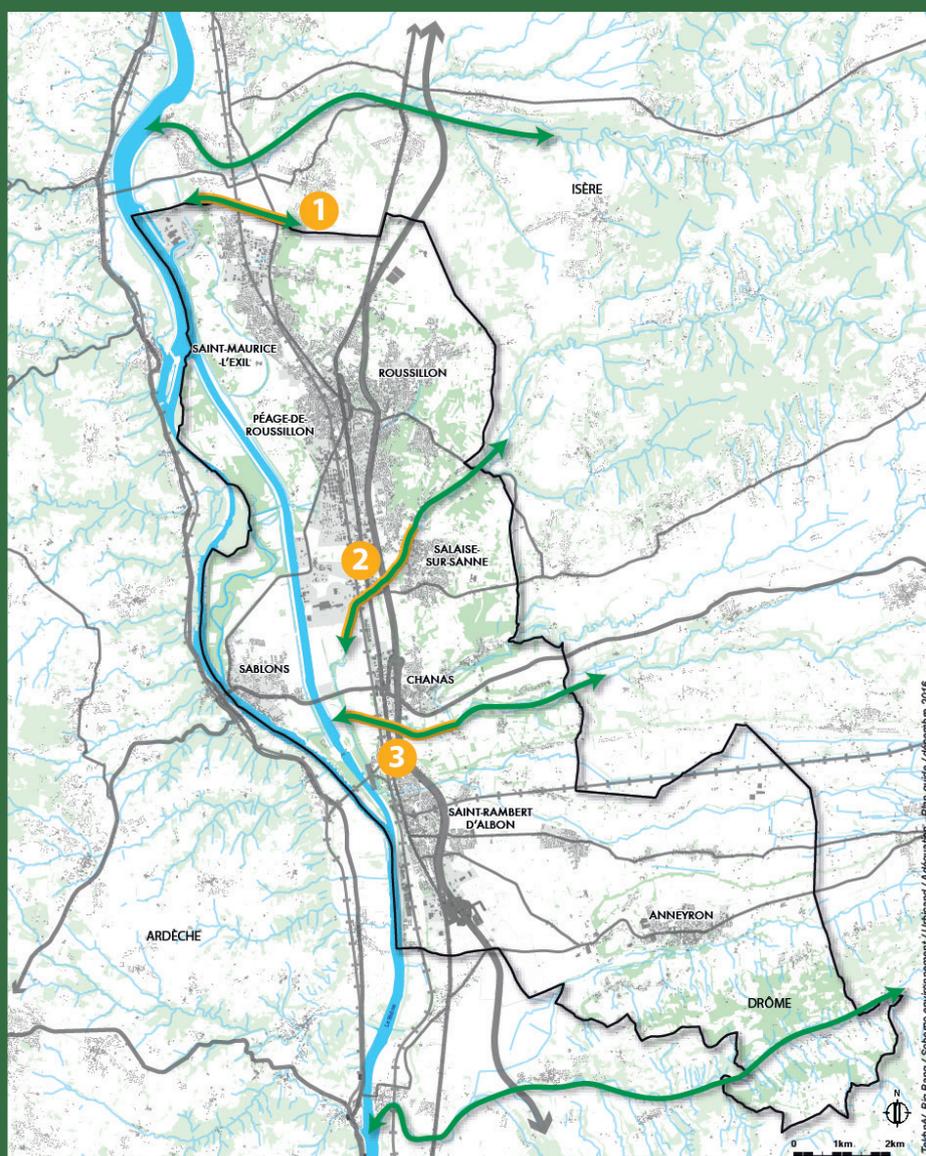
## TEMPORALITÉ

PHASE 1 : Localiser précisément les corridors écologiques dans leur emprise

PHASE 2 : Définir un projet de restauration ou de création d'un corridor écologique en lien avec les contrats corridor du PARC du Pilat, qui valorise les autres fonctions (liaisons douces, espaces publics, ...)

PHASE 3 : Engager les opérations de maîtrise d'œuvre

## LES CORRIDORS ÉCOLOGIQUES STRUCTURANTS DE L'AGGLOMÉRATION



### LÉGENDE

↔ Les continuités écologiques à valoriser



Coulée verte à l'intérieur d'une opération d'aménagement :  
exemple de la promenade des frênes à Couëron (44)  
par Zephyr paysage

## GOVERNANCE DE PROJET

**MAITRISE D'OUVRAGE** : les deux EPCI ou les communes concernées

**PARTENAIRES MOBILISABLES** : Gestionnaires d'infrastructures pour les ouvrages, associations locales de protection de la nature



Intégration d'une zone d'activités dans son environnement :  
exemple du Bourget-du-lac (73) par Patriarche & co architectes

## COÛTS ET FINANCEMENTS PRÉVISIONNELS

**COÛTS ESTIMÉS** : Coûts variables selon les aménagements réalisés (pour exemple) :

- coût approximatif pour l'aménagement d'un corridor sur 100m de long : environ 16 000 € HT (aménagement et plantations hors acquisition)
- coût approximatif pour l'optimisation d'un ouvrage hydraulique sous voirie : environ 40 000 € HT

**FINANCEMENTS MOBILISABLES** : Financements Région (FEDER) et Conseil Départemental possibles. L'intégration du ou des projets dans le Contrat Vert et Bleu du PNR du Pilat pourrait être envisagée.

## INDICATEURS DE RÉUSSITE

- Surface d'espaces aménagés
- Linéaire de plantations
- Linéaire de liaisons douces aménagées
- Surface maîtrisée par la collectivité (tacquisition foncière,...)

## LIENS AVEC D'AUTRES ACTIONS

- Action n°07 : système de parcs
- Action n°24 : projets urbains durables

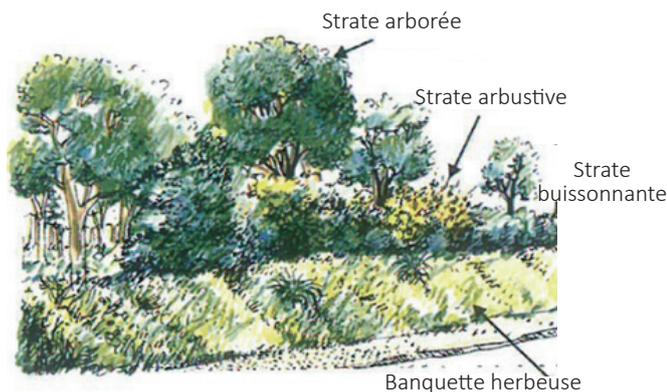
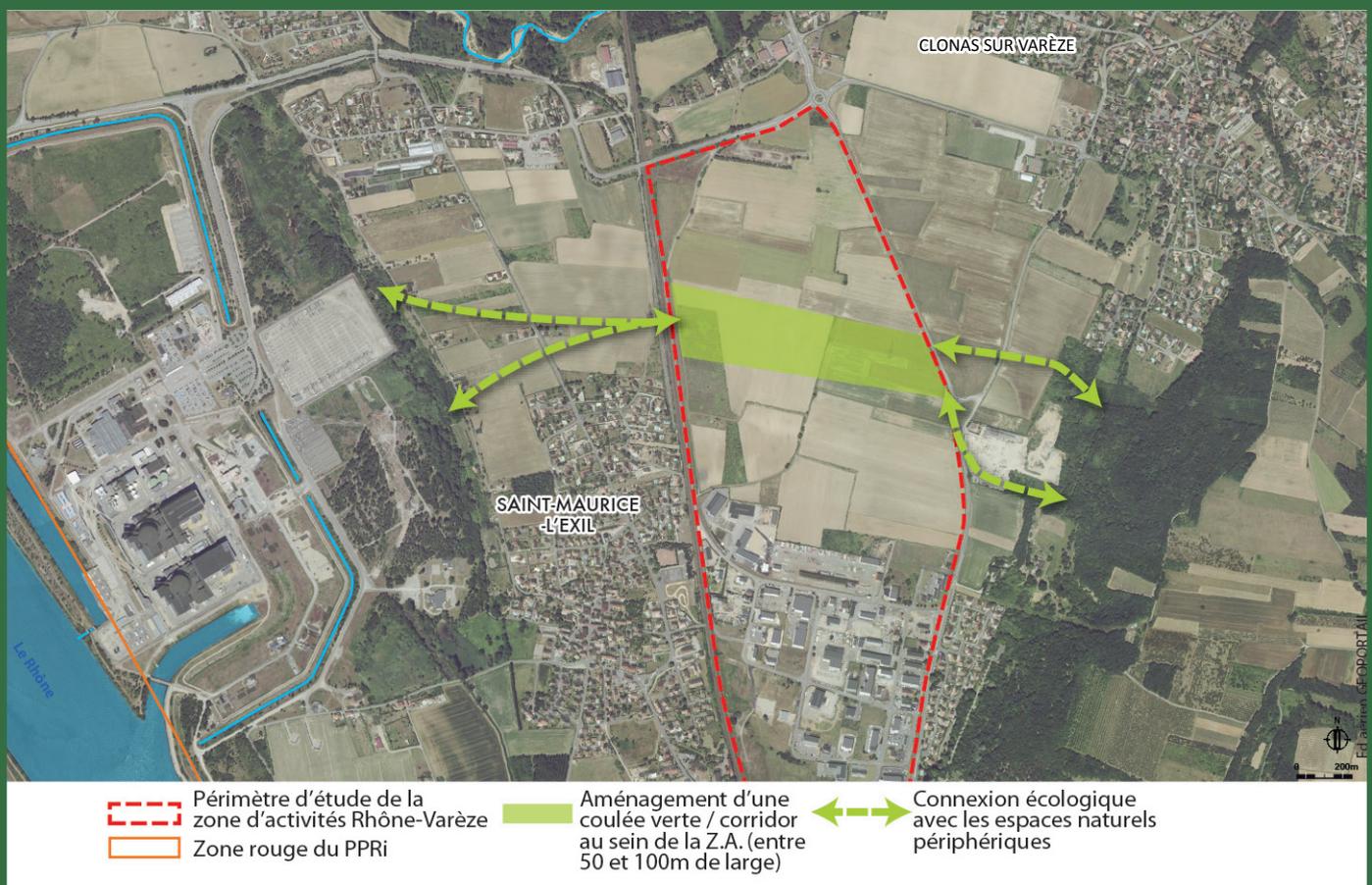
## LIENS INTERACTIFS

Corridor écologique au sein de la zone d'activités de Rhône-Varèze

Le développement d'une zone d'activités est envisagé au nord de l'agglomération, dans la continuité du bâti existant, mais restreignant de fait le corridor écologique sur les communes de Clonas-sur-Varèze et St Maurice de l'Exil, reliant les bords du Rhône aux coteaux boisés du plateau.

Même si la zone se localise en grande partie en dehors du périmètre de l'agglomération, il est important de souligner l'importance du maintien d'un espace libre de construction et attractif pour la faune. Cet espace peut trouver sa place au droit des lignes électriques haute-tension, qui ne pourra de toute façon pas être urbanisé. Ainsi, une coulée verte d'environ 50 à 100 m de large, composée de prairies et de haies, bosquets, est à intégrer dans le cadre du plan d'aménagement de la zone. La gestion de cet espace collectif est à être en place. Un traitement spécifique des traversées de voiries sera recherché. Les continuités écologiques avec les espaces agro-naturels périphériques sont assurées par la perméabilité des espaces agricoles restants.

AMÉNAGEMENT D'UN CORRIDOR AU SEIN DE LA ZONE D'ACTIVITÉS



Exemple de traitement végétal des franges du corridor écologique

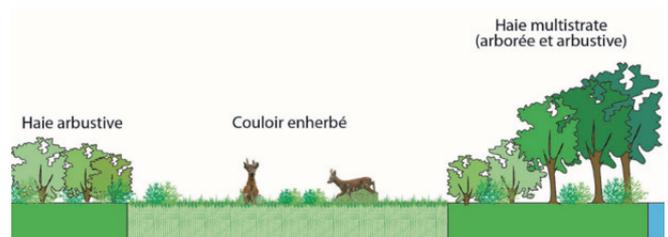


Schéma de principe pour la création d'un corridor écologique



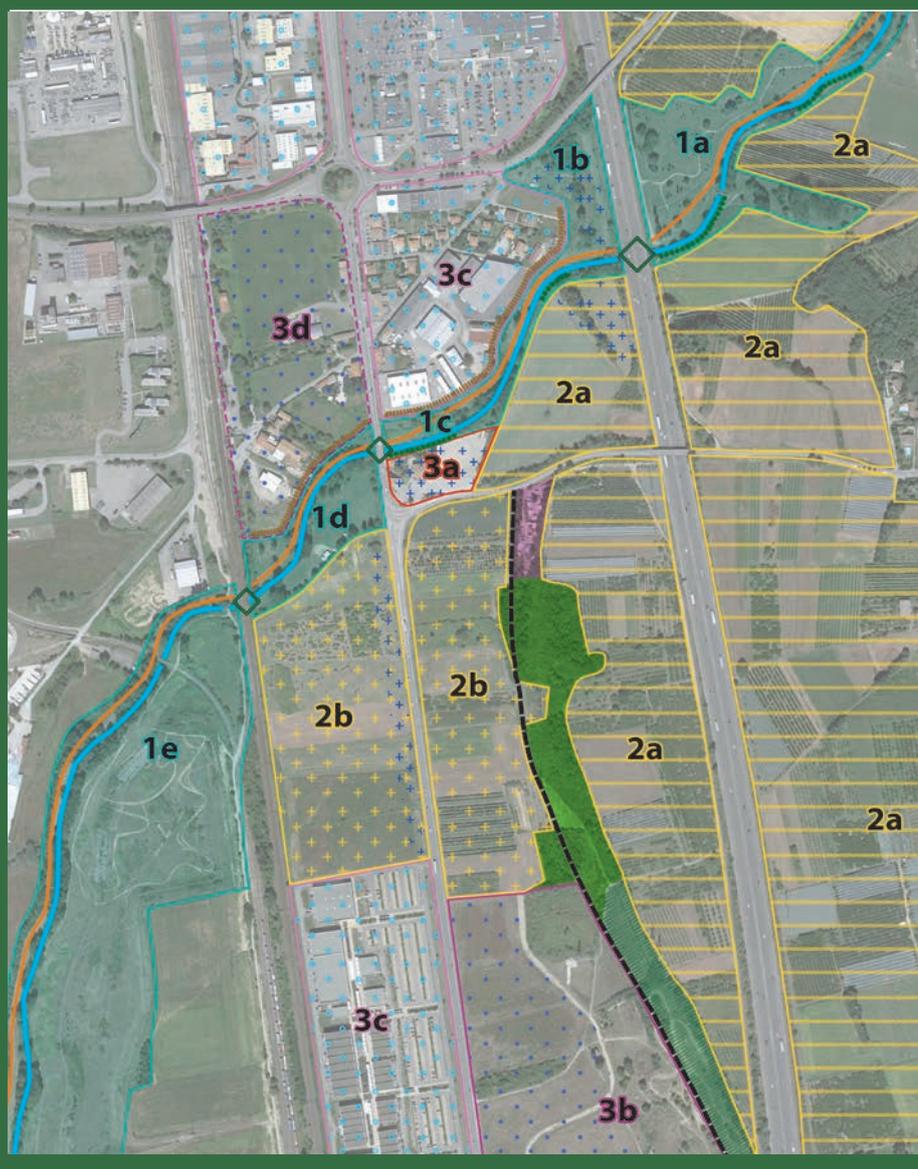
### Corridor écologique de la Sanne

Relativement perturbée dans ses fonctionnalités écologiques, le tronçon aval de la Sanne fera l'objet d'un traitement écologique et paysager dans le cadre de l'aménagement de la zone Inspira et de la zone des Nèves. Il s'agit ici de traiter le tronçon traversant la zone agglomérée en reconquérant un maximum d'espace de part et d'autre de la rivière afin de renforcer le corridor écologique associé à la rivière et ses milieux annexes.

Plusieurs orientations, à étudier plus finement, sont proposées :

- Renforcer la franchissabilité des 3 infrastructures (voie ferrée, A 7 et RN 7) en aménageant des banquettes (cf. illustration) permettant le déplacement de la faune sous l'ouvrage, en bordure du cours d'eau.
- Reconquérir les espaces de mobilité de la rivière, après acquisition, si nécessaire, du foncier riverain (et anticipation des déconstructions nécessaires), et leur assurer une vocation naturelle (prairies inondables), sans l'aménagement de nouveaux obstacles.
- Améliorer le traitement végétal des franges bâties (renaturation de certains espaces riverains urbanisés), de part et d'autre du corridor, afin de créer un espace refuge et attractif.
- Requalifier les berges de la rivière : restauration morphologique si nécessaire, traitement en pente douce des berges, renforcement de la ripisylve,...
- Gérer les crues de la Sanne lors d'épisodes pluvieux intenses (retrouver des zones d'expansion des crues à proximité de la Sanne, dans les espaces agricoles)

### RENFORCEMENT DU CORRIDOR DE LA SANNE



#### 1 Le corridor écologique de la Sanne à revaloriser

- Objectif global :**  
Assurer la continuité écologique sous la forme d'un parc linéaire entre la Salaise et le Rhône
- Sous-objectifs :**  
Retrouver l'espace de mobilité de la rivière et renforcer la continuité écologique
- Reconquête hydraulique des espaces riverains
  - Reprise morphologique des berges
  - Épaississement de la ripisylve
  - Aménagement des 3 points de franchissement des infrastructures
  - Prolonger la vocation du parc de loisirs
  - Poursuite des itinéraires piétonniers
  - Traitement des lisières entre le parc et l'espace bâti
- 5 sections :**
- 1a Parc urbain de Salaise déjà aménagé
  - 1b Espace hydraulique à reconquérir et à intégrer au parc. Berges à réaménager en rive gauche et chemin piétonnier à créer en rive droite
  - 1c Espace de mobilité de la rivière à retrouver et berges à reprofiler en rive gauche
  - 1d Itinéraire piéton à créer et renforcer la ripisylve
  - 1e Continuité écologique et paysagère à poursuivre au sein d'INSPIRA

#### 2 Les espaces agricoles à conforter

- Objectif global :**  
Retrouver des espaces agricoles actifs au cœur de l'agglomération
- Sous-objectifs :**
- 2a Conforter les espaces agricoles existants
  - 2b Reconquérir les espaces agricoles de part et d'autre de la RN 7 (projet agricole à structurer : maraîchage, horticulture, ...)
  - 2c Retrouver des surfaces / volumes d'expansion des crues au sein des espaces agricoles

#### 3 Des aménagements urbains en cohérence avec les risques d'inondations

- Objectif global :**  
Retrouver de la constructibilité suite à la mise en œuvre d'un plan de reconquête du champ d'expansion des crues et d'un plan de désimpermeabilisation
- Sous-objectifs :**
- 3a Espaces de reconquête hydraulique
  - 3b Espaces à aménager dans un principe de transparence hydraulique (programmation compatible avec le risque et accès hors d'eau)
  - 3c Espaces à désimpermeabiliser (espaces de stationnement)
  - 3d Espaces à aménager à long terme, une fois le risque d'inondation limité
  - Côtière boisée à renforcer

Exemple de renaturation d'une rivière





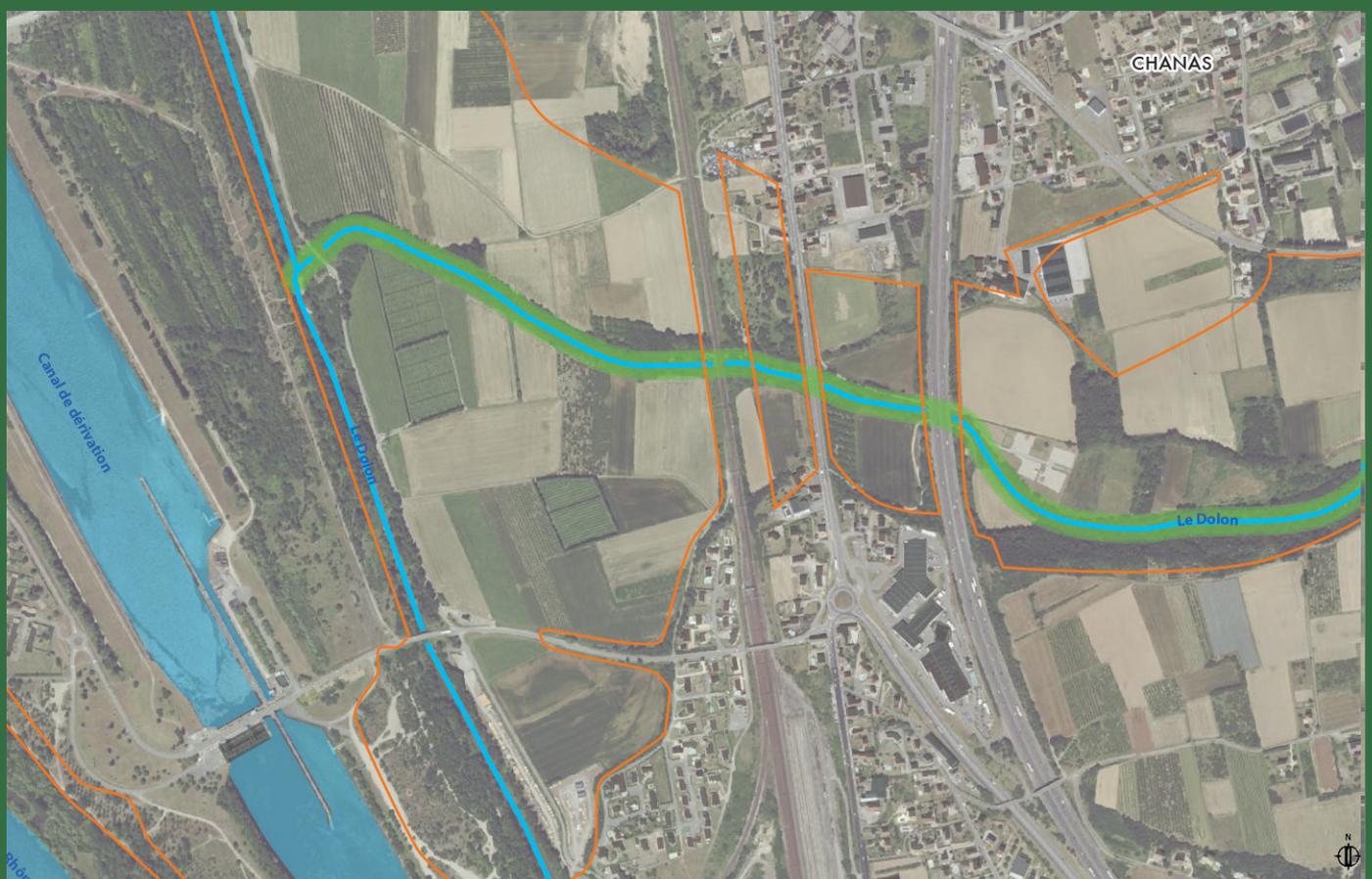
## Corridor écologique du Dolon

Les espaces riverains du Dolon participent aux champs d'expansion des crues et bénéficient d'une protection vis-à-vis de l'urbanisation par l'intermédiaire du plan de prévention des risques d'inondation.

Les objectifs d'optimisation écologique pourraient être les suivants :

- Valorisation des espaces riverains en prairies humides, accueillant à la fois une diversité floristique et des milieux permettant une bonne rétention des eaux.
- Aménagement d'une liaison douce et d'espaces récréatifs en bordure de la rivière, permettant de rejoindre les berges du Rhône.
- Traitement /éradication des espèces invasives.

### VALORISATION DES ABORDS DU DOLON



Exemple d'ouvrage mixte avec banquette



## AXE 02

Un territoire qui capitalise sur ses infrastructures de transport structurantes



## DESRIPTIF DE L'ACTION

**Objectifs :** Renforcer l'attractivité des gares TER afin de faciliter l'accès au territoire et réduire les nuisances et pollutions liées au trafic automobile. Cela passe notamment par trois actions prioritaires à engager :

- . Centralité et perméabilité : constituer de véritables pôles d'échanges multimodaux (accessibilité améliorée, desserte TC optimale et intermodalité, stationnement maîtrisé, information et services aux voyageurs, etc.)
- . Densification et renouvellement urbain : valoriser les secteurs urbains à proximité de la gare par des opérations immobilières de densification et de renouvellement urbain
- . Animation et fonctionnalité : implanter des commerces/ services/ équipements/ nouveaux usages (conciergerie, laboratoire d'analyse médicale, ...) au plus près des voyageurs pour inciter au changement de pratique modale

**COMMUNES OU SECTEURS CONCERNÉS : PÉAGE-DE-ROUSSILLON, SAINT-RAMBERT-D'ALBON, SALAISE-SUR-SANNE**

## CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE

La valorisation des gares suppose :

- . de mettre en place une offre variée, complémentaire et coordonnée entre différents modes de transport (voitures, vélos, piétons, train) ;
- . d'organiser le rabattement en facilitant les accès aux gares pour tous les modes de déplacements ;
- . de définir une politique tarifaire de stationnement automobile ;
- . de développer de nouveaux usages à proximité immédiate de la gare (crèche, laboratoire d'analyse, supérette, point AMAP, boulangerie, tabac-presse, ....) ;
- . d'adopter une stratégie de veille foncière.

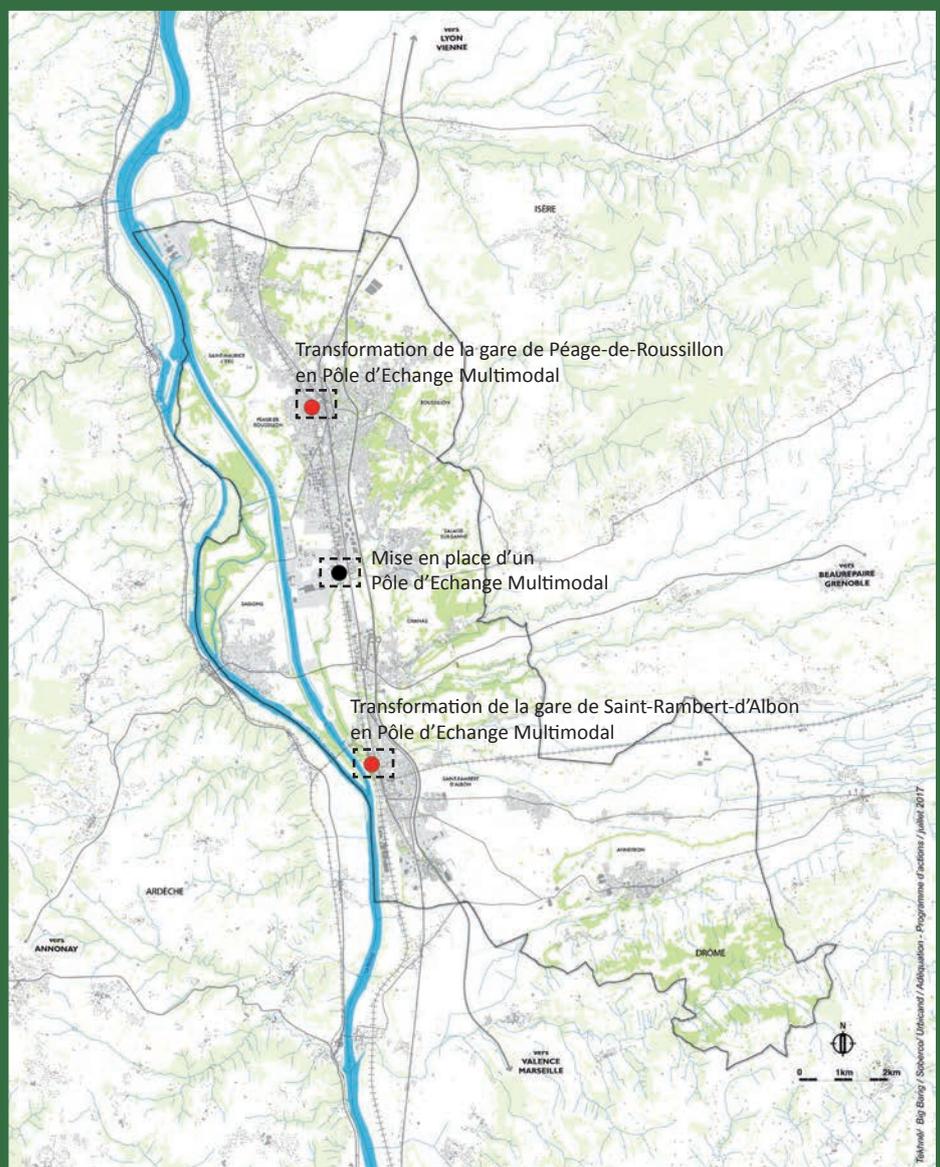
## TEMPORALITÉ

**PHASE 1 :** Engager une réflexion globale sur les déplacements dans le bassin de vie

**PHASE 2 :** Engager une étude pré-opérationnelle pour définir les besoins de mobilités et la programmation future (une étude par gare ou une étude mutualisée sur l'ensemble des gares)

**PHASE 3 :** Engager les opérations de maîtrise d'œuvre

## LES GARES, VÉRITABLES PÔLES URBAINS VECTEURS D'ANIMATION ET D'ATTRACTIVITÉ



### LÉGENDE

- Gares existantes à valoriser en Pôle d'Échange Multimodal
- Nouveau Pôle d'Échange Multimodal à aménager



Mutualisation du stationnement, gestion du rabattement automobile : exemple du parc-relais d'Orvault (44)

## GOVERNANCE DE PROJET

**MAITRISE D'OUVRAGE** : Les communes ou les EPCI

**PARTENAIRES À MOBILISER** : Gares & connexions, SNCF Réseau, la Région, Gestionnaire du réseau TC, EPORA

**PARTENAIRES MOBILISABLES** : association d'habitants et d'usagers



Exemples de différents usages et équipements à développer à proximité des gares

## COÛTS ET FINANCEMENTS PRÉVISIONNELS

**COÛTS ESTIMÉS** : Pour exemple, les études Urbagares menées par Tekhnê se sont élevées aux alentours de 60 000 € par gare :

- gare de Vienne - Estressin (Vienn'Agglo)

- gare de Saint-Etienne Bellevue (Saint-Etienne Metropole)

Le stationnement en parking silo est estimé entre 10 000 € et 15 000 € la place.

**FINANCEMENTS MOBILISABLES** : Gares & connexions, gestionnaire du réseau TC, EPCI, SNCF Réseau

## INDICATEURS DE RÉUSSITE

Nombre de modes de transports différents et leur coordination

Nombre d'usagers montants-descendants des TER (enquête déplacements)

Densité et diversité d'équipements nouveaux à proximité immédiate de la gare

Taux de fréquentation des Pôles d'Echanges Multimodaux

## LIENS AVEC D'AUTRES ACTIONS

Action n°12 : transports en commun

Action n°13 : schéma directeur vélos

Action n°16 : offre de nouvelles mobilités

Action n°18 : centres-villes revitalisés

Action n°23 : nouvelle centralité de Salaise

## LIENS INTERACTIFS

[www.urbalyon.org/AffichePDF/3774](http://www.urbalyon.org/AffichePDF/3774)

[www.scot-rivesdurhone.com/wp-content/uploads/2015/.../Rapport-final-urbagares.pdf](http://www.scot-rivesdurhone.com/wp-content/uploads/2015/.../Rapport-final-urbagares.pdf)

[www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/demarche-urbagare-articuler-developpement-urbain-a96.html](http://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/demarche-urbagare-articuler-developpement-urbain-a96.html)

## DESCRIPTIF DE L'ACTION

**Objectifs :** La mise en place d'un réseau de transport en commun prolongé et renforcé doit répondre aux objectifs suivants :

- . Réduire l'usage de l'automobile sur le territoire
- . Limiter la saturation du trafic automobile et la pollution atmosphérique aux particules
- . Inciter aux changements de pratiques modales
- . Conforter et renforcer le réseau de transports collectifs (création et prolongation de lignes)
- . Mieux desservir les zones d'intérêt prioritaire : équipements, gares, pôles d'emplois, aires de covoiturage, ...
- . Réfléchir à une échelle élargie de Saint-Clair-du-Rhône à Andance (Nord Sud) et de Annonay à Beaurepaire (Est-Ouest)

La qualité de l'offre en transports collectifs, c'est-à-dire son cadencement et le nombre d'aller-retours journaliers, permettra d'avoir un vrai impact sur le report modal des automobilistes vers les mobilités plus durables.

**COMMUNES OU SECTEURS CONCERNÉS : LES 8 COMMUNES DE L'AGGLOMÉRATION**

## CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE

Cela suppose :

- . des aménagements de fluidité et de rapidité : priorité des bus aux feux, mise en site propre sur une partie du linéaire, adaptation de tronçons de voiries ;
- . une localisation stratégique des arrêts au contact des zones d'intérêt prioritaire;
- . une stratégie foncière de densification et de renouvellement urbain le long de l'axe (cohérence urbanisme et transports) pour créer une façade urbaine qualitative;
- . un accompagnement des entreprises et des administrations pour mettre en place des Plans de Déplacements ;
- . une cohérence administrative (entre les deux départements) ;
- . s'appuyer sur la «démarche hydrogène» pour les transports décarbonnés en partenariat avec l'ADEME

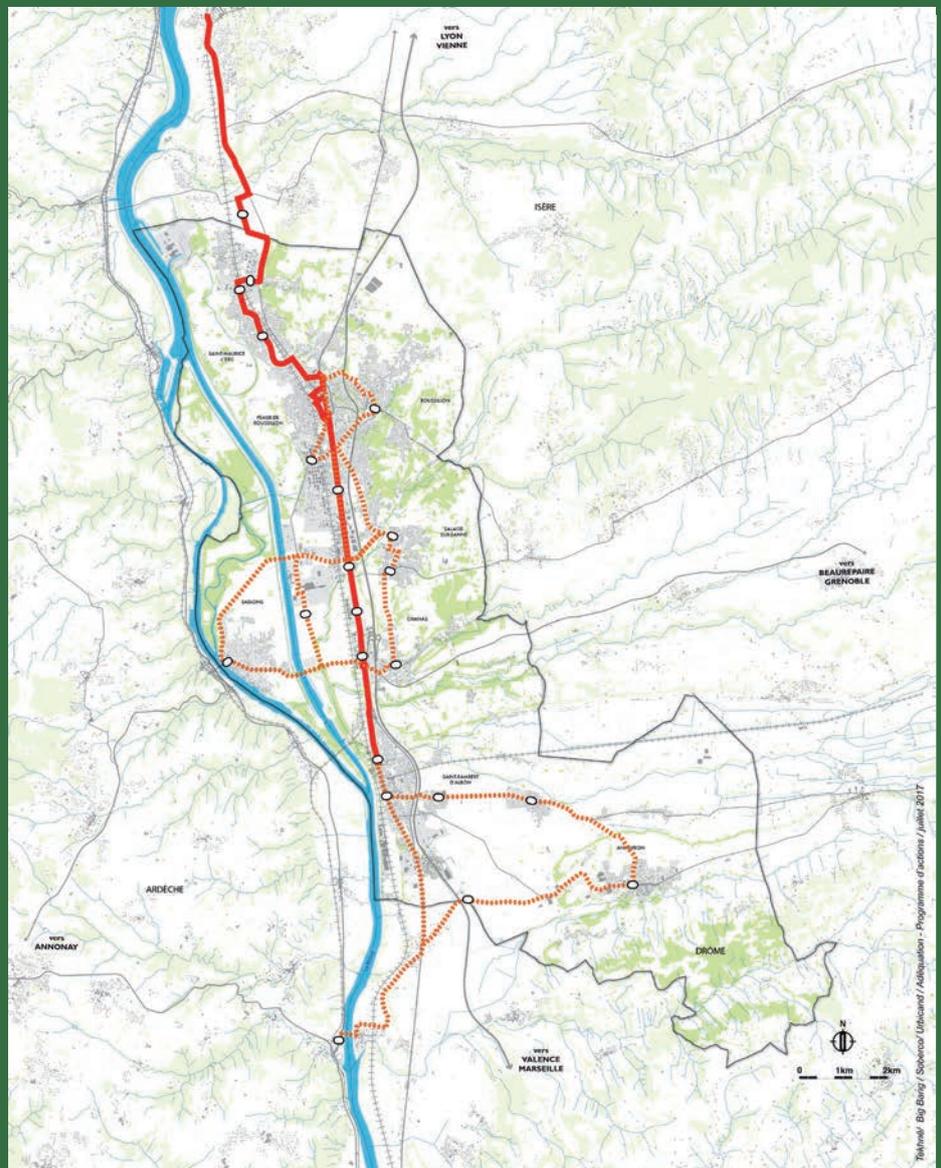
## TEMPORALITÉ

**PHASE 1 :** Engager une étude pré-opérationnelle associant des compétences en déplacements, urbanisme et paysage

**PHASE 2 :** Engager la maîtrise d'œuvre des aménagements et la mise en place du réseau

**PHASE 3 :** Accompagner les propriétaires fonciers le long de l'axe pour engager la mutation de la façade de la RN7

## VERS UN RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN D'AGGLOMÉRATION PORTEUR D'URBANITÉ



### LÉGENDE

- Ligne TC structurante à valoriser et prolonger
- - - Lignes TC secondaires à structurer
- Arrêts TC prioritaires à aménager



Aménagement d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) : exemple du busway de Nantes (44)

## GOVERNANCE DE PROJET

**MAITRISE D'OUVRAGE** : Les deux EPCI

**PARTENAIRES MOBILISABLES** : EPORA, association de commerçants pour les zones commerciales, groupement inter-entreprises (ZIP Inspira, OSIRIS, ...), DREAL (Etat), les Conseils départementaux, les taxis (transports à la demande), ADEME (démarche hydrogène)



Priorité bus à un giratoire : exemple du BHNS de Rennes Métropole (35)

## COÛTS ET FINANCEMENTS PRÉVISIONNELS

**COÛTS ESTIMÉS** : source : CERTU, 2013 HT

- coût d'un véhicule de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) : entre 300 k€ et 900 k€ (le coût du véhicule BHNS dépend de sa longueur et de ses équipements. La valeur de 900 k€ correspond à un trolleybus articulé moderne)
- coût d'investissement d'une 1ère ligne TCSP : entre 2 et 10 Millions d'euros/km de site propre
- coût d'exploitation d'une 1ère ligne TCSP : entre 3,5 et 5€/km

**FINANCEMENTS MOBILISABLES** : communes, Conseils Départementaux, Etat (FNADT), Europe (FEDER)

## INDICATEURS DE RÉUSSITE

- Mètres linéaires de lignes de bus aménagées
- Fluidité et performance du réseau TC
- Taux de remplissage des bus et satisfaction des clients
- Nombre de projets immobiliers neufs et de projet de requalification le long de l'axe

## LIENS AVEC D'AUTRES ACTIONS

- |   |  |
|---|--|
| Action n°11 : gares et urbanité                 | Action n°20 : zones commerciales             |
| Action n°15 : linéaires de voiries structurants | Action n°21 : zones d'activités              |
| Action n°17 : liens Est-Ouest                   | Action n°22 : équipements publics            |
| Action n°18 : centres-villes revitalisés        | Action n°23 : nouvelle centralité de Salaise |
|   | Action n°24 : projets urbains durables       |

## LIENS INTERACTIFS

- [http://www.territoires-ville.cerema.fr/IMG/pdf/fiche\\_CERTU\\_LepointSur\\_pertinence\\_TCSP\\_cle5e1217.pdf](http://www.territoires-ville.cerema.fr/IMG/pdf/fiche_CERTU_LepointSur_pertinence_TCSP_cle5e1217.pdf)
- [www.scot-rivesdurhone.com/wp-content/.../Etude-RN7\\_agglo-roussillonnaise.pdf](http://www.scot-rivesdurhone.com/wp-content/.../Etude-RN7_agglo-roussillonnaise.pdf)

Mise en place d'une ligne TC structurante de Saint-Clair-du-Rhône à Saint-Rambert-d'Albon

Contexte - Enjeux - Objectifs

La Communauté de Communes du Pays Roussillonnais dispose actuellement de plusieurs lignes de transports collectifs dont une ligne structurante qui parcourt le territoire depuis Saint-Clair-du-Rhône jusqu'au giratoire de Chanas. Au cours de l'élaboration du schéma d'aménagement, il est apparu essentiel que cette ligne soit :

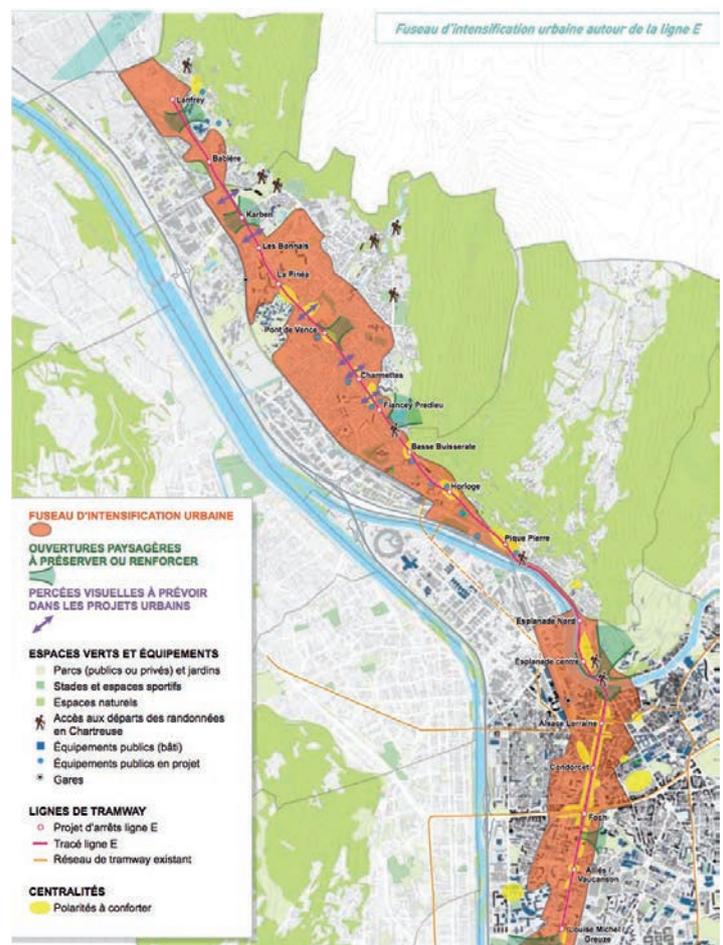
- prolongée jusqu'à Saint-Rambert-d'Albon à minima, pour connecter cette deuxième centralité de territoire. Une prolongation de la ligne pourrait être imaginée jusqu'à Andance, à long terme.
- modifiée dans son tracé sur une partie du linéaire pour accompagner la RN7, axe structurant du territoire sur lequel des projets d'envergure neufs ou de requalification urbaine sont identifiés. Elle reprend ainsi le tracé de la ligne A de la TPR sur la RD4 en partie Nord pour ensuite poursuivre sur l'axe RN7 dans sa partie sud.

Le long de cet axe, il sera nécessaire de définir un contrat d'axe pour :

- mettre en cohérence les politiques publiques de transport et d'aménagement ;
- favoriser des aménagements urbains de qualité aux abords de la ligne TC et promouvoir les modes alternatifs à l'automobile ;
- mettre en place une veille foncière sur le foncier identifié comme stratégique en vue d'une densification de l'axe et d'une plus grande qualité urbaine et architecturale ;
- mobiliser les partenaires adaptés en charge des politiques d'urbanisme, de mobilité et de foncier (EPORA, etc.) ;
- et de mobiliser les partenaires

Méthodologie

- Définir un périmètre d'action (linéaire, fuseau d'intensification urbaine) et les partenaires à associer
- Réaliser un état des lieux :
  - . sur le linéaire de la ligne TC (améliorations nécessaires, contraintes techniques, services et équipements structurants actuels et futurs à desservir ...)
  - . sur le fuseau d'intensification (potentiels de densification, de requalification, et d'extension, potentiel de connexion modes doux et nouvelles mobilités)
- Définir un projet d'aménagement :
  - . de la ligne TC (tracé précis, arrêts, travaux à prévoir, ...)
  - . du fuseau d'intensification (secteurs urbains à fort potentiel qui nécessite une veille foncière et un accompagnement)
  - . des espaces publics à aménager.
- Rédiger un contrat d'axe ou charte d'engagement et accompagner les communes à intégrer les engagements de cette charte dans leur PLU
- Mettre en place un système de financement commun
- Engager la mise en oeuvre opérationnelle (aménagement du linéaire, achat de véhicules, mise en service, ...)
- Accompagner les aménageurs dans la réalisation de leurs opérations d'aménagement
- Mettre en place un dispositif d'évaluation



Ex : Contrat d'axe de la ligne de tramway E  
source : AURG



## Mise en place de trois lignes secondaires

### Contexte - Enjeux - Objectifs

Afin de desservir de manière plus équilibrée l'agglomération, un dispositif de trois lignes de transport en commun secondaires est imaginé. Il permet de compléter la ligne TC structurante en assurant le rabattement des clients vers la ligne structurante et la desserte des pôles d'emplois, scolaires, culturels et les bourgs depuis les secteurs non desservis (Sablons, Chanas, Roussillon, Anneyron).

Ce système fonctionne uniquement sur réservation. En cela, ce mode de transport est très souple et s'adapte à des situations inhabituelles et à des publics très variés pour :

- pallier l'absence de liaisons de bus régulières dans certaines petites communes
- gérer les déplacements quotidiens de salariés en horaires décalés
- organiser des sorties et autres activités pour les jeunes, les seniors
- mettre en place un service de soirée afin d'éviter que des conducteurs prennent le volant.

A court terme, ce système pourrait être mis en place grâce à des modes de transport moins lourd qu'une ligne de bus classique. L'utilisation de mini-bus, à l'instar des lignes de transport à la demande actuelle de la TPR), ou un partenariat avec des taxis peuvent être mis en place.

A long terme, et une fois les usages installés et les clients fidélisés, des lignes de bus classiques pourront être développées.

### Méthodologie

- Coordonner les services de transports des deux intercommunalités
- Déterminer les objectifs et établir un état des lieux (précision de l'itinéraire, choix des arrêts, contraintes techniques, ...)
- Définir les modalités de mise en oeuvre du service (achat de véhicules, partenariat avec des taxis, ...)
- Mettre en place le service
- Assurer l'attractivité du service (communication via internet, panneaux publicitaires, organisation d'évènements, ...)
- Mettre en place un dispositif d'évaluation

#### Des taxis pour le transport à la demande



#### Des véhicules électriques et hybrides pour les transports en commun à la demande à Alençon (Orne)





## DESCRIPTIF DE L'ACTION

**Objectifs :** Le territoire souffre d'un déficit de liaisons piétons / cycles reliant les entités urbaines, les équipements et les pôles d'emplois à la fois pour les déplacements du quotidien et de loisirs. Pour autant, la ViaRhôna traverse l'agglomération sur sa frange Ouest et apporte une attractivité d'usage.

Le schéma directeur s'attachera à répondre aux objectifs suivants :

- . Favoriser un changement de pratiques dans les déplacements quotidiens (domicile-travail, domicile-étude) et de loisirs
- . Sécuriser les parcours cycles, traiter les points durs notamment les franchissements (routiers, ferroviaires, et fluviaux)
- . Engager la réflexion sur la mise en place d'un nouveau pont dédié aux modes doux sur le Rhône
- . Valoriser la ViaRhôna comme pôle d'attractivité et assurer des connexions avec les polarités de l'agglomération
- . S'appuyer sur les initiatives locales

**COMMUNES OU SECTEURS CONCERNÉS : LES 8 COMMUNES DE L'AGGLOMÉRATION**

## CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE

La mise en œuvre du schéma directeur vélo suppose :

- . d'avoir une réflexion d'ensemble sur les 8 communes, pour assurer la continuité des parcours ;
- . d'intégrer des espaces réservés dans les PLU pour la mise en œuvre du maillage ;
- . de généraliser les zones 30 et voies apaisées dans les projets urbains (OAP) ;
- . d'identifier le foncier à acquérir ou à négocier ;
- . d'assurer un accompagnement des entreprises, des administrations et des structures scolaires ;
- . de systématiser la place du cycle dans les aménagements (arceaux vélos, etc.) dans les ZAE, projets urbains, et centres-villes.

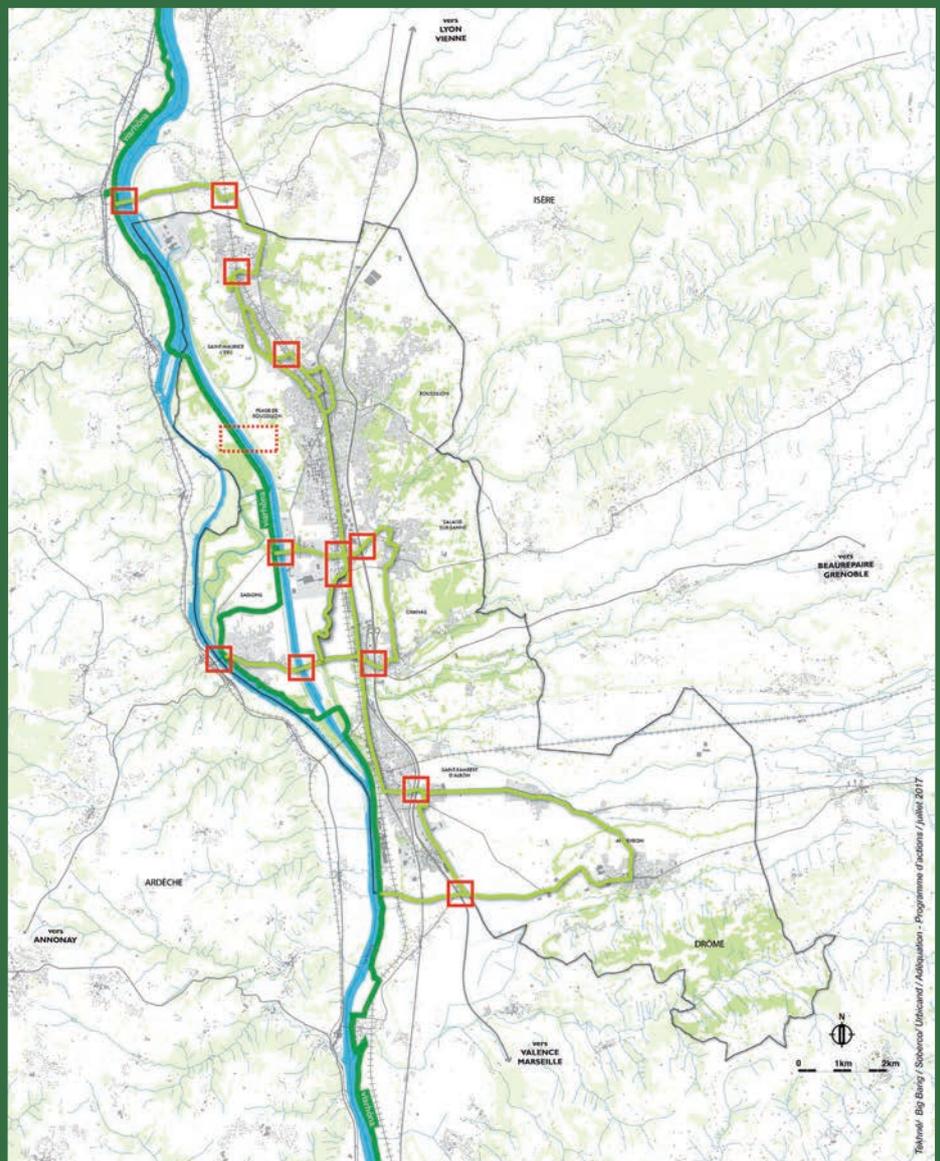
## TEMPORALITÉ

**PHASE 1 :** Définir un schéma d'aménagement piétons/cycles via une étude de mobilité sur les 8 communes, réflexion qui peut être étendue aux communes voisines

**PHASE 2 :** Engager les négociations foncières nécessaires pour mettre en place le schéma

**PHASE 3 :** Engager les opérations de maîtrise d'œuvre

## UN MAILLAGE PIÉTONS/CYCLES STRUCTURÉ POUR LES DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN ET DE LOISIRS



### LÉGENDE

- ViaRhôna existante
- Nouvelles liaisons cyclables à aménager
- Franchissements à sécuriser
- Franchissements modes doux à créer



Aménagement d'une piste cyclable en secteur résidentiel : exemple de MoyenMoutier (88)

## GOVERNANCE DE PROJET

**MAITRISE D'OUVRAGE** : les 8 communes ou chaque EPCI en fonction de leur compétence

**PARTENAIRES À MOBILISER** : Conseils Départementaux, DREAL (RN7), CNR (ViaRhôna), Chambre d'agriculture ou agriculteurs en direct, associations de cyclistes

**PARTENAIRES MOBILISABLES** : les groupements d'entreprises (ZIP Inspira, OSIRIS, ...) et les administrations pour la promotion de plans de déplacements (PDE/PDA), les directeurs de structures scolaires, la Police (prévention sécurité)



Stand de réparation vélos  
Services associés au vélo, formation, sensibilisation, ....

## COÛTS ET FINANCEMENTS PRÉVISIONNELS

**COÛTS ESTIMÉS** : dont source CERTU, 2011

- création d'une piste cyclable : 110 € HT du mètre linéaire
- remise en état d'un chemin existant : 55 € HT du mètre linéaire
- création d'une bande cyclable : 10 € HT du mètre linéaire
- arceaux simple : 70€/ vélo (pose comprise)
- abris vélo : 5 000€/ 10 vélos
- consigne vélos : de 1 000 à 1 500€/ place

**FINANCEMENTS MOBILISABLES** : Conseil Régional, Conseils Départementaux, les entreprises (PDE, PDIE)

## INDICATEURS DE RÉUSSITE

Mètres linéaires de pistes cyclables et de cheminements piétons aménagés

Nombre de places de stationnement vélos créés

Nombre de services développés en lien au vélo (kit vélo, etc.)

Nombre de campagnes de sensibilisation, formation à la pratique du vélo

Nombre de Plan de Déplacements d'Entreprises ou d'Administration

## LIENS AVEC D'AUTRES ACTIONS

Action n°11 : gares et urbanité

Action n°17 : liens Est-Ouest

Action n°15 : linéaires de voiries structurants

Action n°23 : nouvelle centralité de Salaise

## LIENS INTERACTIFS

[www.agglo-larochelle.fr/le-schema-directeur-des-liaisons-cyclables](http://www.agglo-larochelle.fr/le-schema-directeur-des-liaisons-cyclables)

[valenceromansdeplacements.fr/wp-content/uploads/2015/04/SDcyclable.pdf](http://valenceromansdeplacements.fr/wp-content/uploads/2015/04/SDcyclable.pdf)

## DESCRIPTIF DE L'ACTION

**Objectifs :** Affirmer la place du Rhône dans l'agglomération comme un axe de déplacements à part entière. Le fleuve constitue une vraie opportunité d'ores et déjà utilisé pour les transports de marchandises, grâce notamment à la présence de 2 ports sur le canal du Rhône dont celui de Salaise-Sablons qui sera renforcé dans le cadre du projet de la ZIP Inspira, et celui de Port-Champagne à Saint-Rambert-d'Albon.

Le projet d'agglomération s'attachera à mettre en œuvre les objectifs suivants :

- . Mettre en valeur le tourisme fluvial sur le Rhône au sein du projet d'agglomération
- . Renforcer la place du Rhône comme espace public majeur de l'agglomération

**COMMUNES OU SECTEURS CONCERNÉS :** SAINT-MAURICE-L'EXIL, PÉAGE-DE-ROUSSILLON, SABLONS, SALAISE-SUR-SANNE, SAINT-RAMBERT-D'ALBON

## CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE

Cela suppose :

- . d'intégrer les ports dans une réflexion d'ensemble (accessibilité, visibilité, marketing, etc.) ;
- . d'aménager une ou plusieurs haltes fluviales touristiques ;
- . de connecter la/les halte(s) au réseau de transports en commun ;
- . d'entamer un dialogue avec la CNR pour l'aménagement de nouvelles haltes ;
- . de valoriser la ViaRhôna comme armature cyclable structurante, et de connecter les haltes et parcs le long du Rhône aux équipements cyclables (notamment la ViaRhôna) et aux centres urbains ;
- . de mettre en place une signalétique claire et lisible d'accès aux haltes fluviales ;
- . de mettre en place des actions de sensibilisation, de communication et de pédagogie autour du fleuve.

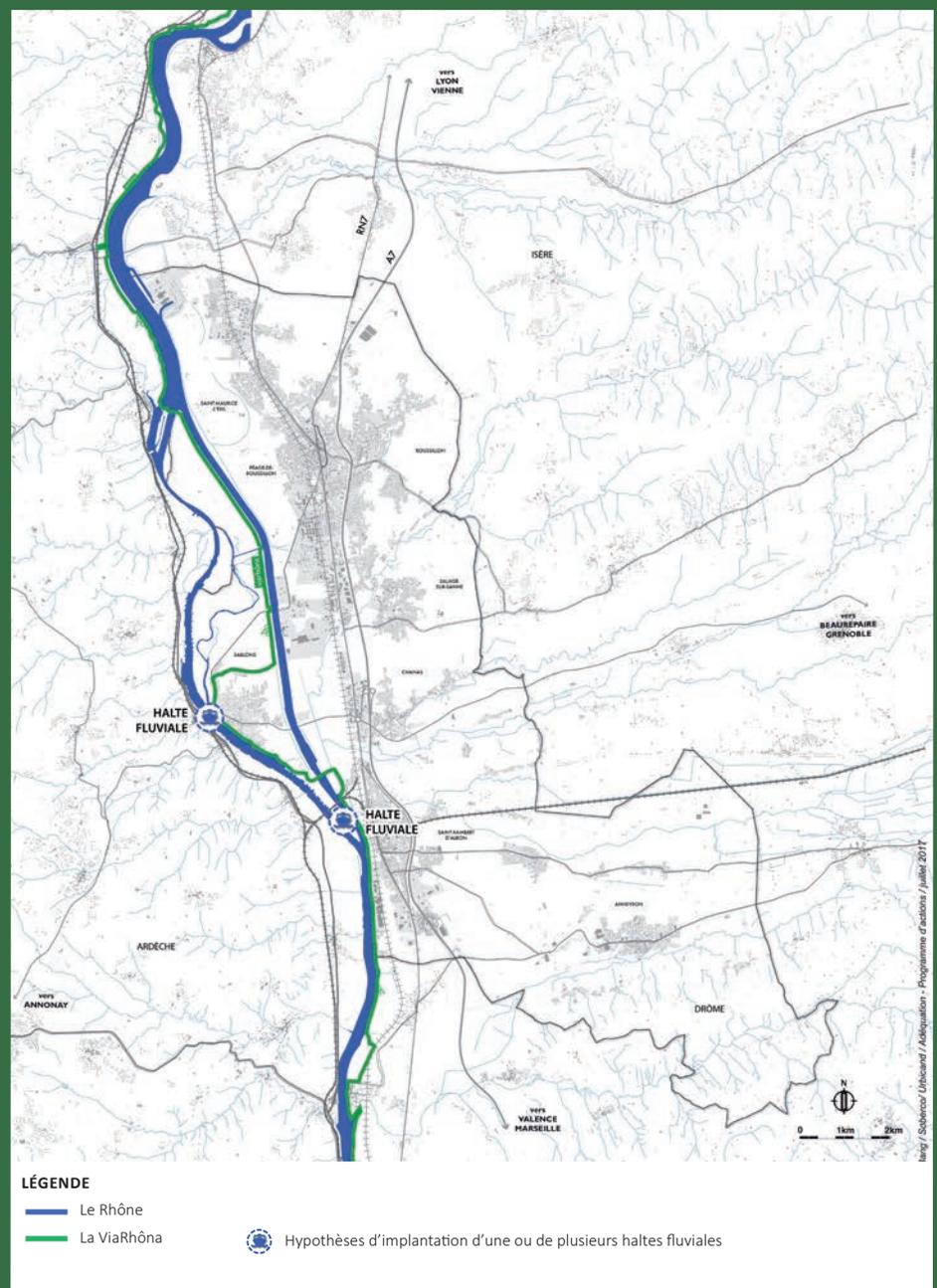
## TEMPORALITÉ

**PHASE 1 :** Lancer une étude d'opportunité pour le développement de nouvelles haltes fluviales touristiques

**PHASE 2 :** Valoriser les haltes fluviales existantes, aménager les nouvelles haltes

**PHASE 3 :** Lancer une campagne de communication autour du fleuve

## LE RHÔNE, UNE INFRASTRUCTURE DE DÉPLACEMENT POUR LES LOISIRS ET LE FRET DE MARCHANDISES





Aménagement d'espaces publics au bord du fleuve : exemple du théâtre de verdure à Laveyron (26) par Ménard paysage

## GOVERNANCE DE PROJET

**MAITRISE D'OUVRAGE** : les communes et/ou les EPCI ayant la compétence tourisme

**PARTENAIRES À MOBILISER** : Compagnie Nationale du Rhône (CNR), Voies Navigables de France (VNF), les associations environnementales, les Offices de tourisme, Promofluvia



Aménagement d'une halte fluviale touristique et de plaisance : exemple de Saint-Romain-en-Mont d'or (69)

## COÛTS ET FINANCEMENTS PRÉVISIONNELS

**COÛTS ESTIMÉS** : pour exemple de l'aménagement de la halte fluviale croisière de Villefranche-sur-Saône estimée à :

- 600 000 € HT (Aménagement d'un appontement croisière avec dispositifs d'accès et passerelle de débarquement/embarquement)
- 430 000 € HT (Aménagement d'une aire de stockage de bus pour touristes, y compris dispositifs de collecte des déchets : plateforme bétonnée avec récupération des égouttures pour mise en place de bacs)

**FINANCEMENTS MOBILISABLES** : CNR, VNF, Région

### INDICATEURS DE RÉUSSITE

Nombre de haltes fluviales aménagées

Fréquentation des haltes fluviales

Nombre d'espaces publics aménagés autour du fleuve et des haltes fluviales

Nombre d'action de sensibilisation et de communication autour du fleuve mises en place

### LIENS AVEC D'AUTRES ACTIONS

Action n°07 : système de parcs

Action n°12 : réseau de transports en commun

Action n°10 : continuités écologiques

Action n°13 : schéma directeur vélos

### LIENS INTERACTIFS

## DESRIPTIF DE L'ACTION

Objectifs : Certains linéaires de voiries méritent une requalification profonde du fait de leur caractère structurant sur le territoire. Leur requalification doit porter à la fois sur leur profil, avec l'intégration des mobilités alternatives, et sur leur profondeur avec la valorisation du foncier le long de l'axe RN7.

Le projet d'agglomération devra porter les objectifs suivants :

- . Qualifier ces voies qui constituent des médias de perception privilégiés du paysage urbain de l'agglomération.
- . Redonner à ces axes un statut d'espace public, en intégrant des enjeux de confort d'usage et de qualité des aménagements.
- . Maintenir des conditions optimales de fonctionnement urbain en organisant les déplacements tous modes (avec une place plus importante à accorder aux piétons, aux cyclistes et aux transports en commun)

**COMMUNES OU SECTEURS CONCERNÉS : ROUSSILLON, PÉAGE-DE-ROUSSILLON, SABLONS, SALAISE-SUR-SANNE, CHANAS, SAINT-RAMBERT-D'ALBON**

## CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE

La requalification de ces voies suppose :

- . de déterminer la place qu'elles occupent dans la hiérarchie du réseau de déplacements de l'agglomération ;
- . de définir quels modes doivent y être intégrés pour adapter les profils de voirie en conséquence ;
- . d'identifier le foncier disponible ou mutable le long des voiries pour anticiper un éventuel élargissement des profils ;
- . de définir sur quels leviers repose l'enjeu de paysage urbain : végétalisation, matériaux de sol, mobilier urbain, éclairage public, etc.

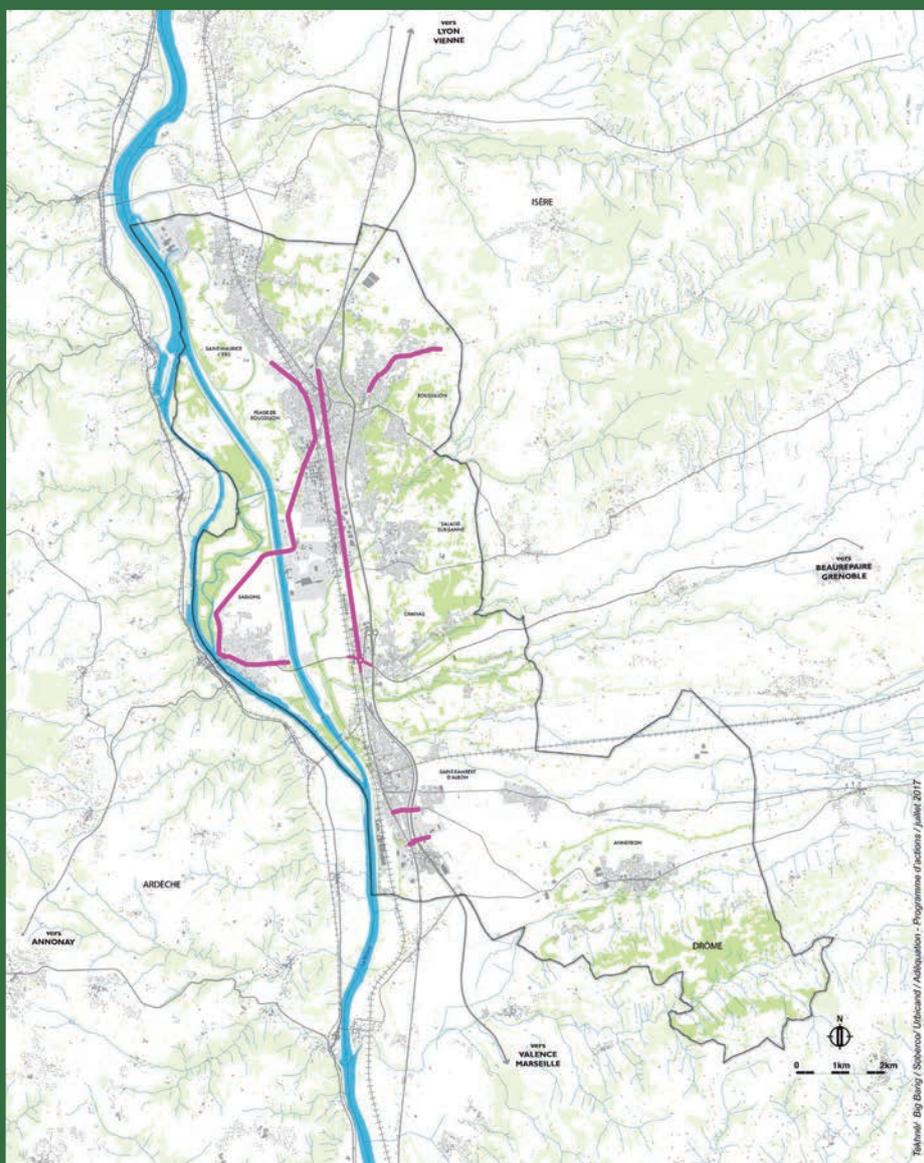
## TEMPORALITÉ

**PHASE 1 :** Définir la programmation propre à chaque voie à requalifier en fonction de la place qu'elles occupent dans le schéma des déplacements tous modes pour définir le maître d'ouvrage, et pour identifier les partenaires à associer, les contraintes techniques à anticiper, le budget prévisionnel de l'opération, etc.).

Une réflexion pour le réaménagement de la route sur l'île de la Platière à destination uniquement de modes doux est en cours.

**PHASE 2 :** Engager les opérations de maîtrise d'œuvre

## STRUCTURER UN MAILLAGE PIÉTONS/CYCLES POUR LES DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN ET DE LOISIRS



### LÉGENDE

— Linéaires de voirie à requalifier de façon prioritaire



La RN7 au Péage-de-Roussillon, état existant



La RN7 au Péage-de-Roussillon, hypothèse de requalification

Source : étude pour la requalification de la RN7 dans l'agglomération roussillonnaise réalisée en 2011 par l'agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise

## GOUVERNANCE DE PROJET

**MAITRISE D'OUVRAGE** : Conseils Départementaux, communes, EPCI, Etat (DIR Centre-Est)

**PARTENAIRES À MOBILISER** : Etat (gestionnaire de la RN7), Conseil Général de l'Isère (gestionnaire de la RD4), gestionnaires TC, concessionnaires réseaux, syndicats d'énergie, etc

**PARTENAIRES MOBILISABLES** : CD 38, CD 26, CAUE, architectes et paysagistes conseil de l'état

## COÛTS ET FINANCEMENTS PRÉVISIONNELS

**COÛTS ESTIMÉS** : Les ratios couramment constatés pour des opérations de requalification de voirie (y compris reprise des réseaux, éclairage public, marquages, trottoirs et signalisation) varient entre 300 et 500 €HT/m<sup>2</sup>, hors frais d'ingénierie

**FINANCEMENTS MOBILISABLES** : -

## INDICATEURS DE RÉUSSITE

Nombre de mètres linéaires de voiries requalifiées  
Mètres linéaires d'itinéraires cycles et piétons créés

## LIENS AVEC D'AUTRES ACTIONS

Action n°12 : réseau de transports en commun      Action n°16 : nouvelles mobilités  
Action n°13 : schéma directeur cyclable              Action n°17 : liens Est-Ouest  
Action n°15 : linéaires de voirie structurants

## LIENS INTÉRACTIFS

<http://www.strasbourg.eu/environnement-qualite-de-vie/espaces-publics/realisations/voirie>  
[http://www.annalesdelarechercheurbaine.fr/IMG/pdf/Olagnier\\_ARU\\_85.pdf](http://www.annalesdelarechercheurbaine.fr/IMG/pdf/Olagnier_ARU_85.pdf)

## DESCRIPTIF DE L'ACTION

**Objectifs :** Mettre en place une nouvelle offre en mobilités alternatives à la voiture individuelle pour inciter les changements de pratique modale. Ces mobilités, plus flexibles, pourront répondre à une demande particulière des habitants qui souhaitent se déplacer autrement, sans forcément emprunter le réseau de transports en commun.

Ces nouvelles mobilités sont au nombre de trois :

- . Valoriser le covoiturage (aménagement d'aires de stationnement réservées aux covoitureurs, développement d'animations de sensibilisation, de témoignages de covoitureurs, valorisation des plateformes internet existantes)
- . Mettre en place un système d'autostop participatif sécurisé (aménagement de points d'arrêts, etc.)
- . Constituer un parc de vélos partagés disponibles à la location ou en libre-service
- . Constituer une flotte de véhicules partagés par les entreprises d'une même ZAE (dans le cadre d'un PDE ou PDIE)

**COMMUNES OU SECTEURS CONCERNÉS : LES 8 COMMUNES DE L'AGGLOMÉRATION**

## CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE

Cela suppose :

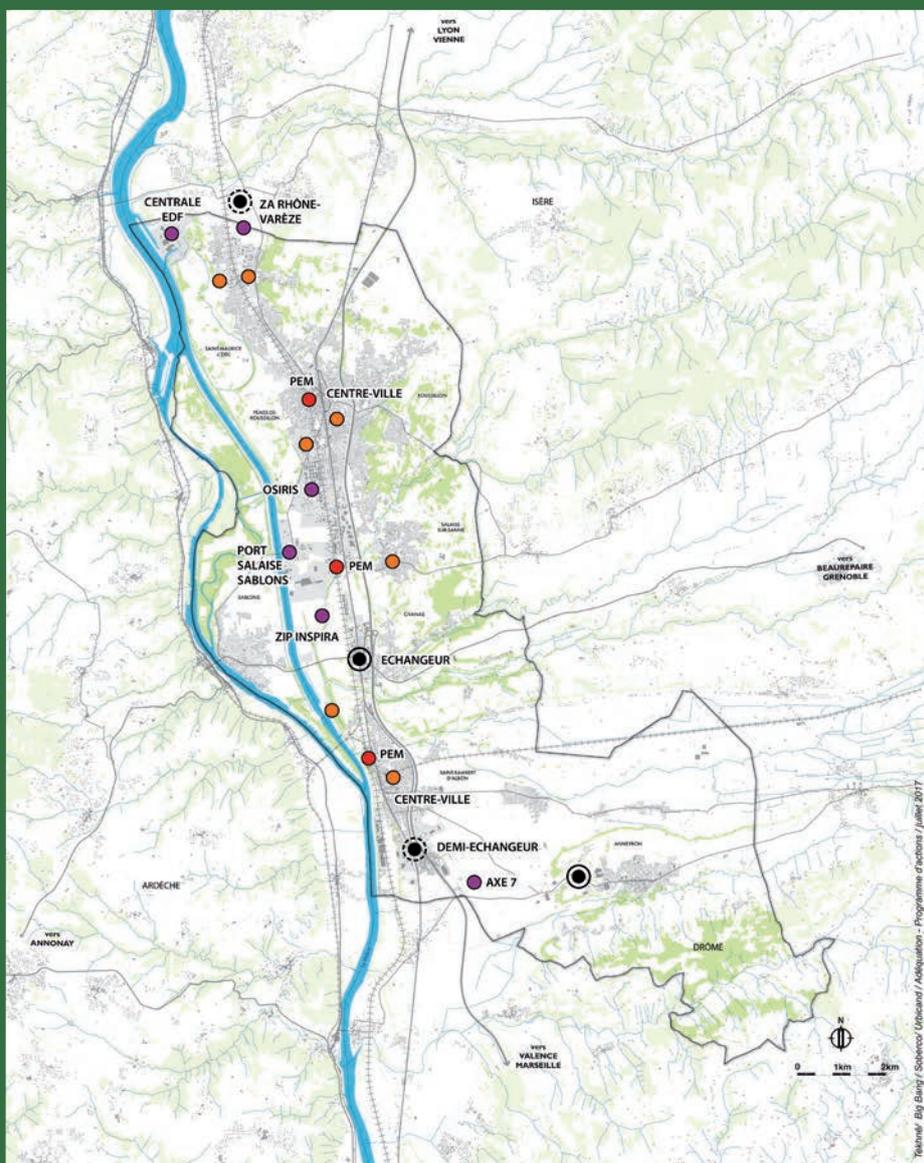
- . de lancer une étude approfondie pour la définition d'un schéma de mobilités alternatives et l'identification des mesures à mettre en place et leur faisabilité technique et financière ;
- . d'inscrire les parkings de covoiturage en emprise réservée dans les PLU ;
- . de mettre en place une politique de communication ;
- . de structurer le portage des actions (par la commune, l'EPCI, une association, etc.);
- . de contraindre les déplacements automobiles sur certains secteurs stratégiques en donnant plus de place aux mobilités alternatives dans l'aménagement de l'espace.

## TEMPORALITÉ

**PHASE 1 :** Lancer une étude pour la mise en place d'un schéma de mobilités alternatives et définir le processus de gestion

**PHASE 2 :** Mettre en place des moyens de communication dédiés (plateforme internet, applications, etc.)

## MAILLER L'AGGLOMÉRATION DE SOLUTIONS DE MOBILITÉS ALTERNATIVES INNOVANTES



### LÉGENDE

- Aires de covoiturage en cours d'aménagement
- Aires de covoiturage à créer

### ÉCOMOBILITÉS À DÉVELOPPER

- en lien avec les Pôles d'Echange Multimodaux
- en lien avec les équipements structurants
- en lien avec les zones d'activités



Aménagement d'un parking de covoiturage

## GOVERNANCE DE PROJET

**MAITRISE D'OUVRAGE** : les communes concernées ou chaque EPCI en fonction de leur compétence

**PARTENAIRES À MOBILISER** : Région, Conseils Départementaux, Autorité organisatrice des transports, Agences de mobilité

**PARTENAIRES MOBILISABLES** : entreprises dans le domaine des applications numériques, gestionnaire autoroutier (parking covoiturage à proximité des échangeurs), associations/ collectif d'usagers



Arrêt d'autostop participatif

## COÛTS ET FINANCEMENTS PRÉVISIONNELS

### COÛTS ESTIMÉS :

- parking de covoiturage végétalisée : entre 1000 et 2000 € / place
- vélos libre-service : moyenne de 2 500€/ vélo / an
- vélo en location longue durée : 145 € / vélo / an

**FINANCEMENTS MOBILISABLES** : pour exemple, la région Ile-de-France a accordé une subvention de 50 000 euros pour la mise en place de l'association les «Pouces d'Yvelines» qui gère l'autostop participatif. Chaque commune contribue également au système à hauteur de 15 centimes par habitant et par an

## INDICATEURS DE RÉUSSITE

- Nombre d'inscrits sur la plateforme internet de covoiturage
- Nombre de covoitureurs
- Nombre d'arrêts autostop aménagés
- Nombre de vélos partagés mis à disposition en libre service ou à la location
- Implantation d'une maison de la mobilité

## LIENS AVEC D'AUTRES ACTIONS

- Action n°11 : gares et urbanité
- Action n°13 : schéma directeur vélos

## LIENS INTERACTIFS

- <http://www.certu-catalogue.fr/contractualisation-des-velos-en-libre-service-en-france-etat-des-lieux-2005-2013.html>
- <http://www.territoires-ville.cerema.fr/zoom-sur-le-covoiturage-spontane-comme-solution-a1854.html>
- <https://plaisirenttransition.wordpress.com/2015/08/11/pouces-dyvelines-lautostop-organise/>
- <https://rovaltain.fr/fr/vie-du-parc/services-aux-usagers/mobilite/>

## Implantation d'une maison de la mobilité

### Contexte - Enjeux - Objectifs

Afin d'inciter les résidents et les usagers du territoire à changer leurs pratiques de déplacements quotidiens ou occasionnels, la mise en place d'une maison de la mobilité et d'un ensemble de services associés pourrait être intéressant. Les maisons, plateformes ou agences de mobilité sont des centres tous publics dédiés à la mobilité. Leur objectif principal est de garantir le droit à la mobilité pour tous et de diminuer le recours à la voiture et l'autosolisme. Elles sont généralement portées par la coopération des collectivités locales et des associations à but non lucratif à l'échelle du bassin de vie.

Ce service, sous forme d'un lieu d'accueil, d'un site internet ou d'un centre d'appel, pourrait avoir les missions suivantes :

- informer, communiquer et promouvoir les mobilités alternatives à la voiture individuelle
- renseigner sur l'achat de vélos et les aides financières (classiques ou à assistance électrique)
- louer, voire réparer des vélos grâce à la présence d'un atelier de self-réparation de vélo
- former à la pratique du vélo via des dispositifs de vélos-écoles en collaboration avec les directeurs d'école
- diffuser des kits vélos (accessoires de sécurité ou de visibilité, etc.)
- mettre en place des pédibus
- animer le réseau de covoiturage
- accompagner les entreprises et administrations dans l'élaboration de Plans de Déplacements d'Entreprise ou de Plans de Déplacements d'Administration (assistance méthodologique, expertise, etc.)

La valeur ajoutée d'une agence ou maison de la mobilité est de pouvoir offrir un point de contact direct avec les habitants, et usagers idéalement dans un lieu d'accueil physique facilement accessible. Afin de compléter l'action de cette structure en dehors des centralités, deux perspectives peuvent être envisagées :

- une centrale de mobilité mobile (« le Mobilibus ») sous forme d'un bus itinérant ;
- la mise en place de « relais infos déplacements » dans les bourgs.

### Méthodologie

- Réaliser un état des lieux précis de la mobilité à l'échelle de l'agglomération
- Définir les actions à mettre en oeuvre et ses modalités
- Mettre en place une structure de portage de la Maison de la Mobilité (TRP, association, etc.)
- Créer un poste pour monter et animer la Maison de la Mobilité

- Monter le projet
  - . contacter des partenaires
  - . mettre en place les solutions mobilités (pédibus, actualisation de la plate-forme de covoiturage existante, etc.)
  - . échanger avec d'autres structures sur leur expérience
  - . trouver les sources de financement
  - . etc.

- Ouvrir la Maison de la Mobilité

Exemple des missions de la Maison de la Mobilité du Pilat (MOPI)

Maison de la mobilité du Pilat (42)					
Information multimodale	Accueil physique pour conseil personnalisé	X	Aide à la définition de politiques et programmes, mise en œuvre d'actions	Assistance méthodologique, accompagnement	X
	Mise à disposition d'informations exhaustives	X		Animation	X
	Calculateur d'itinéraires multimodaux			Expertise	
	Site Internet			Etudes	X
	Accueil téléphonique	X		Observation	X
	Remontée d'information des acteurs vers les organisateurs de transport	X		Lancement et mise en œuvre de programmes et projets pour la mobilité durable	X
				Mise en réseau des acteurs	X
Sensibilisation et services	Communication	X	Mise en place de concertation		
	Évènementiel	X	Aide à la définition de politiques	X	
	Covoiturage	X			
	Location de vélos	X			
	Auto-partage	X			
	Billetique				
Forme juridique				Service du PNR en lien avec une association	



## DESRIPTIF DE L'ACTION

**Objectifs :** L'agglomération Roussillon-Saint-Rambert-d'Albon se situe entre deux espaces très dynamiques du territoire national : le pôle métropolitain lyonnais et le sillon alpin. Afin d'affirmer la place de l'agglomération dans cette dynamique, il est nécessaire de structurer plus largement les échanges Est Ouest entre Annonay et Beaurepaire via l'agglomération.

Trois sous-actions sont identifiées pour cela :

- Aménager un nouveau franchissement sur le Rhône au Sud du territoire (tous modes)
- Connecter le nouveau franchissement Sud au nouveau demi-échangeur sur l'A7, et à Axe 7 (ex-PANDA)
- Valoriser l'axe Annonay/Beaurepaire (RD820/RD519) comme un axe structurant du territoire, tous modes

**COMMUNES OU SECTEURS CONCERNÉS :** SABLONS, SALAISE-SUR-SANNE, CHANAS, ANNEYRON, SAINT-RAMBERT-D'ALBON

## CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE

Cela suppose :

- de connecter ces axes de déplacements structurants aux pôles de mobilité de l'agglomération (PEM des gares, ports, échangeurs A7) ;
- de lancer une étude de déplacements pour la mise en œuvre du nouveau franchissement et de son raccordement au futur demi échangeur ;
- de coordonner les liens Est Ouest aux stations d'écomobilité, au réseau TC et modes doux existants et futurs ;
- de mettre en place une coopération avec les instances de l'Etat (DREAL) ;
- de valoriser l'axe Annonay-Beaurepaire comme axe structurant.

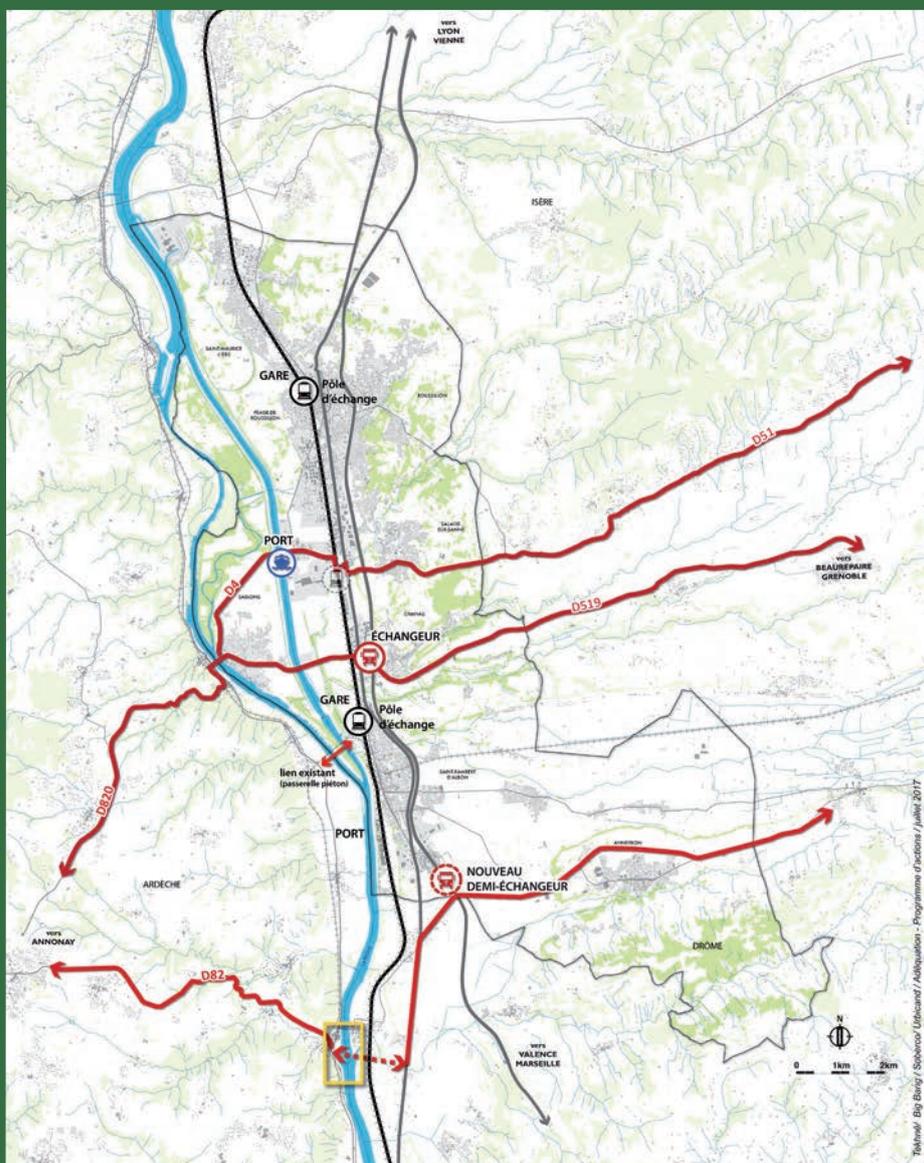
## TEMPORALITÉ

**PHASE 1 :** Lancer une étude pour la création du nouveau franchissement et son raccordement

**PHASE 2 :** Choix des prestataires de maîtrise d'œuvre

**PHASE 3 :** Engager les opérations de maîtrise d'œuvre

## UNE AGGLOMÉRATION ANCRÉE DANS SON TERRITOIRE ET CONNECTÉE AUX AGGLOMÉRATIONS VOISINES



### LÉGENDE

- ↔ Liens existants à valoriser
- ↔ Nouveau lien à aménager
- ▭ Nouveau franchissement à construire

### LES STATIONS DE MOBILITÉS À CONNECTER

- ⚓ Les ports
- ⊕ Les pôles multimodaux
- Ⓜ Les échangeurs autoroutiers



Aménagement d'un franchissement sur l'Aulne :  
exemple de Crozon, pont de Térénez (29)

## GOVERNANCE DE PROJET

MAITRISE D'OUVRAGE : Conseils Départementaux

PARTENAIRES À MOBILISER : les EPCI, la DREAL

PARTENAIRES MOBILISABLES : la CNR, VNF

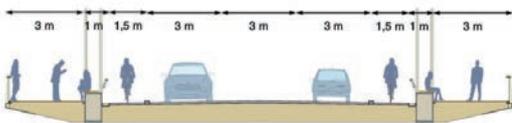


## COÛTS ET FINANCEMENTS PRÉVISIONNELS

COÛTS ESTIMÉS : pour exemples

- Crozon, pont de Térénez : 43 M€ / 515 m de long
  - Compiègne, pont neuf : 17,5 M€ / 116 m de long / 18 m de large
- Au Sud d'Andance, le Rhône mesure environ 400 m de large.

FINANCEMENTS MOBILISABLES : la Région



Aménagement d'un franchissement de la Seine tous modes :  
exemple de Compiègne, pont Neuf (60)

## INDICATEURS DE RÉUSSITE

Nombre de mètres linéaires réaménagés sur la RD4 et la RD519

Nombre de véhicules jours sur le nouveau franchissement

Baisse du nombre de véhicules jours sur le pont de Serrières

Fréquentation des modes doux

## LIENS AVEC D'AUTRES ACTIONS

Action n°12 : réseau de transports en commun      Action n°14 : le fleuve valorisé

Action n°13 : schéma directeur vélos

## LIENS INTERACTIFS

## AXE 03

Une organisation territoriale en 3 pôles



## DESRIPTIF DE L'ACTION

**Objectifs :** La redynamisation des centres-villes de l'agglomération est un acte fort du Schéma d'Aménagement Roussillon Saint-Rambert-d'Albon. Elle doit répondre à la problématique de désertification des centres urbains qui favorise l'expansion des zones pavillonnaires et commerciales périphériques.

Le projet d'agglomération devra répondre aux objectifs suivants :

- . Redonner envie de venir en centre-ville pour habiter, travailler, consommer, se divertir notamment par l'amélioration du cadre de vie : qualité des espaces publics, des logements et des commerces ; réduction de l'îlot de chaleur, etc.
- . Limiter l'étalement urbain
- . Qualifier les pôles urbains, renforcer leur attractivité
- . Faire des pôles urbains des centralités, des lieux de vie incontournables pour les habitants et les usagers du territoire

**COMMUNES OU SECTEURS CONCERNÉS : PÉAGE-DE-ROUSSILLON, SAINT-RAMBERT-D'ALBON**

## CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE

Cela nécessite :

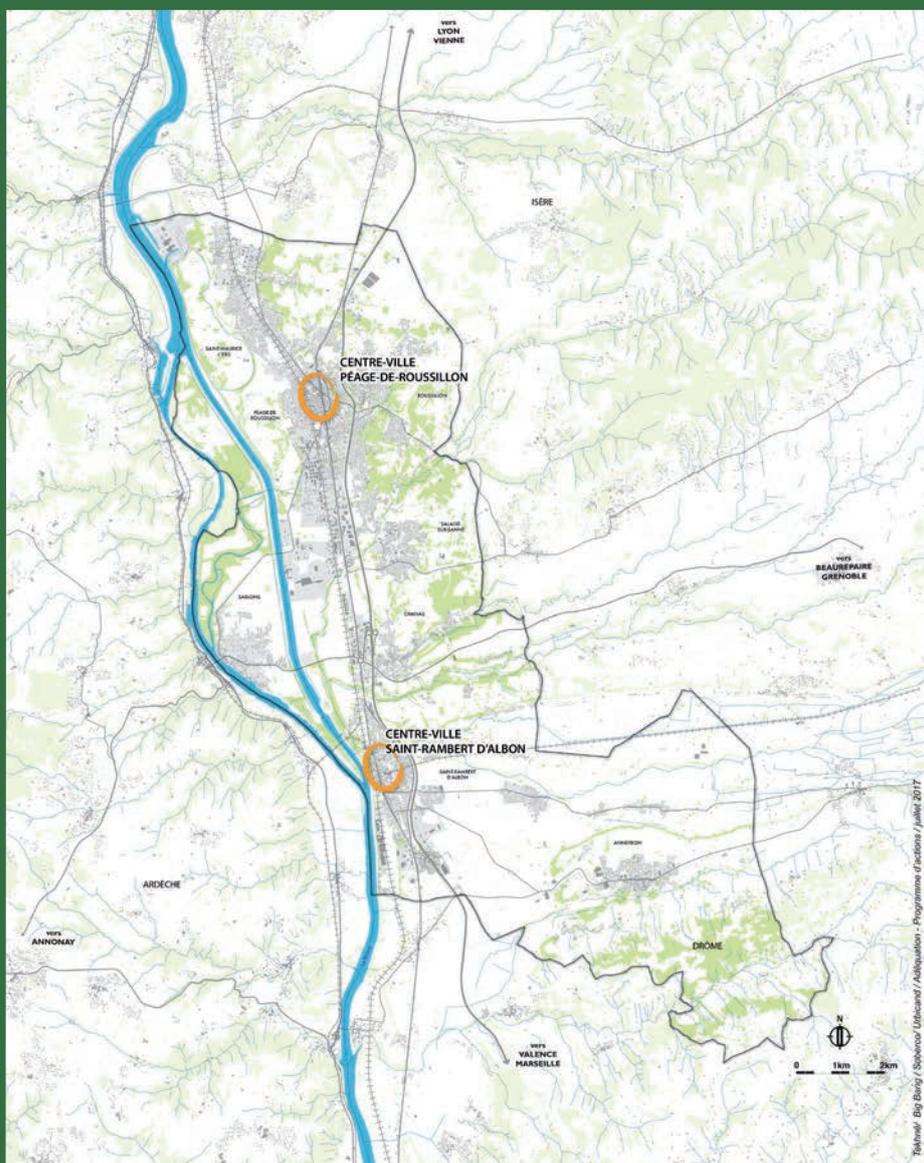
- . la définition d'un périmètre de projet ;
- . la mise en place d'une étude de requalification des centres-villes en faveur du confort d'usage et d'habiter, d'une qualité esthétique et d'une plus forte animation ;
- . une concertation avec les commerçants, les professionnels, les habitants et usagers, etc. ;
- . un dispositif d'aide financière pour les «primo-accédants», les commerçants, les propriétaires privés ;
- . la maîtrise de l'urbanisation des premières couronnes ;
- . la mise en place d'une politique de maîtrise du stationnement (zones bleues, parkings extérieurs au centre-ville, etc.).

## TEMPORALITÉ

**PHASE 1 :** Lancer une étude globale de requalification pour chacun des deux centres-villes (en lien avec les zooms opérationnels).

**PHASE 2 :** Engager les opérations de maîtrise d'œuvre

## UNE AGGLOMÉRATION ANCRÉE DANS SON TERRITOIRE ET CONNECTÉE AUX AGGLOMÉRATIONS VOISINES



### LÉGENDE

 Centres-villes à redynamiser



Rue commerçante piétonne : exemple de Melun (77)

## GOUVERNANCE DE PROJET

**MAITRISE D'OUVRAGE** : les deux EPCI, en concertation avec les communes

**PARTENAIRES À MOBILISER** : EPORA, ANAH, Chambre de commerces et d'industries, l'Etat, la Région, la CAUE, SEM spécialisées dans le commerce

**PARTENAIRES MOBILISABLES** : les entreprises/groupements d'entreprises locales, habitants, bailleurs sociaux et opérateurs privés, associations de commerçants, ADIL, ...



Requalification de centre-bourg (densification, rdc commercial, aménagement de placette) : exemple de Brétignolles-sur-mer (85) - 4 500 hab.

## COÛTS ET FINANCEMENTS PRÉVISIONNELS

**COÛTS ESTIMÉS** : Pour exemple, les études Centre-bourg menées par Tekhnê s'élèvent aux montants suivants :

- centre-ville de Pont-de-Chéruy (10 ha) : 50 000 €
- centre-bourg de Saint-Bonnet le Chateau (18 ha) : 70 000 €
- centre-ville de Pont Saint-Esprit (17 ha) : 80 000 €

**FINANCEMENTS MOBILISABLES** : Conseil départemental, CGET, ANAH via des OPAH et un appel à projet «AMI Centre-bourg», FISAC

## INDICATEURS DE RÉUSSITE

Surface d'espaces publics requalifiés

Nombre et diversité de commerces et de services de proximité nouvellement ouverts

Nombre de projets de réhabilitation bâtie et de constructions neuves à vocation d'habitat

Nombre de nouvelles entreprises / salariés installés

Satisfaction des habitants et usagers

## LIENS AVEC D'AUTRES ACTIONS

Action n°19 : espaces publics d'agglomération

Action n°22 : équipements publics

## LIENS INTERACTIFS

<http://www.centres-bourgs.logement.gouv.fr/>

<https://directioncentreville.wordpress.com/2014/12/16/les-laureats-de-lami-centre-bourg/>

## DESRIPTIF DE L'ACTION

**Objectifs :** Améliorer l'attractivité des espaces publics vecteurs de l'image du territoire et accueillant des usages de rayonnement intercommunal (place Morand au Péage-de-Roussillon, place de la République à Roussillon, parvis des gares, abords des équipements publics structurants, places G.Oriol et du 8 mai 1945 à St-Rambert d'Albon, etc.).

La requalification de ces espaces publics suppose de définir le programme propre à chaque site avec pour objectif transversal de conjuguer enjeux de qualité du paysage urbain et des usages quotidiens. L'élaboration de ce programme interrogera notamment la recherche d'un nouvel équilibre à atteindre entre place dédiée à la voiture (voirie, parking) et celle offerte aux piétons et à des usages alternatifs.

Pour créer une homogénéité d'image et créer une « identité urbaine » à l'échelle de l'agglomération la requalification de ces espaces publics peut donner lieu à l'établissement d'une charte.

**COMMUNES OU SECTEURS CONCERNÉS : LE PÉAGE-DE-ROUSSILLON, ROUSSILLON, CHANAS, SAINT-RAMBERT D'ALBON, SALAISE-SUR-SANNE**

## CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE

La requalification des espaces publics identifiés suppose :

- . de définir les enjeux urbains portés par chaque site pour identifier leur potentiel de requalification (en termes d'usages comme de paysage urbain).

- . de définir les programmes d'aménagement (en régie ou par délégation sous forme d'études préliminaires confiées aux maîtres d'œuvre) pour cerner les contours techniques et financiers de chaque opération.

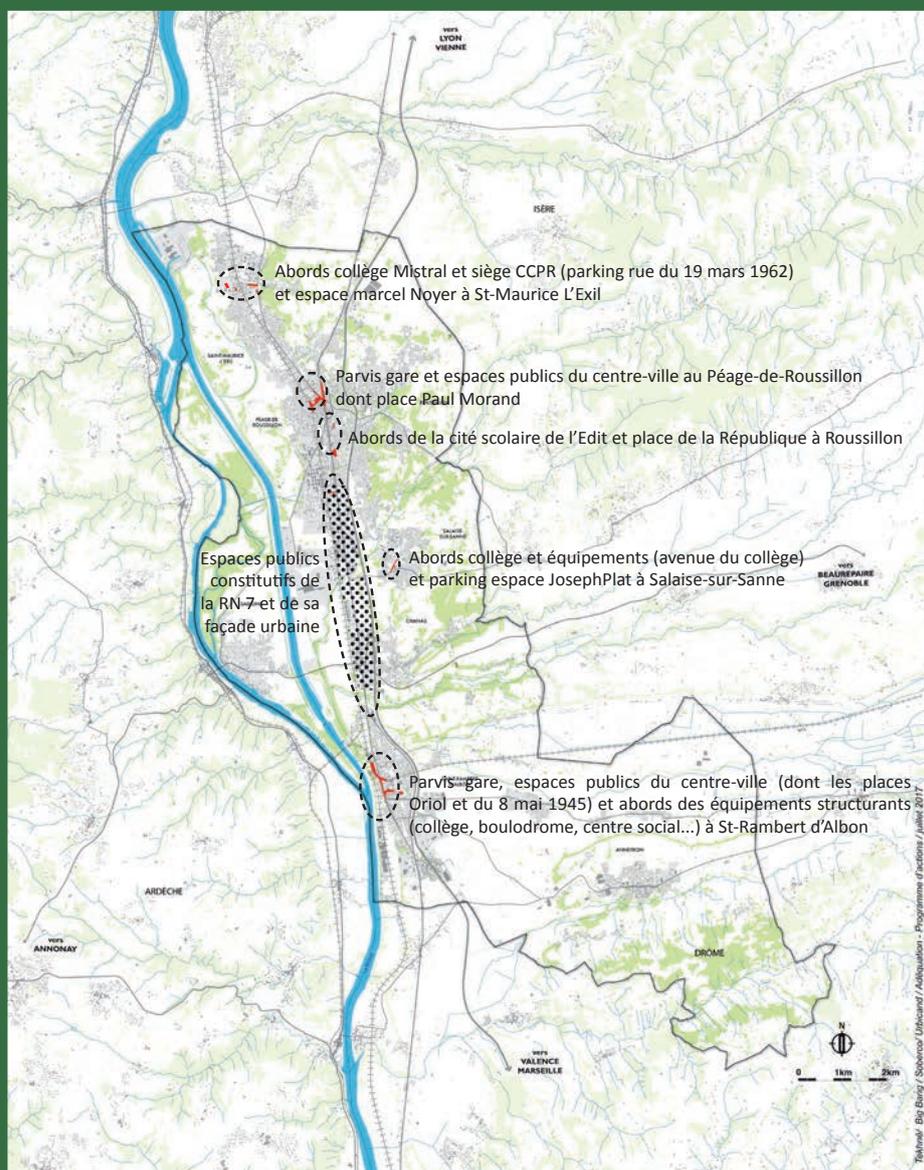
- . de tenir compte du contexte habité, et / ou occupé des aménagements à réaliser.

## TEMPORALITÉ

**PHASE 1 :** Définir la programmation propre à chaque espace à requalifier en fonction de leur primauté et de leur contexte urbain pour identifier les objectifs et actions à mettre en place, les partenaires à associer, les contraintes techniques à anticiper, le budget prévisionnel de l'opération, etc.

**PHASE 2 :** Engager les opérations de maîtrise d'œuvre

## REQUALIFIER LES PRINCIPAUX ESPACES PUBLICS D'INTÉRÊT D'AGGLOMÉRATION POUR UN GAIN D'IMAGE ET D'USAGE



### LÉGENDE

- Espaces publics d'intérêt d'agglomération à requalifier de façon prioritaire
- Espaces publics à requalifier autour de la RN7



Espaces publics requalifiés :  
exemple du centre-ville d'Epinay-sur-Seine (93)

## GOVERNANCE DE PROJET

**MAITRISE D'OUVRAGE** : les communes et EPCI

**PARTENAIRES MOBILISABLES** : CAUE, associations d'usagers et d'habitants y compris usagers PMR, commerçants, Architectes et paysagistes conseil de l'Etat

**PARTENAIRES À MOBILISER** : concessionnaires, syndicats d'énergie, gestionnaire de la collecte des ordures ménagères, SDIS, ABF le cas échéant, organismes gestionnaires des transports en commun



Espaces publics requalifiés : exemple de Sallanche (74)

## COÛTS ET FINANCEMENTS PRÉVISIONNELS

**COÛTS ESTIMÉS** : Les coûts des aménagements sont fonction des niveaux d'intervention (y compris en matière de réseaux) et de la nature des programmes à y développer.

Les ratios couramment constatés pour des opérations de requalification d'espaces publics peuvent s'échelonner entre 90 €HT / m<sup>2</sup> (requalification simple) et 300 €HT / m<sup>2</sup> (restructuration lourde avec prestations qualitatives), hors frais d'ingénierie.

**FINANCEMENTS MOBILISABLES** : La participation des partenaires est fonction de la nature des interventions.

### INDICATEURS DE RÉUSSITE

Nombre de places requalifiées

Niveaux d'appropriation / gain d'usage

Changement d'image opéré / gain d'image

Revitalisation des commerces situés dans un périmètre proche de l'espace public requalifié (100 mètres)

### LIENS AVEC D'AUTRES ACTIONS

Action n°13 : schéma directeur vélos

Action n°15 : linéaires de voirie structurants

Action n°16 : nouvelles mobilités

Action n°18 : centres-villes revitalisés

Action n°20 : zones commerciales

### LIENS INTERACTIFS

<http://www.caue-isere.org/wp-content/medias/2014/02/reenchanter-espace-public.pdf>

[http://www.caue03.com/userfiles/files/plugin-amenager\\_embellir\\_espace\\_public.pdf](http://www.caue03.com/userfiles/files/plugin-amenager_embellir_espace_public.pdf)

[http://www.paysdignois.fr/fiche\\_espaces\\_publics.pdf](http://www.paysdignois.fr/fiche_espaces_publics.pdf)

<http://www.talant.fr/upload/pdf/programmes/charte-espaces-publics.pdf>

Requalifier les espaces publics d'intérêt d'agglomération dans les centres urbains

Contexte - Enjeux - Objectifs

Les espaces publics des centre-villes constituent des lieux d'intervention prioritaires :

- parce qu'ils sont associés à des intensités d'usages générées par la concentration des commerces, des équipements, des logements, parce qu'ils sont le lieu du marché, etc.
- parce qu'ils portent un enjeu de représentativité de l'image de l'agglomération.

La place Paul Morand au Péage-de-Roussillon, la place de la République à Roussillon ainsi que les places Gaston Oriol et du 8 mai 1945 à Saint-Rambert d'Albon ont été identifiés comme des espaces publics à requalifier de façon prioritaire.

Sur ces espaces, les enjeux sont de l'ordre :

- de la qualité d'usages, avec un objectif transversal de ré-équilibre des fonctions au profit des pratiques piétonnes notamment
- de la qualité du paysage urbain, pour des ambiances attractives de jour comme de nuit.

Méthodologie

- Réaliser un état des lieux techniques (réseaux, état des revêtements de surface et du mobilier, diagnostic phytosanitaire des arbres existants quand il y en a, etc.).

- Définir le programme d'aménagement (en régie ou par délégation sous forme d'études préliminaires confiées aux maîtres d'œuvre) pour définir :

- . les fonctions à organiser sur les lieux et les enjeux en matière de paysage urbain (avec réflexions conjointes sur le schéma de circulation et de stationnement du secteur dans lequel s'inscrit l'espace à requalifier) ;
- . le périmètre de l'opération ;
- . le coût d'objectif pour les travaux tenant compte des besoins et des niveaux d'intervention définis par le diagnostic.

Cette phase de programmation doit intégrer la consultation des partenaires du projet : concessionnaires / syndicats d'énergie/ gestionnaire de la collecte des ordures ménagères / SDIS / ABF le cas échéant / organismes gestionnaires des transports en commun / société civile.

- Réaliser le relevé topographique du périmètre opérationnel.

- Engager les opérations de maîtrise d'œuvre via une consultation d'équipes de concepteurs.



Place Oriol : hypothèse d'évolution vers une piétonnisation partielle



Requalifier les parvis des gares de péage-de-Roussillon et de Saint-Rambert-d'Albon

Contexte - Enjeux - Objectifs

Au même titre que les espaces publics des centre-villes, les parvis des gares du Péage-De-Roussillon et de Saint-Rambert-d'Albon sont à requalifier de façon prioritaire :

- car ils sont le lieu de pratiques quotidiennes pour les usagers du train ;
- car les gares constituent des points d'entrée sur le territoire et que ces secteurs sont porteurs de l'image que les voyageurs se font de l'agglomération.
- car leur occupation accorde actuellement une place hégémonique au stationnement et qu'il convient :
  - . d'anticiper les besoins en stationnement supplémentaire lié à la croissance urbaine de l'agglomération ;
  - . d'intégrer sur les parvis des espaces dédiés au fonctionnement des autres modes de déplacement (stationnement vélos, aire co-voiturage, auto-partage, etc.) ;
  - . de ménager de l'espace pour d'autres usages (via l'aménagement comme la construction de bâtiments) et ne pas obérer la possibilité de créer de véritables quartiers gares autour de ces infrastructures.

Méthodologie

- Réaliser un état des lieux techniques (réseaux, état des revêtements de surface et du mobilier, diagnostic phytosanitaire des arbres existants quand il y en a, etc.).
- Définir le programme d'aménagement (en régie ou par délégation sous forme d'études préliminaires confiées aux maîtres d'œuvre) pour définir :
  - . les fonctions à organiser sur les lieux et les enjeux en matière de paysage urbain (avec réflexions conjointes sur le schéma de circulation et de stationnement du secteur dans lequel s'inscrit l'espace à requalifier) ;
  - . le périmètre de l'opération ;
  - . le coût d'objectif pour les travaux tenant compte des besoins et des niveaux d'intervention définis par le diagnostic.
 Cette phase de programmation doit intégrer la consultation des partenaires du projet : SNCF / RFF / concessionnaires / syndicats d'énergie/ gestionnaire de la collecte des ordures ménagères / SDIS / organismes gestionnaires des transports en commun / société civile.
- Réaliser le relevé topographique du périmètre opérationnel.
- Engager les opérations de maîtrise d'œuvre via une consultation d'équipes de concepteurs.

Illustration indicative :  
le parvis de la gare de Vichy



Illustration indicative :  
le parvis de la gare de Lens





## Requalifier les abords des équipements publics structurants

### Contexte - Enjeux - Objectifs

Au même titre que les espaces publics des centre-villes et les abords des gares, les parvis des équipements publics structurants sont à requalifier de façon prioritaire car ils sont le lieu de pratiques quotidiennes pour leurs usagers (collèges, lycée, etc.).

Le dimensionnement et le traitement de ces parvis / abords doivent recouvrir les mêmes enjeux de confort d'usage, de sécurité des usagers des modes actifs et d'agrément que les autres espaces publics structurants de l'agglomération. Les espaces à inscrire dans ce programme de requalification sont les suivants :

- Abords collège Mistral et siège CCPR : parking rue du 19 mars 1962 à Saint-Maurice l'Exil
- Abords cité scolaire de l'édit à Roussillon
- Abords collège et équipements à Salaise-sur-Sanne (avenue du collège)
- Abords de l'espace Marcel Noyer à Saint-Maurice l'Exil

### Méthodologie

- Réaliser un état des lieux techniques (réseaux, état des revêtements de surface et du mobilier, diagnostic phytosanitaire des arbres existants quand il y en a, etc.).

- Définir le programme d'aménagement (en régie ou par délégation sous forme d'études préliminaires confiées aux maîtres d'œuvre) pour définir :

- . les fonctions à organiser sur les lieux et les enjeux en matière de paysage urbain (avec réflexions conjointes sur le schéma de circulation et de stationnement du secteur dans lequel s'inscrit l'espace à requalifier) ;
- . le périmètre de l'opération ;
- . le coût d'objectif pour les travaux tenant compte des besoins et des niveaux d'intervention définis par le diagnostic.

Cette phase de programmation doit intégrer la consultation des partenaires du projet : gestionnaires des équipements concernés pour intégration des contraintes techniques / concessionnaires / syndicats d'énergie/ gestionnaire de la collecte des ordures ménagères / SDIS / organismes gestionnaires des transports en commun / société civile.

- Réaliser le relevé topographique du périmètre opérationnel.

- Engager les opérations de maîtrise d'œuvre via une consultation d'équipes de concepteurs.

Illustration indicative de référence :  
le parvis du lycée Descartes à Anthony



Illustration indicative de référence :  
le parvis de la médiathèque de Chelles





Réaliser une charte pour l'aménagement des espaces publics à l'échelle de l'agglomération

Contexte - Enjeux - Objectifs

Les espaces publics, parce qu'ils participent pleinement aux perceptions du paysage urbain, portent une part importante de l'image de l'agglomération. C'est ainsi que l'harmonisation des aménagements est nécessaire à la création de son identité urbaine.

Les espaces publics recouvrent par ailleurs une dimension fonctionnelle et sociale qui appelle à une organisation cohérente des rues, places, cheminements, et autres lieux d'usages à l'échelle du territoire.

Pour répondre aux objectifs d'harmonisation du paysage urbain, de prise en compte des critères de fonctionnement urbain comme de qualité d'usages, d'intégration des enjeux environnementaux dans l'espace urbain, (etc.) une charte pour l'aménagement des espaces publics peut être réalisée.

Ce document constitue un guide de référence destiné aux acteurs de l'aménagement. Il regroupe les prescriptions à appliquer aux aménagements, tant en terme de dimensionnement, que de traitements (matériaux de surface, mobilier urbain, plantations, éclairage public...), et intègre les conditions de gestion liées à chacune d'elles.

Méthodologie

- Définir les objectifs de la charte, les thématiques à y faire figurer, les niveaux de prescription à atteindre.
- Définir le maître d'ouvrage qui portera la réalisation, l'animation et l'actualisation dans le temps de la charte.
- Définir les conditions de réalisation de la charte (en régie / en délégation à un prestataire).
- Établir le cahier des charges de la charte et définir le montant à allouer à sa réalisation.
- Réaliser la charte.
- Diffuser la charte et mettre en place les conditions de son appropriation et de son application.

Exemple :

Charte pour l'aménagement des espaces publics de l'agglomération du Grand Dijon, organisée en quatre parties :

- 1 - une introduction générale qui rappelle le contexte et définit les objectifs recherchés à travers la charte
- 2 - un cahier relatif à la maîtrise du dimensionnement des espaces publics
- 3 - un cahier relatif au choix des matériaux et des couleurs
- 4 - un cahier relatif à la sélection du mobilier urbain

Extrait cahier 2

**VOIRIE PROTÉGÉE  
AIRE PIÉTONNE**  
Béton désactivé clair  
Dalle

**VOIRIE APAISÉE  
ZONE DE RENCONTRE**  
Trottoir et chaussée en enrobé clair  
Bordure claire

**VOIRIE APAISÉE  
ZONE 30**  
Trottoir en enrobé clair, chaussée en enrobé noir  
Bordure claire

**VOIRIE STRUCTURANTE  
VOIE 50-70**  
Trottoir et chaussée en enrobé noir  
Bordure claire

10-38 - MATÉRIAUX ET STATUTS DE VOIE

Extrait cahier 3

**Mobilier d'agrément proposé**

- Banc Twist de Sineu Graph
- Table de pique-nique Sineu Graph
- Banc monolithe calcaire
- Fontaine à boire Bayard fonte avec manivelle, regard
- Fontaine à boire Atlandida, Santa&Cole

Banc Twist Sineu Graph

Table de pique-nique Sineu Graph

Banc monolithe calcaire et béton

Fontaine à boire Santa&Cole, Atlandida

Fontaine à boire en fonte Bayard

10-48 - MOBILIER D'AGRÈMENT PROPOSÉ



## DESCRIPTIF DE L'ACTION

**Objectifs :** Le territoire dispose d'un certain nombre de zones commerciales en son coeur. Ces zones, souvent vieillissantes et très peu paysagées, présentent un déficit d'image et d'attractivité.

Leur requalification devra permettre d'imaginer des secteurs commerciaux de nouvelle génération qui viseront à :

- . Améliorer l'attractivité des zones commerciales existantes qui présentent un déficit d'image
- . Accompagner la requalification de la RN7 dans son épaisseur
- . Favoriser une plus grande convivialité par l'aménagement d'espaces publics
- . Changer les pratiques de mobilité par une accessibilité multimodale et la qualité des cheminements piétons
- . Assurer une qualité architecturale, paysagère et environnementale des constructions et une mixité programmatique
- . Limiter voir arrêter le développement de nouvelles surfaces commerciales en périphérie et rechercher la complémentarité avec les commerces des centres-villes

**COMMUNES OU SECTEURS CONCERNÉS : SALAISE-SUR-SANNE, CHANAS**

## CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE

Cela suppose :

- . d'identifier les potentiels de renouvellement des zones existantes ;
- . de définir des préconisations architecturales, urbaines, paysagères et environnementales : mixité des fonctions, densité, aménagement d'espaces publics, production d'énergies renouvelables, accessibilité tous modes, etc. ;
- . d'étudier l'opportunité de mettre en place une charte de qualité à respecter ;
- . d'accompagner les opérateurs commerciaux pour tenir les objectifs ;
- . d'avoir une ambition politique forte ;
- . de maîtriser le développement.

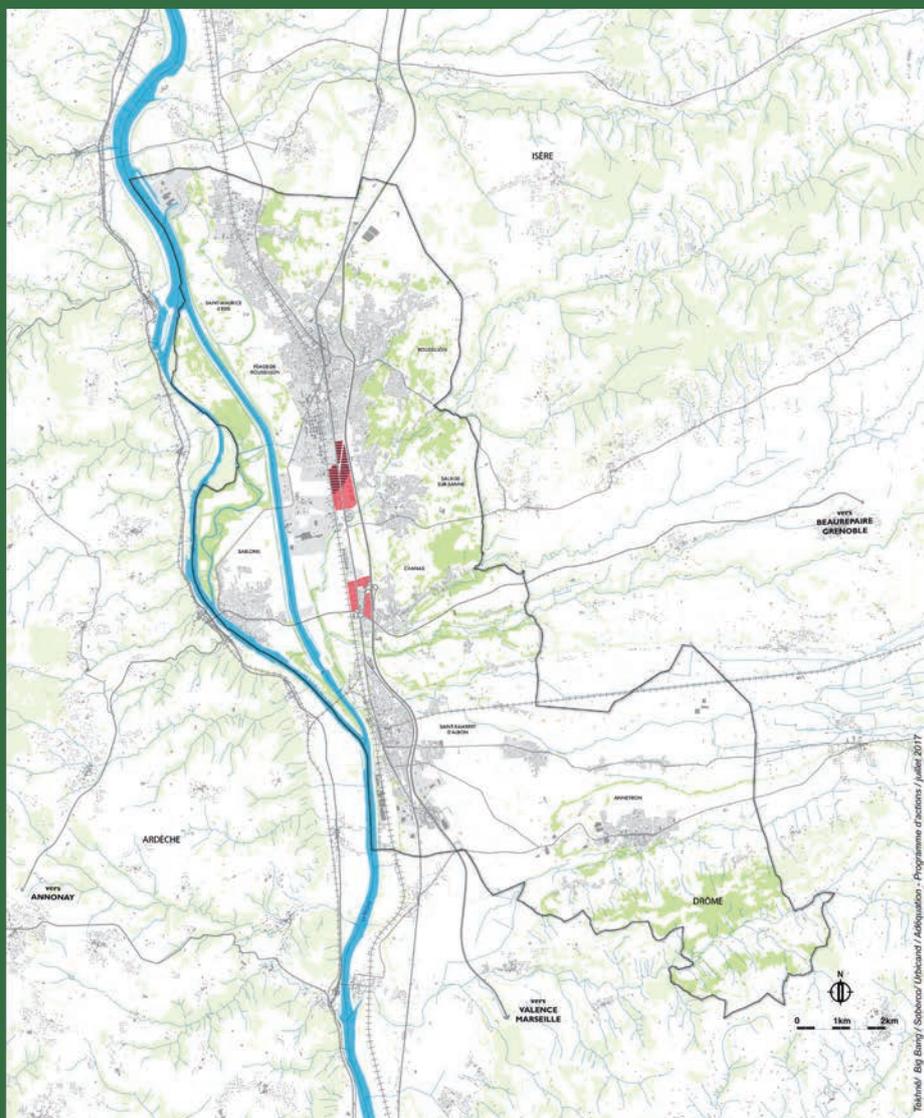
## TEMPORALITÉ

**PHASE 1 :** Lancer une étude pré-opérationnelle pour la requalification des zones commerciales

**PHASE 2 :** Définir un concessionnaire d'aménagement (SEM, ...)

**PHASE 3 :** Accompagner les opérateurs privés dans la mise en œuvre opérationnelle et l'installation de nouveaux programmes

## UN RENOUVELLEMENT URBAIN DES ZONES COMMERCIALES À ENGAGER



### LÉGENDE

- Zones commerciales existantes à requalifier
- Secteurs impactés par le risque technologique (soumis à PPRT)



Centre commercial de la Madeleine :  
exemple de Chambray-les-Tours (37)

## GOVERNANCE DE PROJET

**MAITRISE D'OUVRAGE** : les deux EPCI

**PARTENAIRES À MOBILISER** : gestionnaires de zones, gestionnaire TC, Etat (gestionnaire de la RN7), les propriétaires de zones commerciales, de magasins et de galeries marchandes

**PARTENAIRES MOBILISABLES** : association de commerçants, EPORA, CCI, opérateurs privés



Centre commercial Parc Saint-Paul :  
exemple de Saint-Paul-lès-Romans (26)

## COÛTS ET FINANCEMENTS PRÉVISIONNELS

**COÛTS ESTIMÉS** : pas de renseignements disponibles

**FINANCEMENTS MOBILISABLES** : pas de renseignements disponibles

## INDICATEURS DE RÉUSSITE

Nombre d'opérations de réhabilitation de constructions

Présence de nouveaux services de mobilité (linéaires piétons et cyclables, nombre de places réservées au covoiturage, nombre d'arrêts TC/ stationnement vélos/ bornes d'alimentation électrique, etc.)

Suivi statistique de la charte qualité (quels engagements sont les mieux respectés, etc.)

## LIENS AVEC D'AUTRES ACTIONS

Action n°12 : réseau de transports en commun

Action n°15 : linéaires de voiries structurants

Action n°13 : schéma directeur vélos

## LIENS INTERACTIFS

<http://www.aua-toulouse.org/spip.php?article514>

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00374345/document>

<http://www.ateliergrandparis.fr/news/?p=4617>

## DESCRIPTIF DE L'ACTION

**Objectifs :** Les zones économiques participent pleinement à l'image et à la vie de l'agglomération. Elles devront répondre aux différents enjeux d'innovation, de production énergétique, de mutualisation, de qualité paysagère, architecturale et environnementale, d'écologie industrielle.

- . S'inscrire dans les schémas de développement économique régionaux (ex : schéma portuaire de l'aire métropolitaine lyonnaise) afin de tendre vers une plus grande complémentarité entre les ZAE du territoire
- . Renforcer les liens entre les ZAE de l'agglomération notamment entre la ZIP Inspira et Axe 7 (ex-PANDA) (mutualisation des services, synergies entre entreprises, multimodalité, etc.)
- . Améliorer la qualité des zones d'activités existantes
- . S'appuyer sur les zones économiques pour développer les énergies renouvelables et les principes d'économie circulaire
- . Aménager des ZAE adaptées à l'évolution des conditions climatiques

**COMMUNES OU SECTEURS CONCERNÉS : LES 8 COMMUNES**

## CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE

Cela suppose :

- . une coopération entre les 2 EPCI ;
- . un accompagnement des porteurs de projet privés au changement (exemple : La Fabrique sur la CCPDA) ;
- . un accompagnement des salariés des nouvelles entreprises (livret d'accueil) ;
- . une animation auprès des entreprises ;
- . une ambition politique forte ;
- . l'instauration de nouveaux liens de développement économique avec l'aire métropolitaine lyonnaise et la vallée du Rhône.

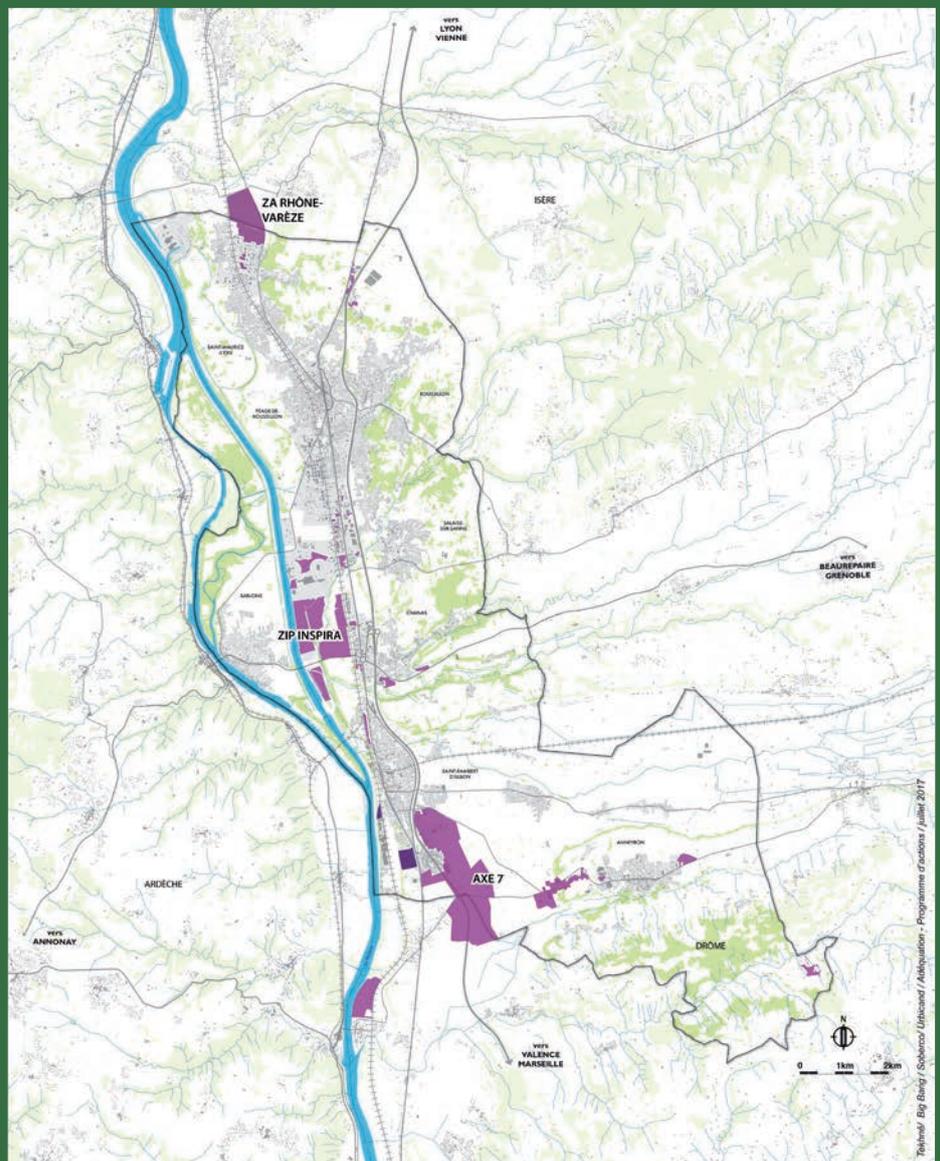
## TEMPORALITÉ

**PHASE 1 :** Elaborer une stratégie d'accueil et de marketing à l'échelle des 8 communes : Diagnostic, / Actions prioritaires / Schéma de développement économique

**PHASE 2 :** Définir une charte qualité des ZAE

**PHASE 3 :** Accompagner les opérateurs privés dans la mise en œuvre des opérations de maîtrise d'œuvre et le respect des engagements de la charte

## FIXER DE NOUVELLES AMBITIONS POUR L'AMÉNAGEMENT DE ZONES D'ACTIVITÉS PLUS VERTUEUSES



### LÉGENDE

- Zones d'activités existantes à requalifier
- Zones de développement économique



Qualité des constructions/ entreprise de production :  
exemple de Terrasson (24)

## GOUVERNANCE DE PROJET

**MAITRISE D'OUVRAGE** : les deux EPCI, en charge du développement économique

**PARTENAIRES À MOBILISER** : les gestionnaires de zones, les organismes consulaires (CCI, Chambre des Métiers, Chambre d'agriculture), les communes, les entreprises ou groupements d'entreprises, universités

**PARTENAIRES MOBILISABLES** : ADEME, Conseils Départementaux, Europe, association de protection environnementale, conseil de développement (société civile), promoteurs et commercialisateurs



Paysage commun des ZAE / charte ecoparc du Vaucluse :  
exemple du département du Vaucluse (84)

## COÛTS ET FINANCEMENTS PRÉVISIONNELS

**COÛTS ESTIMÉS** : le montant des études est fonction du programme  
- ZA Plan Cumin/ Les Marches (10 ha existant + 15ha extension) : 95 000 € (programmation, dossier ZAC, études complémentaires, adaptation réglementaire, CCAUEP, accompagnement des opérateurs, ...)

- ZA Allobroges (218 ha) : 55 000 € (programmation, charte qualité)

**FINANCEMENTS MOBILISABLES** : pas de renseignements disponibles

## INDICATEURS DE RÉUSSITE

Suivi statistique du niveau de performance des zones d'activités

Nombre de kW/h/an d'énergies renouvelables produits dans les zones d'activités

Installation d'un paysage commun à l'ensemble des ZAE (panneaux d'information, livret d'accueil, etc.)

## LIENS AVEC D'AUTRES ACTIONS

Action n°12 : réseau de transports en commun

Action n°23 : nouvelle centralité de Salaise

Action n°13 : schéma directeur vélos

Action n°25 : marketing industriel

## LIENS INTERACTIFS

<https://rovaltain.fr/fr/>

<https://www.caue44.com/?portfolio=reinventer-zone-dactivites>

[www.paysviennois.fr/IMG/pdf/plaquette\\_za\\_rocher\\_2017-03.pdf](http://www.paysviennois.fr/IMG/pdf/plaquette_za_rocher_2017-03.pdf)

## DESRIPTIF DE L'ACTION

**Objectifs :** Le développement démographique et économique projeté sur l'agglomération impactera de fait les besoins en équipements nouveaux sur le territoire. Le projet d'agglomération doit ainsi répondre aux objectifs suivant :

- . Compléter et diversifier les équipements /services pour les entreprises et les travailleurs indépendants : salles de réunion et de conférence, espaces de co-working, hôtellerie, restauration
- . Développer l'offre en médecine de proximité spécialisée
- . Faciliter le parcours d'accueil et les déplacements des personnes en recherche d'emplois (annexe Drôme pôle emplois)
- . Accueillir les nouveaux enfants/élèves liés à la croissance (de la crèche au lycée)
- . Développer la formation universitaire en lien avec l'industrie, la chimie, etc.
- . Renforcer l'offre en équipements pour personnes âgées (maison de services publics en projet)
- . Compléter et diversifier l'offre en équipements, culturels, sportifs et de loisirs notamment à destination des jeunes

## CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE

Cela nécessite :

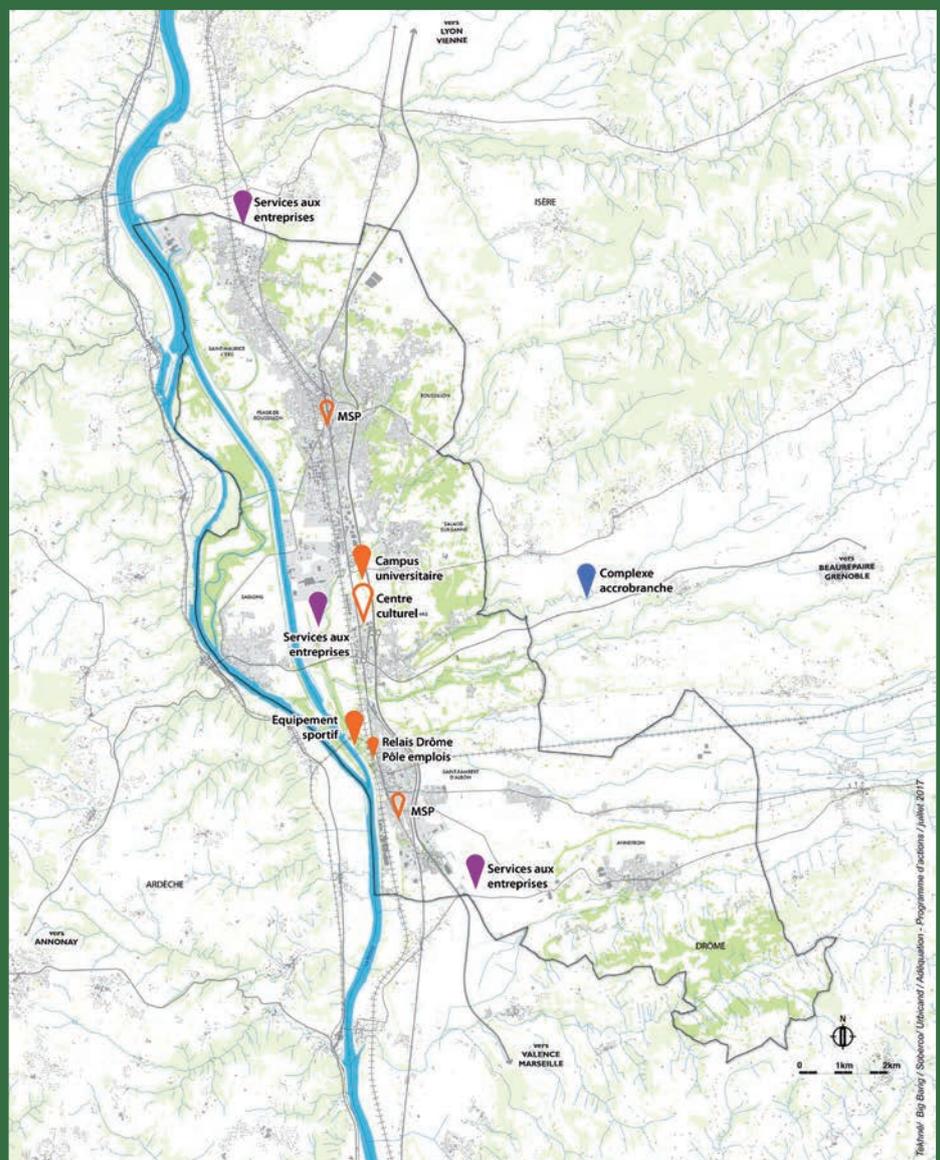
- . une concertation entre les communes pour le choix d'implantation des équipements intercommunaux ;
- . une concertation avec les groupements d'entreprises pour l'implantation des services aux salariés ;
- . une mutualisation des besoins entre communes ;
- . une gouvernance commune et des financements partagés ;
- . un emplacement réservé dans le PLU de la commune concernée ;
- . une desserte en transports collectifs (TC, TER) et modes doux.

## TEMPORALITÉ

**PHASE 1 :** Finaliser les projets en cours : le projet de centre culturel de la CCPR, le relais Drôme pôle emplois et la Maison de Services Publics à Saint-Rambert-d'Albon

**PHASE 2 :** Lancer une étude d'opportunité pour la construction d'un nouveau collège, d'un nouvel équipement sportif d'intérêt d'agglomération et d'un campus universitaire

## DE NOUVEUX ÉQUIPEMENTS DU QUOTIDIEN ET DE RAYONNEMENT TERRITORIAL



### LÉGENDE

- Equipements publics en projet
- Equipements publics à développer
- Equipements privés en projet
- Services aux entreprises à développer

\* les équipements en cours de livraison ne sont pas intégrés



Espace de coworking La Cordée : exemple de Morez (39) – 5.000 hab

## GOUVERNANCE DE PROJET

**MAITRISE D'OUVRAGE** : les deux EPCI ou chaque commune pour les équipements publics, une association/syndicat interentreprise pour les services aux salariés

**PARTENAIRES À MOBILISER** : pôle emploi, ARS (pôle santé), Conseils Départementaux (collège), les entreprises ou groupements d'entreprises

**PARTENAIRES MOBILISABLES** : les habitants, la Région, les associations artistiques, le porteur de projet du centre culturel, les communes voisines



Maison de santé : exemple de Vezelay (89)

## COÛTS ET FINANCEMENTS PRÉVISIONNELS

**COÛTS ESTIMÉS** : dépend de la nature et de l'ambition du programme

- projet centre culturel (16 000 m2) : estimé à 14,7 M€
- nouveau collège de Beaumont-lès-Valence (bâtiment passif/ RT 2020, 650 élèves, 6 106 m2 SP) : 21,40 Millions €
- restaurant interentreprises de la ZAC Rovaltain (agence Boyer-Percheron-Asus, 973 m2 SHON) : 1,74 Millions €

**FINANCEMENTS MOBILISABLES** : Conseils Départementaux (collège)

## INDICATEURS DE RÉUSSITE

Implantation d'un relais pôle emplois Drôme à Saint-Rambert-d'Albon  
 Implantation d'une résidence séniors dans la centralité Péage-Roussillon  
 Implantation d'un centre culturel (étude en cours)  
 Implantation de Maisons de Services de Proximité (MSP/ "pôle Santé «Clos Ducurtil» à Roussillon, MSP en projet sur Saint-Rambert-d'Albon)  
 Lancement d'une étude pour l'implantation d'un nouveau collège, d'un équipement sportif  
 Implantation d'un campus universitaire

## LIENS AVEC D'AUTRES ACTIONS

Action n°11 : gares et urbanité	Action n°18 : centre-villes revitalisés
Action n°12 : réseau de transports en commun	Action n°21 : zones d'activités
Action n°13 : schéma directeur vélos	Action n°23 : nouvelle centralité de Salaise
	Action n°25 : marketing industriel

## LIENS INTERACTIFS

## DESCRIPTIF DE L'ACTION

**Objectifs :** Les réflexions autour de l'élaboration du plan guide ont permis de faire valider la volonté de faire émerger une nouvelle et troisième centralité d'agglomération autour de la gare de Salaise-sur-Sanne. Ce lieu stratégique en coeur d'agglomération dispose de plusieurs atouts : présence d'une gare aujourd'hui liée au fret avec possibilité d'une réouverture aux voyageurs à long terme, disponibilité foncière importante (30 ha), proximité de la ZIP Inspira en plein développement, zones commerciales et échangeur à proximité.

Il s'agira donc à travers le projet d'agglomération de répondre aux objectifs suivants :

- Organiser une nouvelle centralité autour de la gare de Salaise, dans un premier temps autour d'un nouveau Pôle d'Échange Multimodal, puis si possible à long terme, autour d'une gare TER réouverte aux voyageurs
- Créer les conditions d'une véritable urbanité : mixité programmatique, densité, espaces publics, mobilités alternatives, maîtrise du stationnement, trame verte et bleue, adaptation au changement climatique, etc.

**COMMUNES OU SECTEURS CONCERNÉS : SALAISE-SUR-SANNE, CHANAS, SABLONS**

## CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE

Cela suppose de :

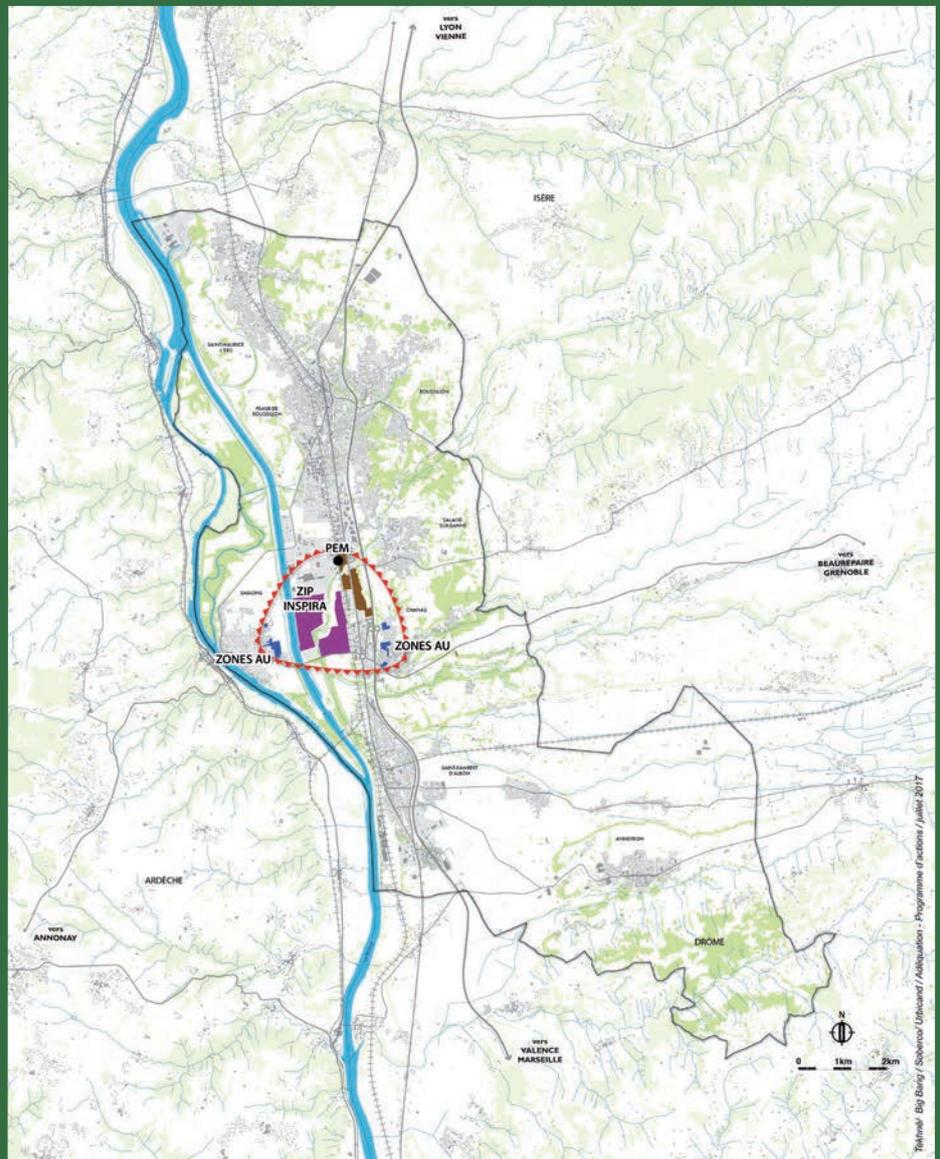
- définir un périmètre de projet qui intègre la ZIP Inspira, la zone des Nèves, le projet d'extension de Green 7 et le foncier libre autour de la gare ;
- d'adapter le PLU de Salaise-sur-Sanne en fonction du projet ;
- définir un choix de procédure d'urbanisme pour la consultation (étude, concours, dialogue compétitif) ;
- engager une veille foncière sur les terrains stratégiques (acquisition, négociation, information des propriétaires) ;
- d'adapter le projet d'urbanisme, les aménagements paysagers et les constructions en fonction du risque d'inondation et du nouveau règlement de PPRI (en cours de réalisation).

## TEMPORALITÉ

**PHASE 1 :** Lancer une étude opérationnelle pour la définition d'un projet urbain riche et complexe intégrant diverses compétences (urbanisme, déplacements, environnement, paysage, VRD)

**PHASE 2 :** Engager les opérations de maîtrise d'œuvre

## UNE CENTRALITÉ EMERGENTE, EXEMPLAIRE ET INNOVANTE EN PLEIN COEUR D'AGGLOMÉRATION



### LÉGENDE

- Projet de développement économique
- Projet de développement résidentiel
- Foncier libre stratégique à valoriser

- Echelle de réflexion de la nouvelle centralité
- Pôle d'Échange Multimodal à aménager



Enjeux stratégiques sur la nouvelle centralité autour de la gare de Salaise-sur-Sanne et la zone des Nèves

## GOVERNANCE DE PROJET

**MAITRISE D'OUVRAGE** : les communes de Salaise-sur-Sanne, Chanas et Sablons ; la CCPR

**PARTENAIRES À MOBILISER** : EPORA, le gestionnaire TC

**PARTENAIRES MOBILISABLES** : OSIRIS, ZIP Inspira, gestionnaire de Green 7, Gares et Connexions, SNCF réseau, les commerçants proches, ...

## COÛTS ET FINANCEMENTS PRÉVISIONNELS

**COÛTS ESTIMÉS** : Pour exemple, les études pré-opérationnelles menées par Tekhnê sur une superficie équivalente (environ 30 ha à urbaniser) s'élèvent aux montants suivants :

- Belleville, quartier de Gare (33 ha) : 70 000 €
- Tignieu-Jameyzieu, écoquartier (20 ha) : 65 000 €

**FINANCEMENTS MOBILISABLES** : les EPCI

## INDICATEURS DE RÉUSSITE

- Nombre de nouvelles activités implantées
- Nombre de nouveaux logements
- Présence d'un équipement d'intérêt d'agglomération
- Fréquentation de la centralité et satisfaction des usagers et habitants
- Réouverture de la gare de Salaise aux voyageurs

## LIENS AVEC D'AUTRES ACTIONS

- Action n°10 : continuités écologiques
- Action n°11 : gares et urbanité
- Action n°12 : réseau de transports en commun
- Action n°15 : linéaires de voiries structurants
- Action n°16 : nouvelles mobilités
- Action n°17 : liens Est-Ouest
- Action n°25 : marketing industriel

## LIENS INTERACTIFS





Ecoquartier Saint-jean-des-jardins :  
exemple de Chalon-sur-Saône (71)

## GOUVERNANCE DE PROJET

**MAITRISE D'OUVRAGE** : les communes concernées

**PARTENAIRES À MOBILISER** : les aménageurs et les opérateurs privés locaux

**PARTENAIRES MOBILISABLES** : EPORA, le CAUE, l'ADEME



Perspective d'ambiance pour l'écoquartier des Brosses :  
exemple de Tignieu-Jamezieu (38)

## COÛTS ET FINANCEMENTS PRÉVISIONNELS

**COÛTS ESTIMÉS** : Pour exemple, les études pré-opérationnelles menées par Tekhnê s'élèvent aux montants suivants :

- Valence, quartier Bayot : 45 000 €
- Livron-sur-Drôme, écoquartier des Renoncées (5 ha) : 40 000 €
- Tignieu-Jamezieu, écoquartier des Brosses (19 ha) : 65 000 €

**FINANCEMENTS MOBILISABLES** : pas de renseignements disponibles

## INDICATEURS DE RÉUSSITE

Nombre d'opérations labellisées AEU2

Linéaires de liaisons modes doux et leur fréquentation

Surface dédiée à la trame verte et bleue et aux espaces publics, mixité des usages associés

Coefficients de biotope et d'imperméabilisation

Nombre de logements à l'hectare

Mixité programmatique : surface de plancher dédiée à chaque typologie de logement, à chaque programme

## LIENS AVEC D'AUTRES ACTIONS

Action n°02: adaptation au changement climatique

Action n°05 : limites ville-campagne

Action n°10 : continuités écologiques

Action n°12 : réseau de transports en commun

Action n°13 : schéma directeur vélos

Action n°16 : nouvelles mobilités

## LIENS INTERACTIFS

<http://www.ademe.fr/aeu2-outils-agir>

<http://www.ecoquartiers.logement.gouv.fr/>

[www.eco-quartiers.fr/dl/img/dossier-de-labelisation-ecoquartier-986.pdf](http://www.eco-quartiers.fr/dl/img/dossier-de-labelisation-ecoquartier-986.pdf)

## DESRIPTIF DE L'ACTION

**Objectifs :** L'industrie constitue un marqueur du territoire sur lequel l'agglomération doit s'appuyer pour structurer une politique de marketing territorial. Elle doit permettre de stabiliser les entreprises existantes, de concourir à l'attractivité du territoire par une image qualitative, et de créer de nouvelles opportunités autour de l'histoire industrielle de l'agglomération, de ses atouts et ses contraintes.

- . Développer l'innovation et la recherche : favoriser l'accueil d'industries de pointe, de laboratoires de recherche, développer la formation supérieure (IUT, BTS, ...) en lien avec les entreprises proches et les universités
- . Mettre en scène le patrimoine industriel : valorisation de la plateforme chimique (mise en lumière, interventions artistiques, organisation d'expositions, participation aux journées du patrimoine, etc.)
- . Développer le tourisme autour du patrimoine industriel et des savoirs-faire

COMMUNES OU SECTEURS CONCERNÉS : LES 8 COMMUNES

## CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE

Cela suppose de :

- . travailler en collaboration avec les entreprises du territoire et les universités pour développer l'offre universitaire et la recherche autour de la chimie, de l'industrie, de la santé, de la lutte contre le bruit, etc. ;
- . collaborer avec les Offices de tourisme ;
- . réaliser un partenariat avec les acteurs économiques locaux, des associations/compagnies artistiques ;
- . communiquer autour du projet.

## TEMPORALITÉ

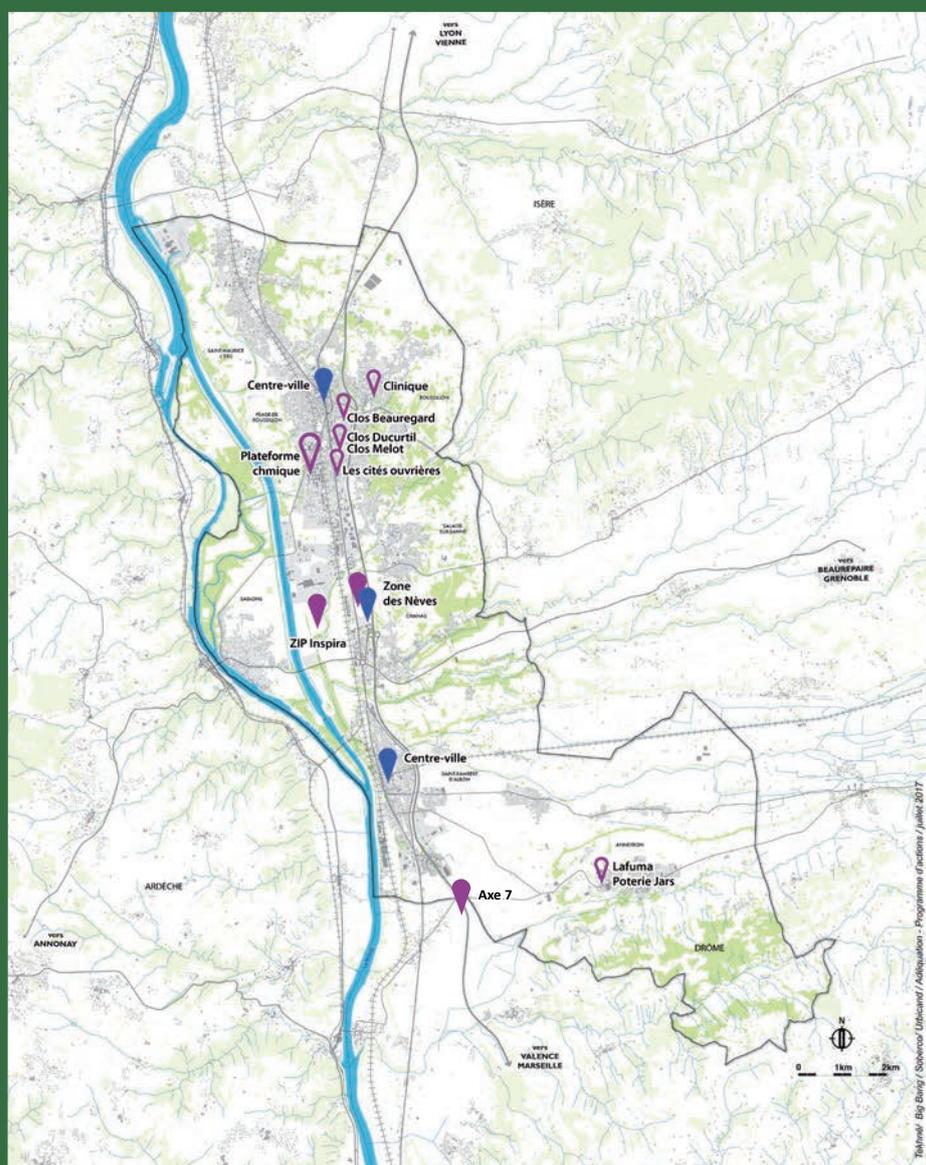
**PHASE 1 :** Identifier les besoins de formation, et implanter une structure adaptée

**PHASE 2 :** Mettre en place une stratégie de valorisation du patrimoine industriel et lancer une campagne de communication

**PHASE 3 :** Lancer une étude pour définir les secteurs potentiels de recherche et d'innovation sur l'agglomération et communiquer autour du projet pour attirer les entreprises/laboratoires de recherche, etc.

**PHASE 4 :** Accompagner l'implantation des nouvelles entreprises

## UNE AGGLOMÉRATION QUI S'APPUIE SUR SON HISTOIRE INDUSTRIELLE POUR RENFORCER SON ATTRACTIVITÉ



### LÉGENDE

- Patrimoine lié à l'histoire industrielle à mettre en valeur
- R&D à développer dans les zones d'activités et les sites de projet stratégiques
- Logements étudiants à construire dans les centralités



Mise en lumière d'une usine :  
exemple de Duisbourg (Allemagne)

## GOVERNANCE DE PROJET

**MAITRISE D'OUVRAGE** : les EPCI pour le développement des filières recherche et innovation, les entreprises pour la valorisation du patrimoine industriel

**PARTENAIRES À MOBILISER** : les universités, les entreprises ou groupement d'entreprises, OSIRIS, CCI, la Région, l'Etat, le CROUS (logements étudiants)

**PARTENAIRES MOBILISABLES** : Offices de tourisme, l'Agence Régionale de développement économique, associations artistiques



Les cités ouvrières, valorisation du patrimoine lié à l'industrie :  
commune de Salaise-sur-Sanne

## COÛTS ET FINANCEMENTS PRÉVISIONNELS

**COÛTS ESTIMÉS** : pas de renseignements disponibles

**FINANCEMENTS MOBILISABLES** : les universités & le CROUS, les entreprises, les Conseils régionaux, l'Etat, l'Europe

## INDICATEURS DE RÉUSSITE

Évolution du nombre d'étudiants en étude supérieure

Nombre de laboratoires de recherche

Nombre de structures de formation en étude supérieure

Lancement d'une campagne de communication pour l'accueil des entreprises et le tourisme industriel

Nombre d'événements organisés

## LIENS AVEC D'AUTRES ACTIONS

Action n°01: gouverner, animer, communiquer

Action n°21: zones d'activités

Action n°18 : centres-villes revitalisés

Action n°23 : nouvelle centralité de Salaise

## LIENS INTERACTIFS

<http://www.universite-lyon.fr/recherche-laboratoires/creer-des-images-du-bruit-pour-mieux-le-reduire--310601.kjsp>

<http://www.lae.ifsttar.fr/>

<http://www.lavoixdunord.fr/80324/article/2016-11-26/un-labo-ou-universitaires-et-entreprises-respirent-une-atmosphere-de-recherche>

# ANNEXES

## Les séances d'animation

# Atelier partenarial n°04

## Objectif

Cet atelier avait pour objectif de partager la première ébauche du programme d'actions défini par le groupement Tekhnê.

A partir d'un bref rappel des validations précédentes, l'atelier a permis aux élus et aux personnes présentes d'émettre un avis sur les actions proposées, de les enrichir voire d'en proposer de nouvelles pour mener à bien le projet de territoire.

## Moyens

L'atelier s'est déroulé sur 1/2 journée de la manière suivante :

- une première phase d'introduction de 30 min a permis au groupement d'étude :
  - . de rappeler les marqueurs du territoire, les 18 principes partagés et le plan guide ;
  - . de présenter l'ébauche du programme d'actions.
- un travail en groupe : 3 groupes ont participé à l'approfondissement du programme d'actions. Ils ont pu ainsi compléter, prioriser et préciser les actions identifiées, regroupés par axe de travail.
- une synthèse et débriefing de la journée.

## Planning

La rencontre s'est déroulée le 11 avril 2017, de 13h30 à 17h30 au siège de la Communauté de Communes du Pays Roussillonnais.





## Atelier partenarial n°03

13h30	ACCUEIL DES PARTICIPANTS		
13h45	SÉANCE INTRODUCTIVE Rappel des objectifs du SAARRA Animation : M. Vial  Présentation des validations précédentes et du programme d'actions Animation : Tekhnê		
14H15			
14h30	<p><b>GROUPE 1 AXE 01</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- les espaces publics</li><li>- les entrées d'agglomération</li><li>- les continuités écologiques</li><li>- les limites ville-campagne</li><li>- le système de parcs</li><li>- le PAEN</li><li>- le projet alimentaire territorial</li></ul>	<p><b>GROUPE 2 AXE 02 + TRANSVERSAL</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- les gares et urbanité</li><li>- le réseau TC</li><li>- les modes actifs</li><li>- les linéaires de voiries structurants</li><li>- la nouvelle centralité de Salaise</li><li>- l'étude impact santé</li></ul>	<p><b>GROUPE 3 AXE 03</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- les centres-ville revitalisés</li><li>- les zones commerciales</li><li>- les zones d'activités du futur</li><li>- les projets urbains durables</li><li>- les équipements publics</li><li>- le marketing industriel</li></ul>
16h30	PAUSE		
16h30			
16h45	DÉBRIEFING + DÉBAT + SYNTHÈSE Animation : Equipe, Syndicat Mixte		
16h45			
17h30			

## Objectif

Ce sixième comité de pilotage a regroupé l'ensemble des élus de l'agglomération dans un format restreint.

L'équipe Tekhnê a tout d'abord restitué une version plus approfondie du plan guide en prenant en compte des remarques émises par différentes communes. Ensuite, l'équipe a présenté le nouveau programme d'actions résultant de l'atelier partenarial n°04.

Les actions qui avaient été identifiées comme prioritaires au cours de cet atelier ont fait l'objet d'une présentation plus approfondie par le groupement d'étude.

Enfin, afin d'anticiper sur l'étape suivante qui doit permettre d'élaborer des zooms programmatiques, l'équipe a questionné les élus présents pour savoir sur quels axes de travail s'appuyer. Les élus ont acté l'élaboration des zooms sur les trois centralités identifiées à l'échelle du territoire.

A la suite de ce comité de pilotage, trois zooms seront à concevoir en croisant l'ensemble des thématiques nécessaires à la mise en oeuvre d'un projet urbain contextualisé.

## Moyens

Le comité de pilotage s'est déroulé en séance plénière et a été conclu par la validation des secteurs d'étude.

## Planning

La rencontre s'est déroulée le 04 juillet 2017, de 14h à 17h à la maison du Prieuré sur la commune de Salaise-sur-Sanne.

SCoT Rives du Rhône Gouverner, animer et communiquer Axe 00 N°1

### DESCRIPTIF DE L'ACTION

**Objectifs :** La mise en oeuvre du programme d'actions est conditionnée par trois enjeux prioritaires.

**GOUVERNANCE**

- Assurer la mise en oeuvre opérationnelle du projet d'agglomération
- Maintenir des séances d'échanges et de partage entre les 8 communes, à minima
- Mettre en place une instance de pilotage propre à la mise en oeuvre du programme d'actions

**ANIMATION**

- Doter le territoire d'une ingénierie technique locale performante, portée par chaque commune ou partagée à l'échelle de l'agglomération (via une commission déléguée)
- S'entendre sur des moyens financiers alloués au projet
- Organiser la mise en oeuvre opérationnelle du projet d'agglomération

**COMMUNICATION**

- Diffuser le projet du SAARRA au plus nombre d'acteurs locaux pour partager la vision stratégique d'ici 2040
- Faire émerger un sentiment de fierté d'appartenir à l'agglomération (habiter, travailler, pratiquer)
- Faciliter l'appropriation du projet d'agglomération par tous et sa mise en oeuvre opérationnelle
- Trouver des partenaires, techniques ou financiers

COMMUNES OU SECTEURS CONCERNÉS : LES 8 COMMUNES

### CONDITIONS DE MISE EN OEUVRE

Cela suppose :

- l'adhésion de toutes les communes au projet d'agglomération ;
- une animation régulière autour de comités de pilotage ou de commissions déléguées ;
- allocation de moyens humains (recrutement d'un chargé de mission, mise à disposition de personnel, ...);
- l'élaboration de moyens de diffusion, support de communications (logo, charte graphique, plaquette, document de présentation, page internet, ...);
- la mise en place d'actions de concertation auprès des techniciens communaux, acteurs locaux, habitants et usagers, associations, etc. en interne aux 8 communes et élargie aux communes voisines ;
- un engagement financier des communes et EPCI.

#### LE PROCESSUS DE MISE EN OEUVRE DU PROJET D'AGGLO

SAARRALIVRET 03 - SMRR /TEKHNE/URBICAND/SOBERCO/BIG BANG/ADÉQUATION

SCoT Rives du Rhône

### GOUVERNANCE DE PROJET

**MAÎTRISE D'OUVRAGE :** Les communes et les EPCI

**PARTENAIRES MOBILISABLES :** les citoyens, les entreprises du territoire

### COÛTS ET FINANCEMENTS PRÉVISIONNELS

**COÛTS ESTIMÉS :** non précisé

**FINANCEMENTS MOBILISABLES :** non précisé

### INDICATEURS DE RÉUSSITE

- Nombre de comités de pilotage
- Nombre de moyens humains et financiers alloués au projet
- Nombre d'actions de concertation
- Nombre de supports de communication

### LIENS AVEC D'AUTRES ACTIONS

Actions n°02 à 25

### LIENS INTERACTIFS

[https://v5.creaprim.fr/fiche\\_Agglom%C3%A9ration-du-Bocage-Bressuirais\\_518.html](https://v5.creaprim.fr/fiche_Agglom%C3%A9ration-du-Bocage-Bressuirais_518.html)  
[metropole.rennes.fr/fileadmin/rmm/.../3\\_-\\_PA\\_-\\_FIN\\_-\\_Charte\\_de\\_gouvernance.pdf](https://metropole.rennes.fr/fileadmin/rmm/.../3_-_PA_-_FIN_-_Charte_de_gouvernance.pdf)  
[www.adcf.org/files/NOTES-et-.../gouvernances-des-agglos-INET-cahier2.pdf](http://www.adcf.org/files/NOTES-et-.../gouvernances-des-agglos-INET-cahier2.pdf)



# Table des matières

Programme d'actions	3
Programme d'actions détaillé	4
<b>AXE 00 - DES ACTIONS FONDAMENTALES POUR ASSURER LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET ET UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ</b>	<b>6</b>
Gouverner, animer et communiquer	8
Favoriser la transition énergétique	10
et l'adaptation du territoire aux changements climatiques	10
Mettre en œuvre une évaluation d'impacts sur la santé	12
Créer les conditions d'un développement en adéquation avec la ressource en eau	14
<b>AXE 01 - UNE URBANISATION CONTENUE DANS SES LIMITES QUI VALORISE SES INTERFACES VILLE-NATURE</b>	<b>16</b>
Qualifier les limites ville-campagne	18
Mettre en place un périmètre d'intervention pour la protection et la mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains (PAEN)	20
<i>Aménager un parc des berges</i>	24
<i>Aménager un parc agro-naturel</i>	26
<i>Aménager un parc urbain</i>	28
Mettre en place un Projet Alimentaire Territorial (PAT)	30
Requalifier les entrées d'agglomération	32
<i>Requalification de l'entrée Nord principale sur la RN 7 à Roussillon &amp; Péage-de-Roussillon</i>	34
<i>Requalification de l'entrée Nord secondaire sur la RD 4 à Saint-Maurice-l'Exil</i>	36
<i>Requalification de l'entrée Sud sur la RN 7 à Saint-Rambert d'Albon</i>	38
<i>Requalification de l'entrée Est sur la RD 519 à Chanas</i>	40
<i>Requalification de l'entrée Ouest sur la RD 1082 à Sablons</i>	42
Renforcer et restaurer les continuités écologiques	44
<i>Corridor écologique au sein de la zone d'activités de Rhône-Varèze</i>	46
<i>Corridor écologique de la Sanne</i>	48
<i>Corridor écologique du Dolon</i>	50
<b>AXE 02 - UN TERRITOIRE QUI CAPITALISE SUR SES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT STRUCTURANTES</b>	<b>52</b>
Valoriser les gares comme des composantes urbaines	54
Compléter le réseau de transport en commun	56
<i>Mise en place d'une ligne TC structurante de Saint-Clair-du-Rhône à Saint-Rambert-d'Albon</i>	58
<i>Mise en place de trois lignes secondaires</i>	60
Réaliser un schéma directeur en faveur du vélo	62
Valoriser le fleuve comme armature de déplacement	64
Requalifier les linéaires de voirie structurants	66
Renforcer l'offre en nouvelles mobilités	68
<i>Implantation d'une maison de la mobilité</i>	70
Développer les liens Est-Ouest	72





# Table des matières

<b>AXE 03 - UNE ORGANISATION TERRITORIALE EN 3 PÔLES</b>	<b>74</b>
Redynamiser les centres-villes	76
Requalifier les espaces publics d'intérêt d'agglomération	78
<i>Requalifier les espaces publics d'intérêt d'agglomération dans les centres urbains</i>	80
<i>Requalifier les parvis des gares de péage-de-Roussillon et de Saint-Rambert-d'Albon</i>	82
<i>Requalifier les abords des équipements publics structurants</i>	84
<i>Réaliser une charte pour l'aménagement des espaces publics à l'échelle de l'agglomération</i>	86
Adapter et qualifier les zones commerciales	88
Aménager les zones d'activités du futur	90
Définir et accompagner les besoins en équipements de niveau d'agglomération	92
Faire émerger la nouvelle centralité autour de la gare de Salaise-sur-Sanne	94
Inscrire les principaux secteurs de projet dans une logique d'aménagement global et durable	96
Capitaliser sur l'industrie pour structurer une politique de marketing territorial	98
<b>ANNEXES</b>	<b>100</b>
Atelier partenarial n°04	101
Comité de pilotage n°06	103

