



Syndicat mixte des Rives du Rhône

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

Livret 01

DIAGNOSTIC - COMPRENDRE LE TERRITOIRE

INTRODUCTION	3
Présentation du territoire	3
Contexte	4
Les objectifs du Schéma d'Aménagement de l'Agglomération Roussillon Saint-Rambert-d'Albon	4
La méthode de travail	8
Des particularités territoriales qui font sens commun	9
01- PORTRAIT DU TERRITOIRE	11
1.1 Un territoire en croissance démographique	12
1.2 Une structure des ménages et des profils d'habitants qui évoluent	16
1.3 Un territoire attractif pour les actifs	17
1.4 Une nécessaire adéquation du parc résidentiel à la demande locale	19
1.5 Une stratégie de planification territoriale émergente	21
02- ANALYSE CROISÉE DU TERRITOIRE	23
2.1 Inscrire l'ambition de développement dans l'armature régionale	25
Synthèse et perspectives	26
2.2 Affirmer les lignes de forces du territoire	29
Synthèse et perspectives	42
2.3 Structurer l'armature urbaine de l'agglomération et renforcer sa fonctionnalité	46
Synthèse et perspectives	67
2.4 Définir les limites d'un territoire en expansion et assurer des interfaces de qualité	70
Synthèse et perspectives	84
03- LECTURE PARTAGÉE DU TERRITOIRE	86
3.1 Les marqueurs d'identité du territoire	87
3.2 Les dynamiques du territoire, forces et limites	93
04- LE SAARRA	96
4.1 Pourquoi élaborer un schéma d'aménagement ?	97
4.2 En adoptant quelle stratégie ?	98
05- ANNEXES	102
Comité de pilotage n°01	103
Atelier partenarial n°01	104
Visite de l'agglomération	106
Comité de pilotage n°02	108
Ressources	109
Table des matières	111



Introduction

PRÉSENTATION DU TERRITOIRE

Située dans la vallée du Rhône, au sud de la Métropole lyonnaise et au nord de l'agglomération valentinoise, l'agglomération Roussillon Saint-Rambert d'Albon est identifiée dans le Scot des Rives du Rhône (approuvé le 30 mars 2012) comme l'un des pôles de développement prioritaire. Afin de préciser les modalités de mise en oeuvre des orientations du Scot, un schéma a été engagé : le Schéma d'Aménagement de l'Agglomération Roussillon-Saint-Rambert-d'Albon (SAARRA). Ce schéma a vocation à servir de fil conducteur pour les actions publiques locales et devra trouver sa traduction réglementaire dans les PLU et le futur Scot, en cours de révision.

L'agglomération est composée de huit communes : Aneyron, Chanas, Péage-de-Roussillon, Roussillon, Sablons, Saint-Maurice-l'Exil, Saint-Rambert-d'Albon et Salaise-sur-Sanne.

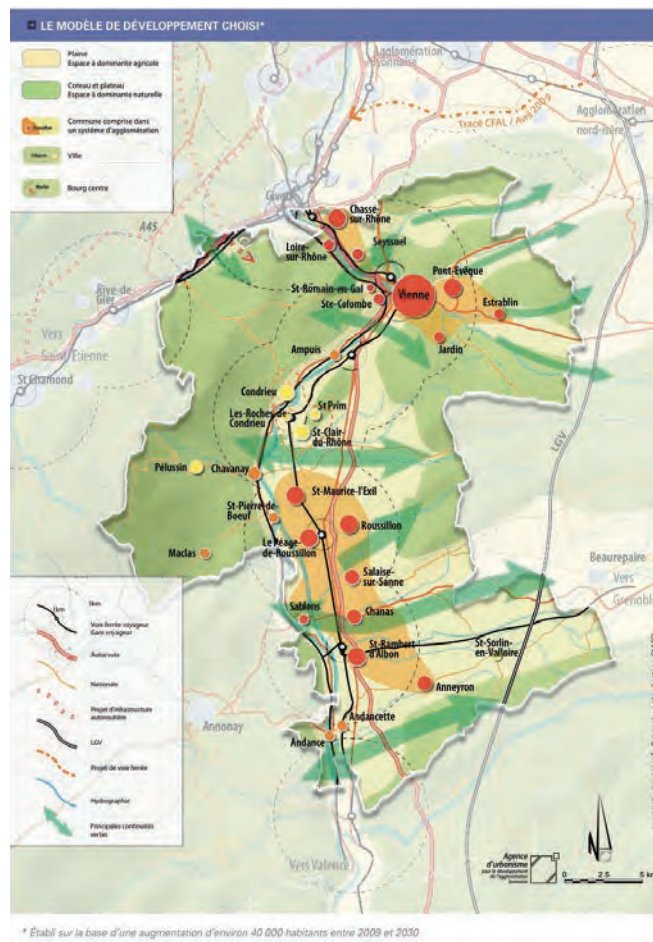
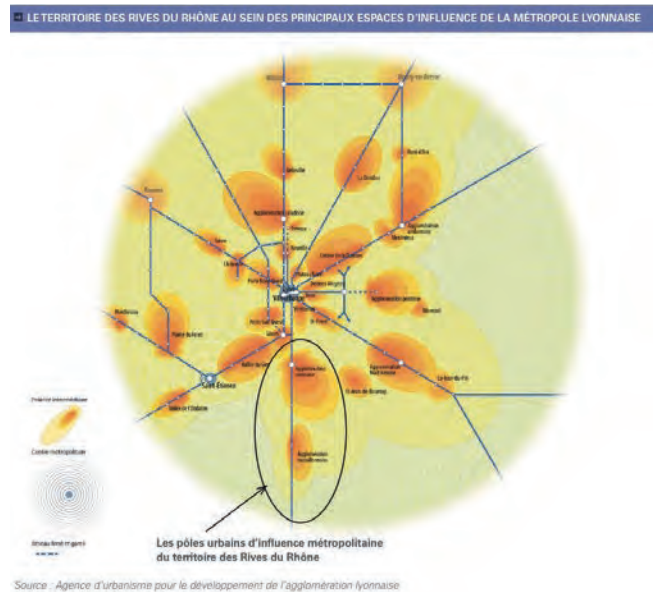
Rappel : ce que dit le Scot sur « l'agglomération Roussillon-Saint Rambert d'Albon » (p.416 du rapport de présentation)

« Il conviendra d'effectuer un véritable schéma d'aménagement qui permettra d'approfondir et de préciser, dans l'espace comme dans le temps, les orientations du Scot : diagnostic foncier (atlas foncier de l'agglomération), potentiel de renouvellement urbain, enjeu de la trame verte urbaine et de la « qualité de ville », transports en commun et urbanisation, développement économique, espaces agricoles à protéger. Le projet du Scot est en effet très ambitieux en termes de développement pour ce secteur : sans parler de « ville nouvelle », il faut sans conteste doter l'agglomération en devenir d'un « plan-guide » qui lui permette « d'honorer » les objectifs du Scot ».

D'une superficie de 119,5 km², l'agglomération est à cheval sur deux intercommunalités, la Communauté de Communes du Pays Roussillonnais (6 communes) et la Communauté de Communes Porte de DrômArdèche (2 communes), ainsi que sur deux départements, la Drôme et l'Isère.

INTENTIONS DE DÉVELOPPEMENT URBAIN EN 2040

SOURCE : SCOT DES RIVES DU RHÔNE, PADD, 2012





Introduction

CONTEXTE

L'étude s'inscrit dans la poursuite de l'Atelier d'Innovation en Urbanisme (AIU) mené en 2014 avec l'appui de l'agence d'urbanisme de l'agglomération lyonnaise. Cette démarche expérimentale et participative menée sur deux jours, avec de nombreux acteurs publics comme privés, visait à «libérer les imaginaires» et les ambitions pour ce territoire dans le cadre d'une démarche dite «sensible». Il convient désormais de donner des suites opérationnelles à ces suggestions.

En accompagnement des ambitions démographiques du Scot et du développement d'activités économiques d'ampleur locale et régionale, ce territoire de confins doit en effet affirmer une identité forte et ancrée, et offrir un cadre de vie de qualité à ses habitants.

La réflexion engagée envisagera l'agglomération au croisement de la vallée du Rhône et de l'axe Annonay - Beaufort (cf. entente «Tridan»). Le projet devra imaginer un développement harmonieux fondé sur l'objectif d'un équilibre entre urbanisation et géographie des lieux.

LES OBJECTIFS DU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DE L'AGGLOMÉRATION ROUSSILLON SAINT-RAMBERT-D'ALBON (SAARRA)

A travers la définition de son projet de territoire, le Scot pointe deux secteurs prioritaires de développement dont les problématiques et les enjeux particuliers nécessitent un approfondissement : la côtère rhodanienne et l'agglomération Roussillon-Saint-Rambert d'Albon. Le premier secteur a d'ores et déjà fait l'objet d'un schéma de secteur approuvé le 7 juillet 2015.

Le Syndicat Mixte des Rives du Rhône lance aujourd'hui une étude complémentaire sur le deuxième secteur pour définir un schéma d'aménagement à l'horizon 2040 sur l'agglomération Roussillon-Saint-Rambert d'Albon. Celui-ci doit permettre de préciser les dispositions du Scot, faire émerger un **projet commun** pour l'ensemble de l'agglomération et **articuler** les politiques d'aménagement du territoire des différentes communes.

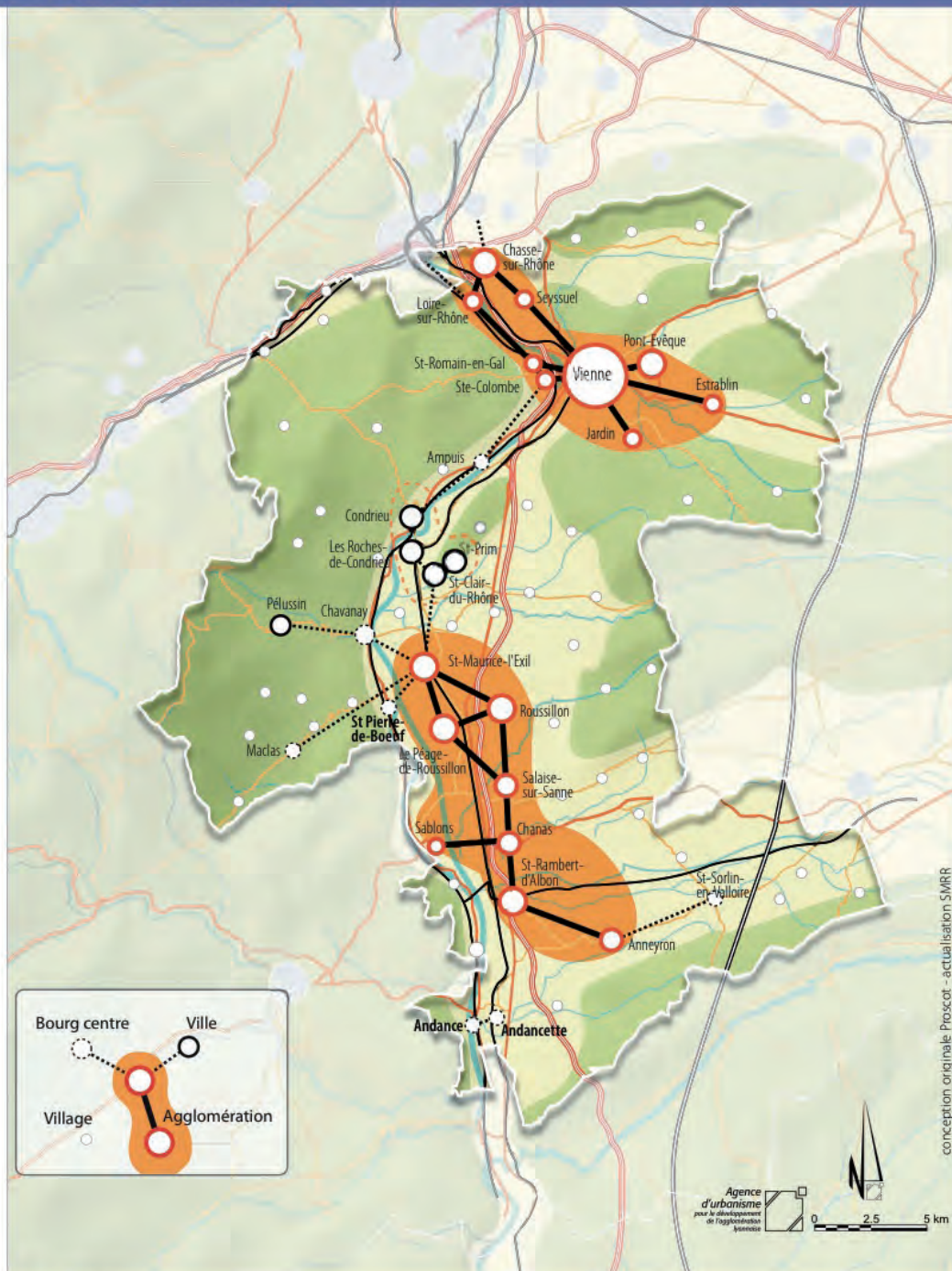
Cinq grandes orientations fondent le schéma d'aménagement de l'agglomération :

- Positionner l'agglomération dans une vision stratégique élargie, d'Annonay à Beaufort / de Vienne à Tain-l'Hermitage.
- Changer les pratiques et les modes de faire urbains pour dessiner un écosystème équilibré entre occupations humaines et données environnementales.
- Assurer la qualité du cadre de vie, la convivialité du territoire pour ses habitants et ses usagers.
- Qualifier l'armature urbaine à partir des polarités existantes pour déterminer un modèle urbain singulier.
- Vérifier les conditions d'accueil et la capacité du territoire à répondre à l'enjeu démographique du Scot.



STRUCTURATION URBAINE DU TERRITOIRE DU SCOT DES RIVES DU RHÔNE À L'HORIZON 2030



SOURCE : SCOT DES RIVES DU RHÔNE, PADD, 2012

ARMATURE URBAINE À L'HORIZON 2030

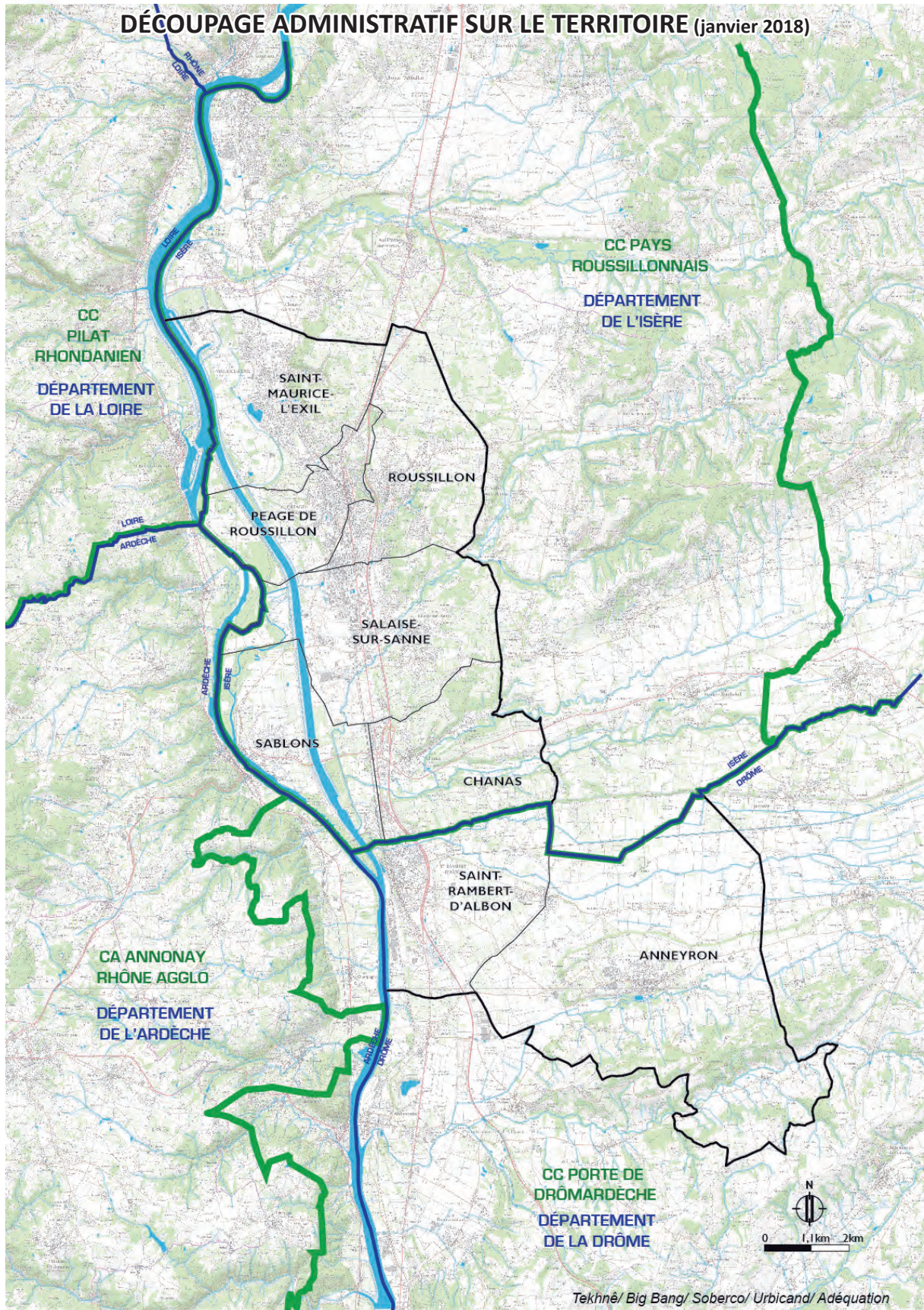


Typologie des espaces urbanisés des Rives du Rhône

- 
Ville : elle concentre les fonctions plus locales en complémentarité des bourgs centres (services et commerces de proximité principalement).
- 
Village : il accueille des commerces et services de proximité et joue principalement une fonction résidentielle.

- 
Agglomération : elle accueille les plus importantes densités de population et offre l'ensemble des fonctions urbaines et stratégiques (fonctions administratives, principaux équipements, commerces et services, pôles d'emplois). Les communes comprises dans une aire d'agglomération rayonnent sur l'ensemble du territoire.
- 
Bourg centre : il joue un rôle majeur à l'échelle locale. Il accueille une grande partie des services à la population, mais rayonne sur un périmètre plus restreint que les villes.

Introduction



Introduction

Roussillon

Péage-de-Roussillon

Saint-Maurice-l'Exil



Sablons

Saint-Rambert-d'Albon

Chanas



La méthode de travail

L'étude s'appuie sur un travail partenarial et de terrain, associant comités de pilotage restreints, avec les élus des 8 communes et les représentants des deux EPCI, ateliers partenariaux de réflexion et visites de terrain.

Le comité de pilotage n°01

Les comités de pilotage visent à valider politiquement chaque étape de l'élaboration du SAARRA et à réfléchir, dans un format restreint, à des problématiques plus sensibles.

Le premier comité de pilotage a permis d'appréhender les réalités du territoire à travers la réalisation d'un diagnostic problématisé.

L'atelier partenarial n°01

Les ateliers regroupent les élus de l'agglomération, des partenaires locaux et des associations présentes sur le territoire. Ils visent à enrichir la réflexion sur le devenir du territoire dans une approche prospective et partagée.

Ce premier atelier a permis d'échanger sur les grands enjeux du territoire, les attentes des participants, afin d'enrichir le diagnostic territorial.

La visite de l'agglomération

Les visites de territoire ont vocation à confronter les réflexions issues des différentes instances avec la réalité de terrain.

La visite a permis aux élus de découvrir de manière plus fine les différentes communes de l'agglomération et d'appréhender les problématiques les plus fortes sur l'ensemble du territoire (espaces publics, trame verte et bleue, densité, etc.).

Le comité de pilotage n°02

Le second comité de pilotage a révélé les marqueurs du territoire comme fondements pour la construction du SAARRA et identifié les dynamiques de développement possibles dans une prospective à 2040.

Les programmes détaillés de chaque rencontre sont disponibles en annexe de ce document.

Jeudi 21 janvier 2016, de 14h à 17h
Mairie de Salaise-sur-Sanne



Vendredi 11 mars 2016, de 9h à 17h
Siège Communauté de Communes du Pays Roussillonnais



Vendredi 01 avril 2016
de 13h30 à 17h30



Mardi 12 avril 2016, de 14 à 17h
Mairie de Sablons





Des particularités territoriales qui font sens commun

PAYSAGE INDUSTRIEL

L'agglomération Roussillon Saint-Rambert-d'Albon a connu un développement économique important depuis les années 1915 autour de la chimie qui a façonné les paysages urbains au fil du temps. Le paysage industriel constitue donc un repère primordial pour le territoire notamment autour de la plateforme chimique de Roussillon.



HISTOIRE URBAINE / CITÉS OUVRIÈRES

Les développements successifs de la plateforme chimique ont favorisé l'urbanisation croissante des communes les plus proches. Les cités ouvrières, accompagnées d'équipements sportifs, ont trouvé place le long de la RN7, et marquent le paysage urbain. L'installation des usines a ainsi fortement participé à l'importante croissance démographique sur tout le territoire au cours du XXe siècle.



PÔLES GARES : LE PARADOXE DENSIFICATION / RISQUES

La présence de 2 gares d'intérêt régional au sein de l'agglomération permet un accès rapide aux bassins d'emploi de Lyon, Valence, Vienne et Tain-Tournon. Ainsi le territoire connaît un solde migratoire positif notamment par l'installation de nouveaux ménages, issus des grandes villes proches. Aujourd'hui, la densification autour des gares relève d'un paradoxe puisque la vallée présente de nombreux risques technologiques et nuisances acoustiques qui questionnent le renouvellement des centres urbains au plus près de ces infrastructures.



CENTRES-VILLE EN PERTE DE DYNAMIQUE

Les centres-ville classiques ont perdu de leur dynamisme au profit de nouveaux modèles commerciaux. Les rues commerçantes sont peu attractives et manquent de vitalité. Les espaces publics nécessitent depuis plusieurs années un travail de requalification dont les collectivités ne se sont pas saisi.



SOURCE : SCOT RIVES DU RHÔNE



GREEN 7, NOUVEAU CENTRE COMMERCIAL

L'installation du centre commercial Green 7 a conforté les déséquilibres commerciaux à l'œuvre sur le territoire. Certains commerces de proximité, initialement situés dans les centres-ville, se délocalisent progressivement dans ce type de structure périphérique et interrogent la notion de centralité : quelle centralité demain pour l'agglomération ?



ESPACES PUBLICS : CONVIVIALITÉ ET SOCIABILITÉ

La perte de vitesse des centres-ville impacte l'usage premier des espaces publics. Largement dimensionnés, majoritairement voués à l'usage de parking, leur rôle en matière de sociabilité est aujourd'hui remis en question. Les ateliers ont permis d'affirmer le besoin de retrouver des lieux de convivialité animés (aire de jeux, bars, restaurants, etc.).



FRANCHISSEMENT DU RHÔNE / RAPPORT AUX COTEAUX DE RIVE DROITE

Un territoire de transit dans lequel la structure de vallée du Rhône et les infrastructures découpent l'agglomération en lanière, limitent les points de franchissement et dégradent les conditions de circulation.



TERRITOIRE NOURRICIER

Le territoire comporte une structure agricole forte composée d'activités arboricoles, céréalières et également viticoles en rive droite. Grignotée progressivement par l'urbanisation, elle est aujourd'hui fragilisée sur ses franges et les coteaux. La gestion des interfaces devient alors un élément fort du développement urbain à venir.



DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL : FAIRE DIFFÉREMENT

Quelles formes urbaines pour demain ? Comment imaginer le développement urbain à venir pour accueillir environ 12 800 habitants attendus d'ici 2040 sur ce territoire soumis à de nombreux risques et nuisances ? La politique de renouvellement urbain, de densification et le choix des formes urbaines et architecturales sera structurant pour le devenir de l'image de l'agglomération.



01- PORTRAIT DU TERRITOIRE

Une dynamique de développement affirmée



1.1 Un territoire en croissance démographique

UNE DYNAMIQUE DÉMOGRAPHIQUE CONCURRENCÉE DEPUIS PEU PAR LES COMMUNES PÉRIPHÉRIQUES

L'agglomération connaît une véritable croissance démographique depuis les années 1970. L'ensemble des huit communes présente un solde naturel positif. Certaines présentent toutefois une croissance exponentielle depuis ces 20 dernières années, notamment les communes de Saint-Maurice-l'Exil et de Saint-Rambert d'Albon avec des taux de plus de 3% annuels. Les communes de Roussillon et de Péage-de-Roussillon connaissent quant à elle un regain progressif après un léger déclin dans les années 1980.

Cette croissance s'explique par les deux facteurs du solde naturel et du solde migratoire. Toutefois, l'agglomération connaît de fortes migrations résidentielles en provenance de la Métropole lyonnaise, de la Drôme et de l'Ardèche. Ce phénomène tend cependant à s'atténuer depuis 2007 dans les communes les plus au Nord de l'agglomération au profit des communes périphériques situées plus au Sud sur la plaine de la Valloire.

ENVIRON + 12 800 HABITANTS EN 2040

Les dynamiques démographiques d'ores et déjà engagées sont confirmées par le Scot qui identifie l'agglomération Roussillon-Saint-Rambert d'Albon comme un pôle urbain principal à l'échelle du territoire.

Objectifs préalables à l'étude

- Le Scot fixe des objectifs ambitieux sur le territoire :
- une production de logements neufs de 9 logements pour 1000 habitants par an,
 - une densité comprise entre 30 et 40 logement/ha sur chaque commune.

Or, la production résidentielle est ralentie depuis quelques années et n'atteint pas les objectifs fixés :

- 5 logt/an pour 1000 habitants sur les 6 communes de la Communauté de communes du Pays Roussillonnais;
- 7 logt/an pour 1000 habitants sur les 2 communes de la Communauté de communes Porte de DrômArdèche.

Au Nord, la mise aux normes de la STEP explique en partie le frein au développement urbain. Certains projets ont ainsi du être arrêtés le temps des travaux.

Nouveaux objectifs définis par l'étude

Dans le cadre de la révision du Scot, l'étude propose de maintenir un niveau de production neuve comparable à la moyenne actuelle. Les nouveaux objectifs de production de logement sont donc fixés avec un minimum de 7 logt/an pour 1000 habitants. D'ici 2040, les projections moyennes seraient alors estimées à **+12 800 habitants et + 7000 nouveaux logements.**

PISTES DE PRODUCTION DE LOGEMENTS NEUFS POUR LA RÉVISION DU SCOT DES RIVES DU RHÔNE

SOURCE : INSEE, RGP 2012 / SCOT RIVES DU RHÔNE

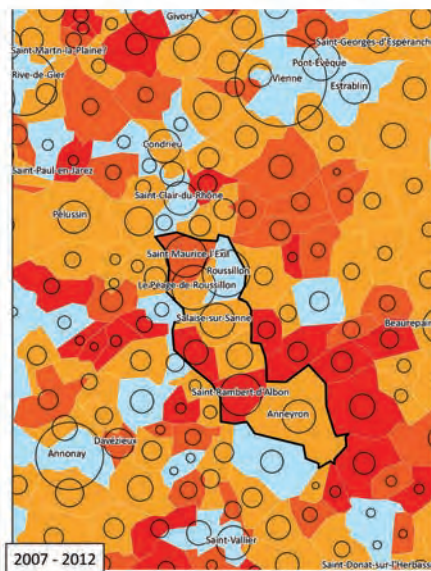
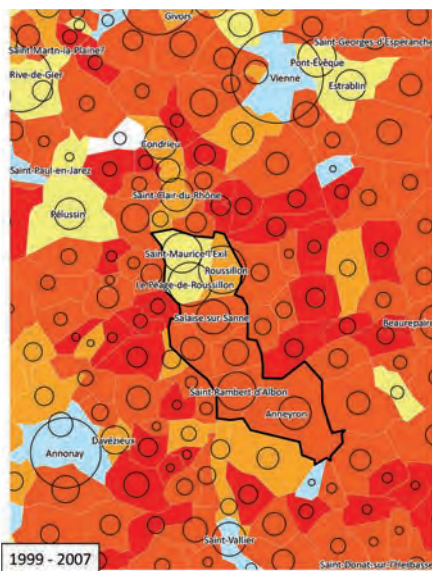
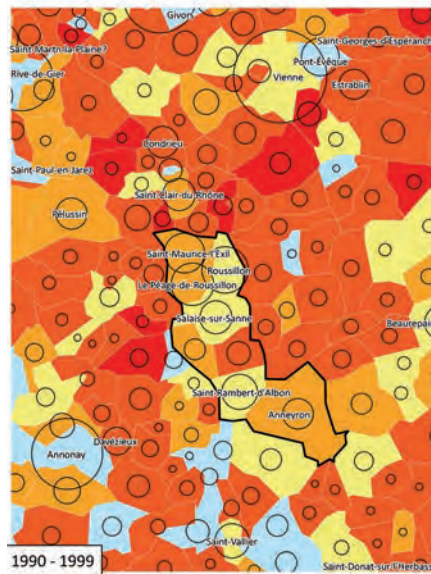
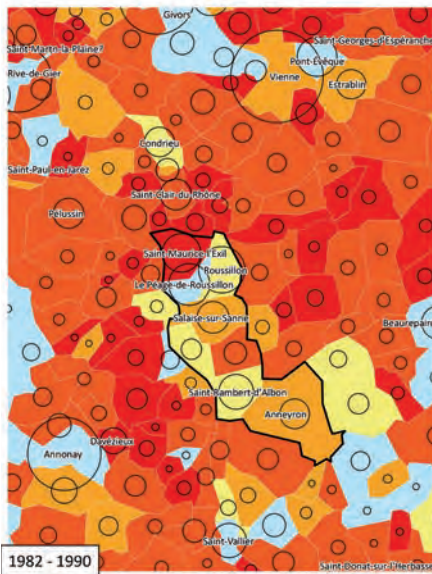
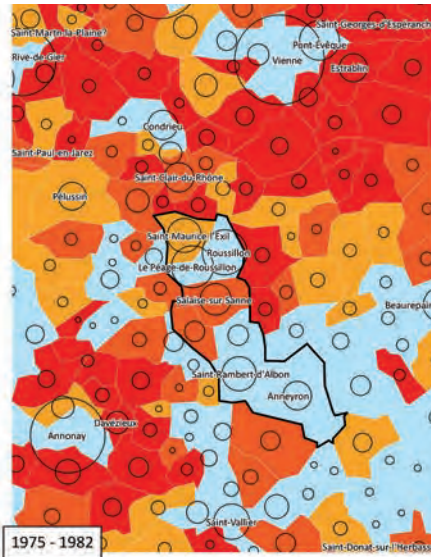
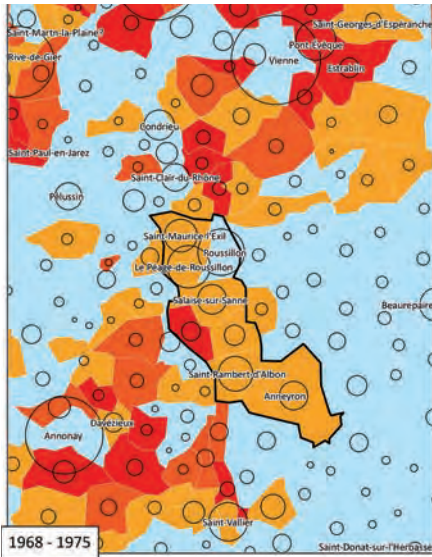
COMMUNES	nombre habitants	croissance 2007-2012	obj. SCOT en révision / 1000 hab.	construction neuve par an	construction neuve - 2040
Roussillon	8 012	0,2%	7 min	59	1 421
Le Péage-de-Roussillon	6 792	0,7%		50	1 205
Saint-Maurice-l'Exil	5 995	1,7%		44	1 063
Salaise-sur-Sanne	4 270	0,8%		32	757
Sablons	2 101	2,8%		16	373
Chanas	2 377	0,6%		18	422
Saint-Rambert-d'Albon	6 056	3,1%		45	1 074
Anneyron	3 863	0,7%		29	685
TOTAL	39 466				292



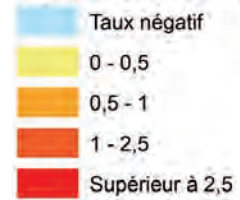
1.1 Un territoire en croissance

CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE DU TERRITOIRE ENTRE 1968 ET 2012

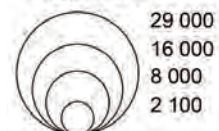
SOURCE : INSEE, RGP 2012



Taux de variation annuel



Population

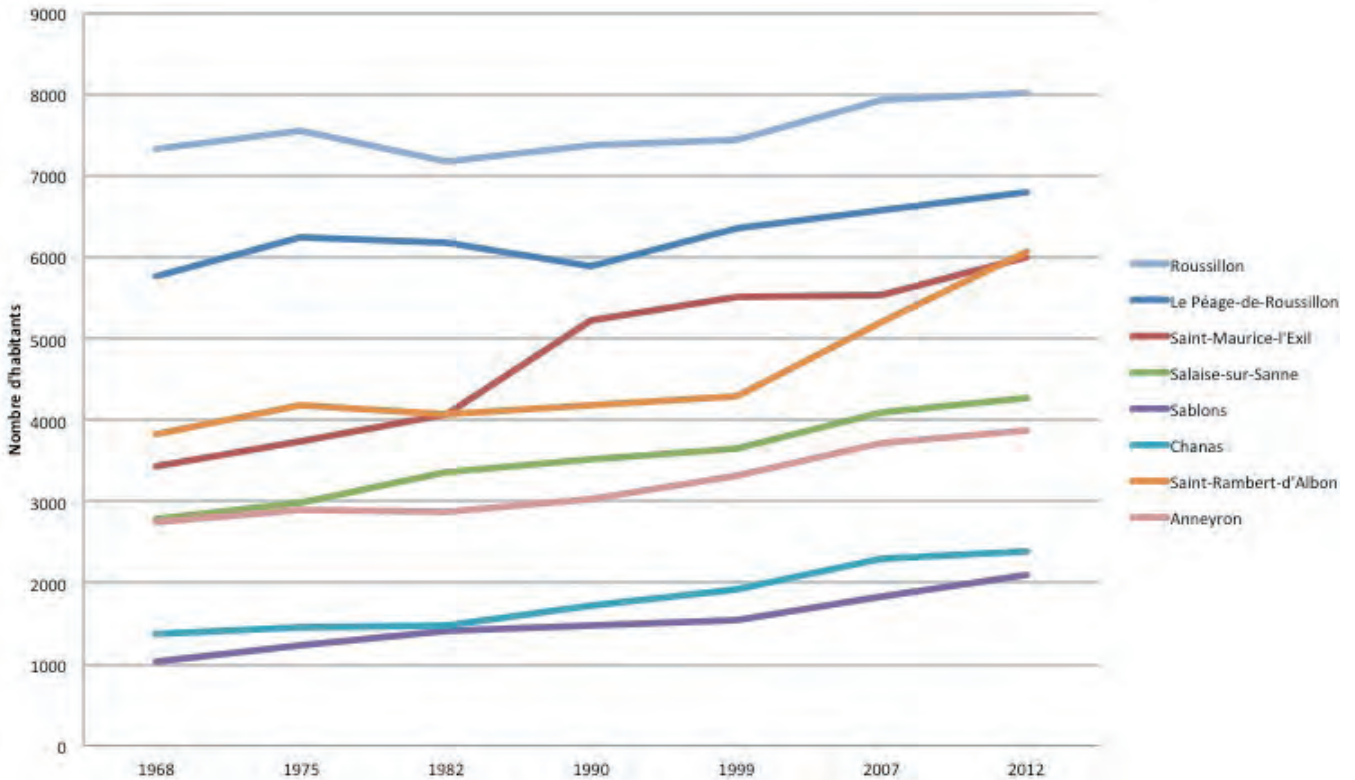




1.1 Un territoire en croissance

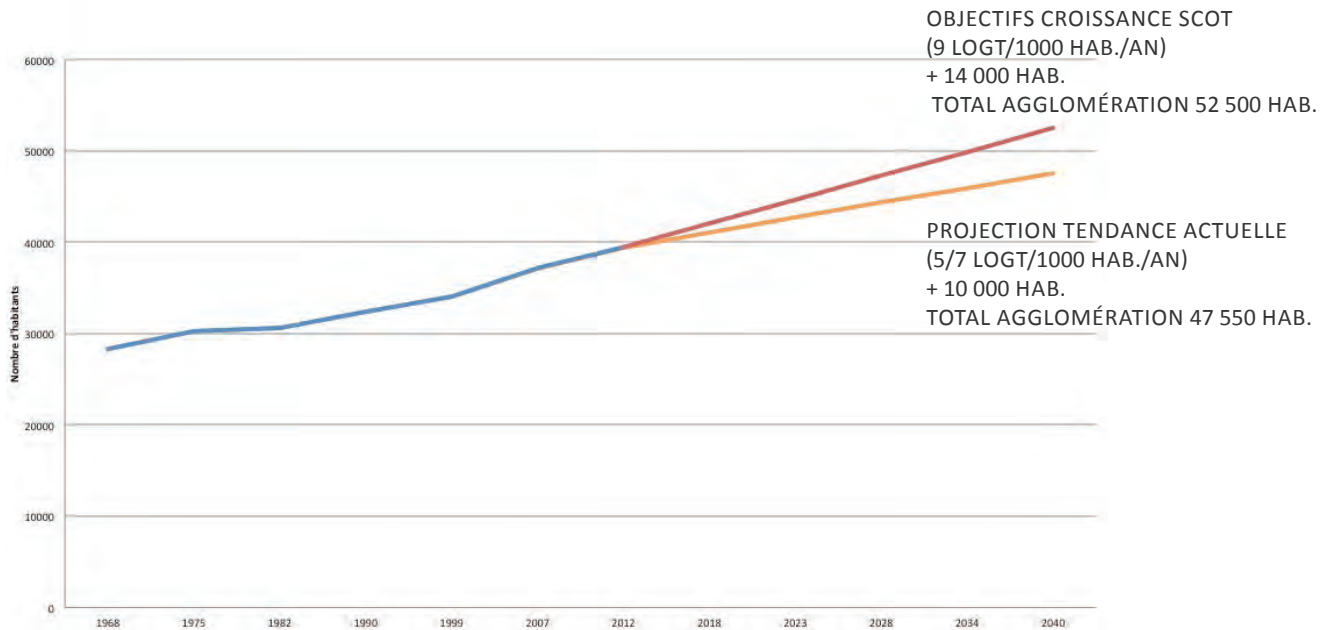
ÉVOLUTION DE LA POPULATION DE L'AGGLOMÉRATION ENTRE 1968 ET 2012

SOURCE : INSEE, RGP 2012



PROJECTIONS DÉMOGRAPHIQUES DE L'AGGLOMÉRATION EN 2040

SOURCE : INSEE, RGP 2012 / SCOT DES RIVES DU RHÔNE



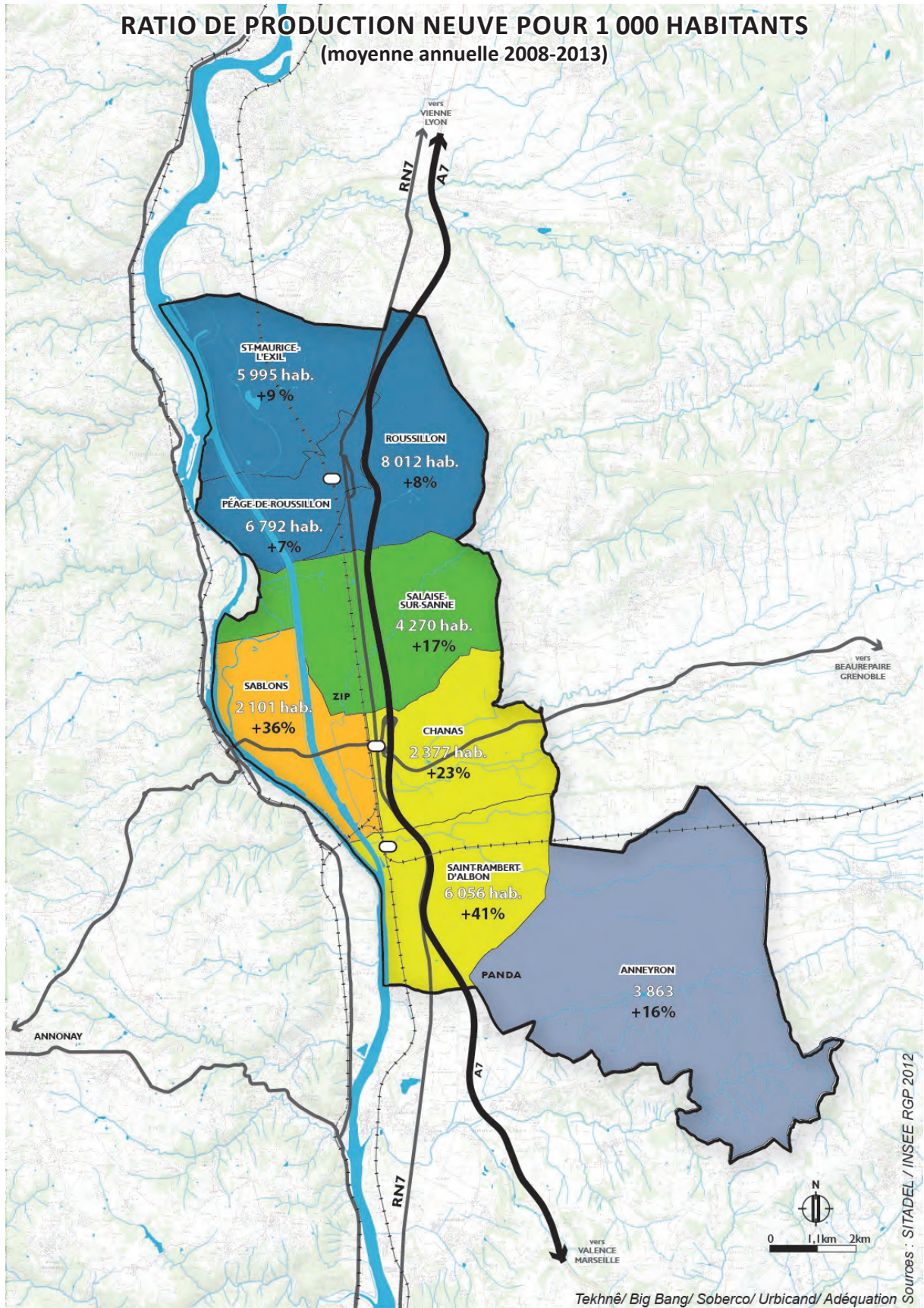
OBJECTIFS CROISSANCE SCOT
(9 LOGT/1000 HAB./AN)
+ 14 000 HAB.
TOTAL AGGLOMÉRATION 52 500 HAB.

PROJECTION TENDANCE ACTUELLE
(5/7 LOGT/1000 HAB./AN)
+ 10 000 HAB.
TOTAL AGGLOMÉRATION 47 550 HAB.





1.1 Un territoire en croissance



Ratio de production de logements par an pour 1.000 hab entre 2008 - 2013

- > 2 lgts/1.000 hab/an
- > 8 lgts/1.000 hab/an
- X hab. nombre d'habitants en 2012
- > 4 lgts/1.000 hab/an
- > 12 lgts/1.000 hab/an
- % évolution population 1999-2012
- > 6 lgts/1.000 hab/an



1.2 Une structure des ménages et des profils d'habitants qui évoluent

UNE STRUCTURE FAMILIALE DOMINANTE ...

L'agglomération dispose d'une forte attractivité pour les ménages familiaux qui souhaitent poursuivre leur parcours résidentiel vers des typologies d'habitat individuel peu accessibles dans les grandes villes et à proximité.

En parallèle, le solde naturel de la population est en croissance constante depuis des décennies. Au dernier recensement, l'évolution de la natalité entre 2007 et 2012 était comprise entre +0,3% pour Salaise-sur-Sanne et +1,0% pour la commune de Saint-Rambert d'Albon. L'agglomération dispose donc d'un indice de jeunesse assez fort avec une distinction toutefois des communes de Saint-Maurice-l'Exil et de Saint-Rambert d'Albon qui présentent des indices plus élevés par rapport aux 6 autres communes.

Les politiques d'aménagement du territoire doivent donc s'adapter pour répondre à leurs besoins spécifiques en terme de structures éducatives, périscolaires, récréatives, sportives et associatives.

... MAIS UNE PROPORTION DES PETITS MÉNAGES QUI AUGMENTE AU FIL DES ANNÉES

La croissance démographique en cours sur le territoire risque de modifier profondément la structure et le profil des ménages. En effet, plusieurs phénomènes préfigurent ce bouleversement.

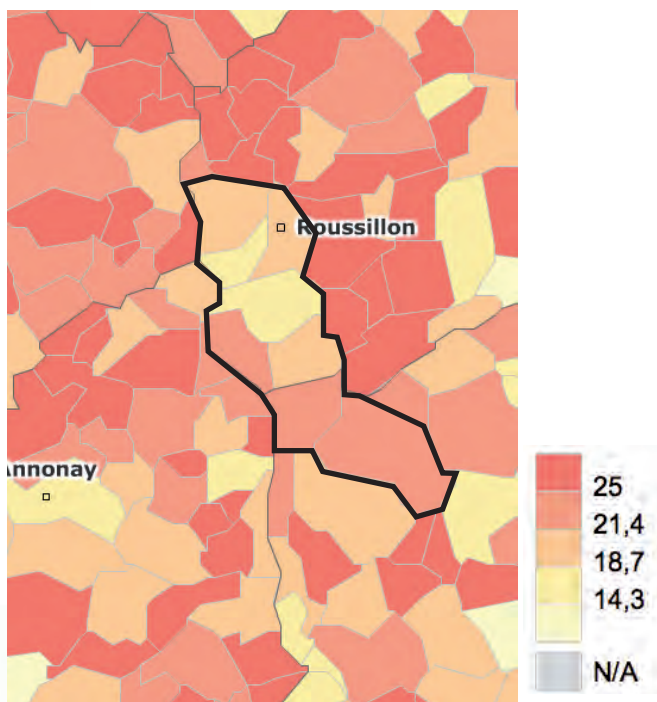
Tout d'abord, malgré un accroissement démographique et un indice de jeunesse important, l'augmentation de l'espérance de vie conduit de fait à un vieillissement de la population. Deuxièmement, la décohabitation des jeunes qui quittent le domicile parental et l'installation de jeunes actifs entraînent une augmentation de la part des ménages de une ou deux personnes depuis ces dernières années.

Par conséquent, l'agglomération constate dès aujourd'hui un accroissement de la part de petits ménages dans la composition d'ensemble, phénomène qui devrait se poursuivre d'ici 2040. En 2012, la taille moyenne des ménages était de 2,4 personnes.

Les impacts en termes résidentiels sont importants. En effet, pour loger un même nombre d'habitants, il faut nécessairement un nombre plus important de résidences principales : c'est ce qu'on appelle le phénomène de desserrement des ménages.

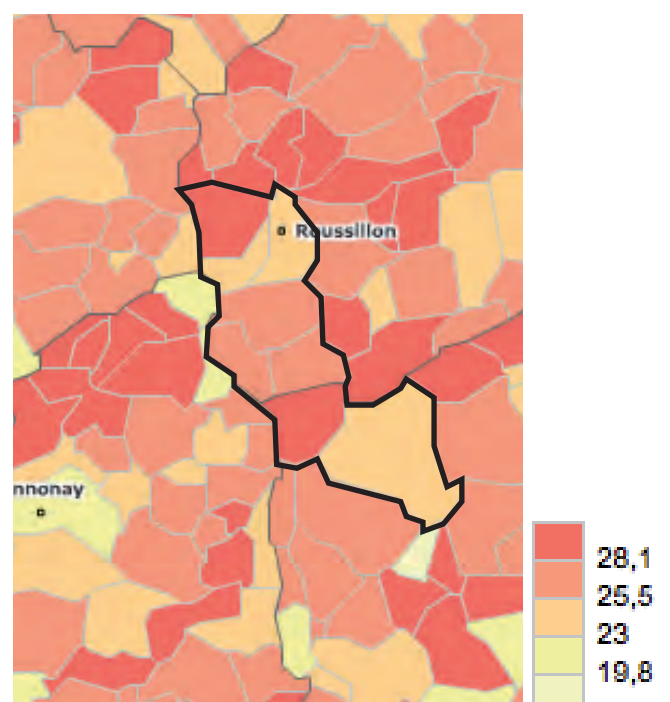
PART DES FAMILLES AVEC 2 ENFANTS DE MOINS DE 25 ANS

SOURCE : INSEE, RGP 2012



PART DES MOINS DE 20 ANS EN 2012

SOURCE : INSEE, RGP 2012





1.3 Un territoire attractif pour les actifs

UN BASSIN D'EMPLOIS DYNAMIQUE

Contrairement au territoire du Scot qui a tendance à accueillir plus d'actifs qu'il ne crée d'emplois, l'agglomération présente aujourd'hui un équilibre entre le volume d'emplois proposés sur l'agglomération et le nombre d'actifs présents. Les élus souhaitent maintenir cet équilibre. Pour y parvenir, il est nécessaire de mener une politique résidentielle très active en parallèle du développement économique qui croît de manière exponentielle sur l'agglomération.

En 2012 : 15 882 emplois étaient occupés pour 15 128 actifs.

En 2040 : au regard de la structure de la population actuelle (ratio actifs/habitants), les projections démographiques permettent d'évaluer à 4 500 le nombre de nouveaux actifs potentiels au sein de l'agglomération. Or, les trois principales zones d'activités économiques en développement (ZIP Inspira Salaise-Sablons, Axe 7 (ex-PANDA), ZA Rhône-Varèze) prévoient d'accueillir environ 5 500 nouveaux emplois sur cette même période. On peut donc prévoir que l'équilibre sera maintenu à moyen/ long terme.

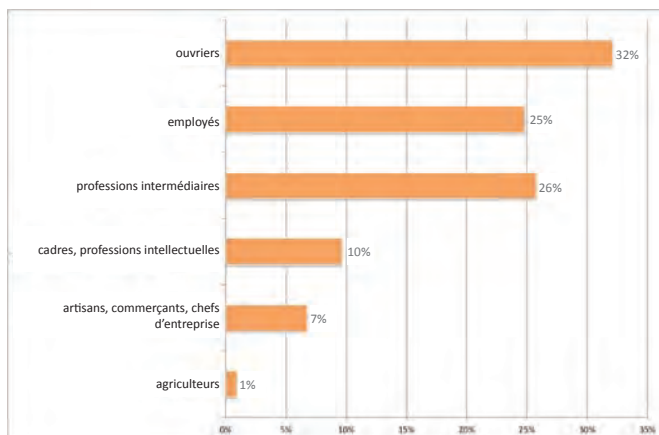
UN TERRITOIRE MARQUÉ PAR L'INDUSTRIE ET LE COMMERCE

L'installation des plateformes chimiques a favorisé le développement d'un réseau d'entreprises important à l'échelle de la moyenne vallée du Rhône. Plusieurs entreprises d'envergure nationale voire internationale sont implantées au sein de l'agglomération (EDF CNPE de Saint-Alban, Osiris, Rhodia, Novapex, Bluestar, Eurofloat, Lafuma, etc.). Cela marque une spécificité dans l'identité du territoire puisque 4 340 salariés travaillent dans le secteur de l'industrie, soit 26% (fin 2013 en Auvergne Rhône-Alpes, l'industrie regroupe 18 % de l'emploi salarié). Ce territoire de tradition industrielle, dont font partie les Communautés de communes du Pays Roussillonnais et Porte de DrômArdèche, accueille de fait une forte proportion d'ouvriers (32%) et d'employés (25%).

Le secteur commercial constitue toutefois le principal employeur de l'agglomération avec 6 891 salariés recensés en 2012, ce qui représente 41% des emplois. Ces deux secteurs devraient connaître encore de fortes évolutions avec le développement des zones d'activités économiques et commerciales en projet.

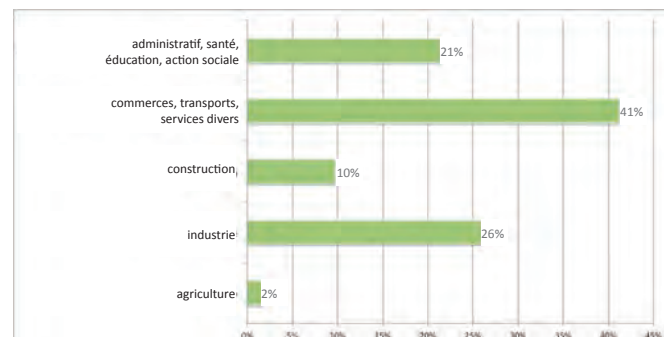
REPRÉSENTATION DES CATÉGORIES SOCIO-PROFESSIONNELLES SUR L'AGGLOMÉRATION

SOURCE : INSEE, RGP2012



REPRÉSENTATION DES EMPLOIS PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ SUR L'AGGLOMÉRATION

SOURCE : INSEE, RGP2012





1.3 Un territoire attractif pour les actifs

UN FORT TAUX DE CHÔMAGE

Malgré un fort développement économique, l'agglomération connaît des taux de chômage importants. Le pôle urbain de Péage-de-Roussillon/Roussillon/Saint-Maurice-l'Exil et la commune de Saint-Rambert d'Albon sont particulièrement touchés.

Ainsi, la politique d'aménagement du territoire devra favoriser la proximité entre les résidents de l'agglomération et les futurs emplois. Ceci dans un double objectif.

D'une part, ce rapprochement permet de limiter les distances domicile-travail. Cela améliore la qualité de vie des ménages par la diminution du stress lié aux déplacements et une diminution du budget transports, deuxième poste de dépenses des ménages derrière le logement.

D'autre part, associé à une politique de transports ambitieuse, il permet de limiter les déplacements automobiles et donc les émissions de gaz à effet de serre qui contribuent au réchauffement climatique.

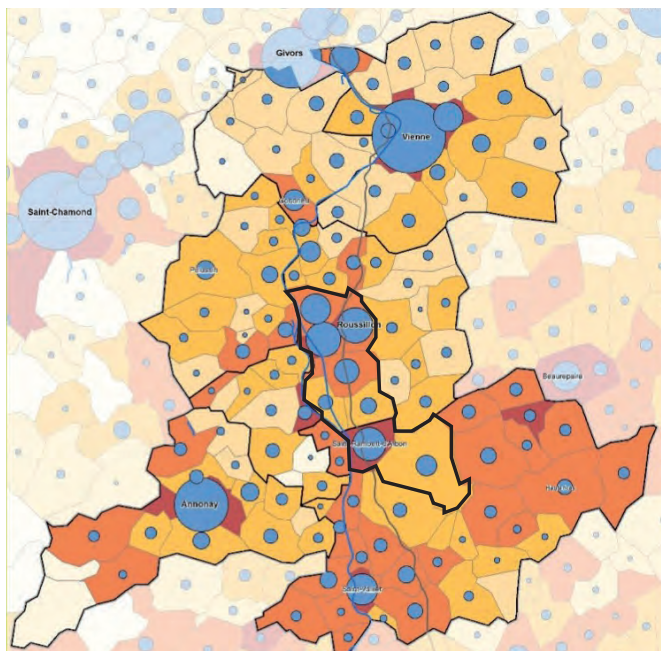
UNE POPULATION MODESTE

La forte représentation des secteurs d'emplois peu qualifiés sur l'agglomération et les niveaux de chômage importants impactent le revenu des ménages. La population de l'agglomération possède ainsi des revenus médians plutôt modestes et en dessous de la moyenne du Scot. Au sein de l'agglomération, le revenu moyen par Unité de Consommation sur les 8 communes est de 1 527 € /mois, soit 18 326 € / an.

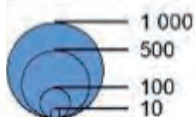
Les investisseurs immobiliers devront être, par conséquent, particulièrement vigilants dans la gamme des produits proposés pour s'adapter à la demande locale et aux capacités financières des ménages.

TAUX DE CHÔMAGE SUR LE TERRITOIRE

SOURCE : AUL, DIAGNOSTIC PARTIE 4, 2015

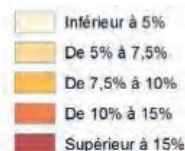


Effectifs en volume des chômeurs de 15 à 64 ans



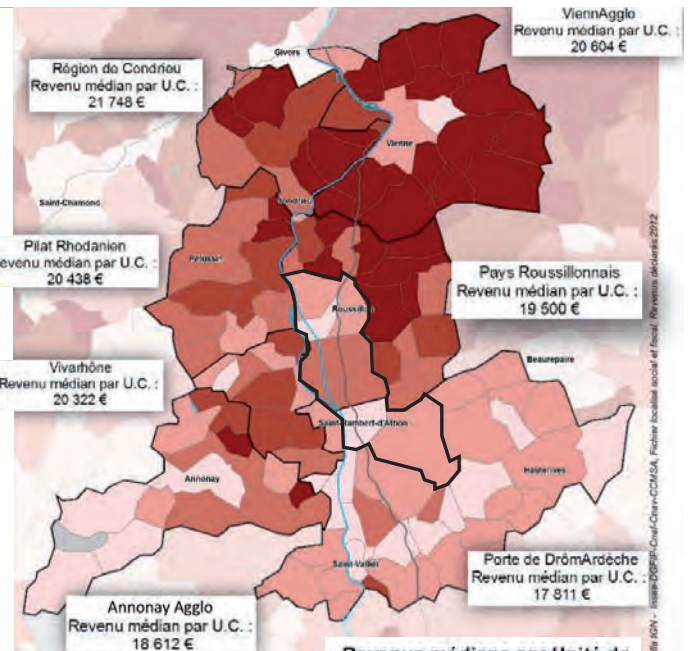
Taux de chômage des 15-64 ans

Le taux de chômage correspond au nombre de chômeurs rapporté au nombre d'actifs



REVENUS MÉDIANS DES MÉNAGES

SOURCE : AUL, DIAGNOSTIC PARTIE 4, 2015



Revenus médians par Unité de Consommation (U.C.) en 2012





1.4 Une nécessaire adéquation du parc résidentiel à la demande locale

DES BESOINS IMMOBILIERS QUI ÉVOLUENT

L'analyse socio-démographique montre que l'agglomération possède une population composée de ménages aux revenus modestes et avec de plus en plus de petits ménages.

La production de logements neufs devra donc répondre à deux objectifs :

- une offre diversifiée et équilibrée

Le parc résidentiel doit proposer une offre équilibrée entre grands logements (T4/T5 et +) et petits logements (T1/T2/T3) pour être adaptée à la structure des ménages. Or aujourd'hui, le parc résidentiel de l'agglomération présente un fort déficit en T1 et T2, qui représentent seulement 8% des logements au sein des 8 communes.

- des logements abordables pour tous

Pour s'adapter au niveau de vie des ménages, le marché immobilier doit proposer des produits accessibles à tous. Ainsi, la production de logements neufs doit être pensée le plus en amont possible avec une optimisation des prix de vente sans impacter la qualité architecturale, énergétique, urbaine et paysagère des constructions. La production de logements aidés doit également être poursuivie selon les directives des PLH des deux intercommunalités.

DES CAPACITÉS FINANCIÈRES LIMITÉES

D'après l'étude réalisée par Adéquation en 2015 sur les capacités du marché et la densité dans le Scot des Rives du Rhône, les capacités financières des ménages sont estimées :

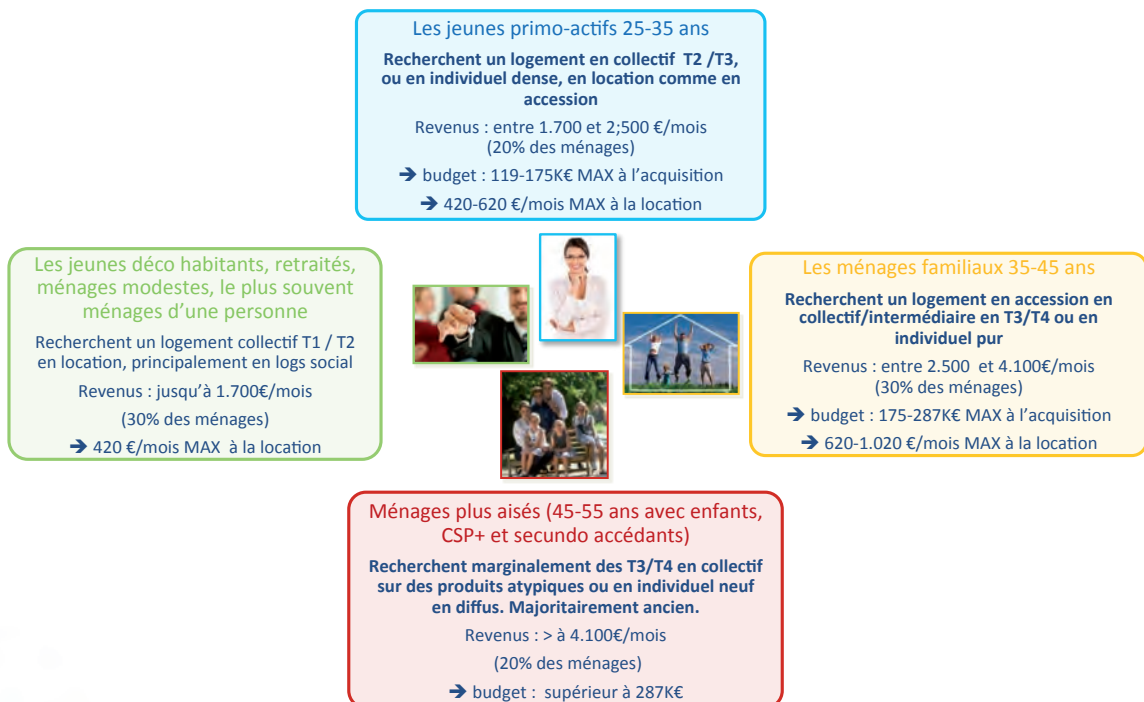
- entre 155k€ et 210k€ au sein de la Communauté de Communes du Pays Roussillonnais,
- entre 135k€ et 190k€ au sein de la Communauté de Communes Porte DrômArdèche.

Les 4e, 5e et 6e déciles représentent les ménages intermédiaires fortement susceptibles d'investir dans les opérations de promotion immobilière.

L'opération «Le domaine des Vergers» à Saint-Maurice-l'Exil, développée par Bouygues immobilier et Nexity, propose par exemple des maisons jumelées et en bande à environ 185 K€. Ce type de produit séduit et constitue un bon investissement immobilier pour les ménages intermédiaires.

ARTICULATION ENTRE CATÉGORIES DE MÉNAGES ET POTENTIEL D'INVESTISSEMENT IMMOBILIER

SOURCE : ADÉQUATION, «APPROCHE SUR LES CAPACITÉS DE MARCHÉ ET LA DENSITÉ DANS LE SCOT DES RIVES DU RHÔNE», 2015





1.4 Une nécessaire adéquation du parc résidentiel à la demande locale

ADÉQUATION ENTRE PROFILS DES MÉNAGES, CAPACITÉS FINANCIÈRES ET FORMES URBAINES

Chaque forme urbaine dispose d'avantages et d'inconvénients aux yeux des ménages. Il conviendra dans la cadre du schéma d'aménagement de diversifier au maximum les typologies et la taille des logements pour répondre aux besoins de chacun.

Les **lots libres**, ou habitat en individuel pur, sont particulièrement appréciés des familles. Une fois le terrain acheté, le prix de la maison peut être maîtrisé et adapté au budget de chaque ménage. Il s'agit toutefois d'encadrer cette typologie dans le cadre d'opérations urbaines pour maîtriser la qualité du projet et assurer une cohérence d'ensemble à l'opération.



L'**habitat individuel groupé** est un produit apprécié des familles et primo-accédants et de plus en plus recherché. Il constitue un bon compromis pour les ménages en terme de surfaces extérieures et de prix. Les nouveaux projets en cours de commercialisation sur l'agglomération développent ce type de produit avec succès («Les Arnaudes» à Roussillon, «Le domaine des Vergers» à Saint-Maurice-l'Exil). Par ailleurs, sous condition de porter une vigilance particulière dans la gestion des vis-à-vis, cette forme urbaine répond davantage aux objectifs de densité.



L'habitat intermédiaire constitue un compromis entre la maison et l'appartement. A l'heure actuelle, cette forme urbaine séduit encore peu et son prix de construction, donc d'achat, reste élevé. Pourtant, elle offre un compromis intéressant entre l'habitat collectif et individuel et propose généralement des surfaces moyennes de T2 et T3, qui correspondent à une forte demande sur l'agglomération. Pour que ce produit puisse émerger, la localisation et l'environnement du quartier doivent être particulièrement attractifs.



Enfin, l'habitat collectif ne dispose pas d'une forte attractivité sur le territoire. Le rapport entre le prix et la surface habitable est peu encourageant et il ne possède pas, ou à minima (balcon, terrasse, loggia), d'un espace extérieur. Plusieurs paramètres doivent ainsi être réunis pour favoriser le développement de cette forme urbaine qui répond pourtant davantage aux enjeux de densité et aux besoins en petits logements :

- la notoriété résidentielle de la commune et du quartier ;
- la proximité avec les commerces, services, accès aux transports, le dynamisme économique ;
- le bâti environnant, l'environnement paysager, les naissances, vues et vis-à-vis, la qualité des espaces publics à proximité.



* NOTORIÉTÉ RÉSIDENIELLE DE LA COMMUNE ET DU QUARTIER
 ** COMMERCE/SERVICES, ACCÈS/TRANSPORT, DYNAMISME ÉCONOMIQUE
 *** BÂTI ENVIRONNANT, ENVIRONNEMENT PAYSAGER, NAISSANCES, VUE/VIS-À-VIS

SOURCE DES GRAPHIQUES : ADÉQUATION, «APPROCHE SUR LES CAPACITÉS DE MARCHÉ ET LA DENSITÉ DANS LE SCOT DES RIVES DU RHÔNE», 2015





1.5 Une stratégie de planification territoriale émergente

DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION URBAINE À DIFFÉRENTS STADES D'AVANCEMENT

Aujourd'hui, les documents de planification adoptés par les communes relèvent de stades d'avancement différents. Même si à l'heure actuelle certaines communes sont encore sous le régime du POS, les 8 communes devraient prochainement être couvertes par un PLU compatibles avec le Scot.

Saint-Maurice-l'Exil : PLU, approuvé le 06 octobre 2016

Péage-de-Roussillon : PLU arrêté le 30 juin 2016

Roussillon : PLU, approuvé le 26 janvier 2016

Salaise-sur-Sanne : PLU, approuvé le 24 février 2014

Sablons : PLU, approuvé le 01 mars 2014

Chanas : PLU, approuvé le 05 décembre 2011

Saint-Rambert-d'Albon : POS, procédure de révision en cours pour un passage en PLU

Anneyron : POS, procédure de révision en cours pour un passage en PLU (PLU annulé le 01 juillet 2014)

Par ailleurs, l'agglomération ne dispose pas de document d'aménagement du territoire au niveau intercommunal type PLUi. Seule l'entente Tridan structure une gouvernance et une dynamique de développement territorial autour du développement économique et des transports.

DES DOCUMENTS INTERCOMMUNAUX THÉMATIQUES EN PLACE SUR CHAQUE EPCI

Au-delà du Scot comme document de planification supracommunal, chaque intercommunalité dispose de documents de planification thématiques.

Les Programmes Locaux de l'Habitat (PLH)

Chaque territoire possède ainsi un Programme Local de l'Habitat. Celui de la Communauté de Communes du Pays Roussillonnais a été arrêté en 2011, et celui de la Communauté de Communes Porte de DrômArdèche est en cours de finalisation.

Les PLH ont notamment pour vocation de définir les objectifs chiffrés de production et de réhabilitation de logements à l'échelle de l'intercommunalité. Ces derniers sont précisés sur chaque commune.

Le Plan Climat Energie Territorial (PCET)

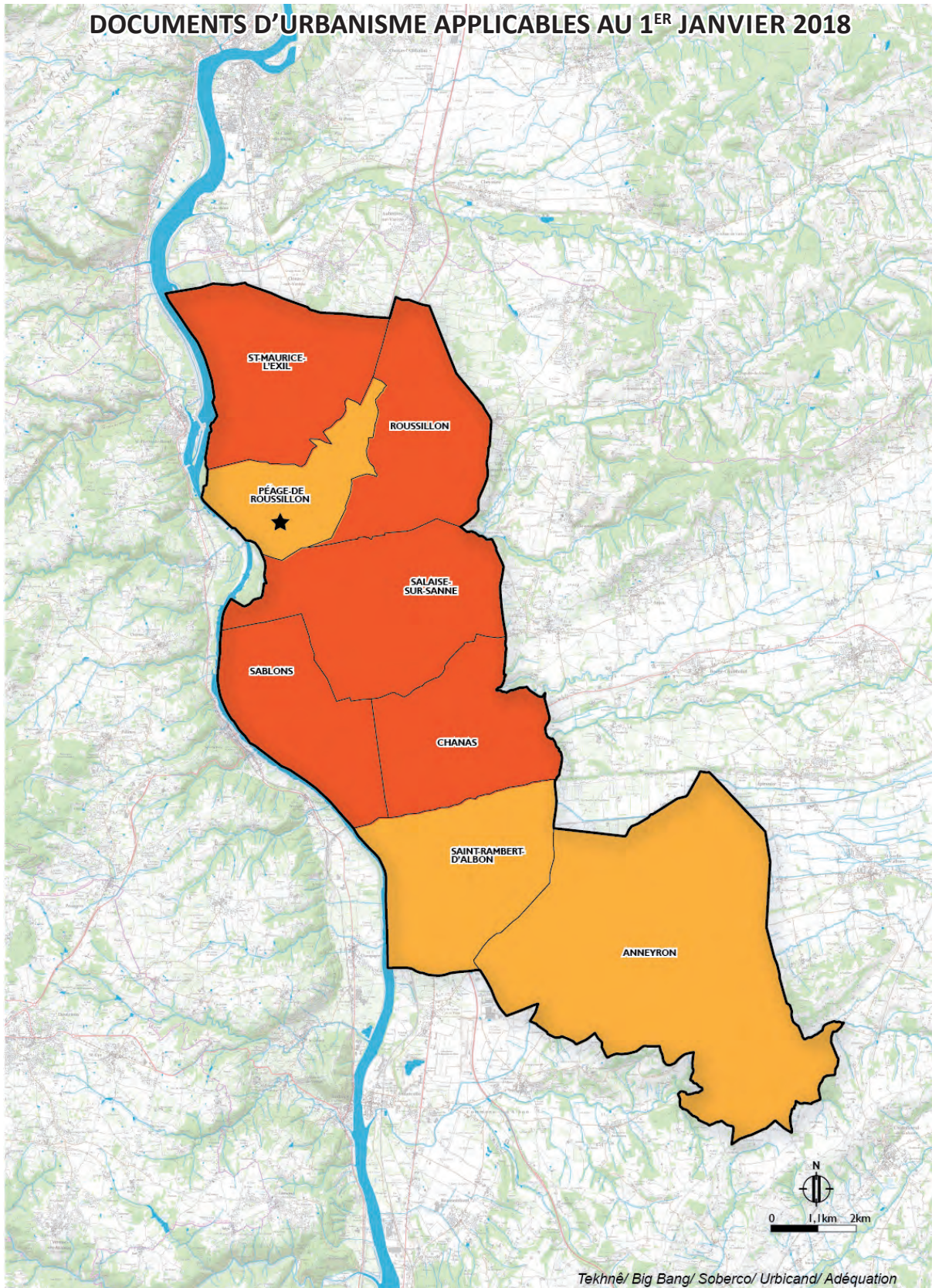
La Communauté de communes du Pays Roussillonnais dispose également d'un Plan Climat Territorial sur la période 2014-2017 qui décline au niveau territorial le Schéma Régional Climat-Air-Energie (SRCAE) de la région Rhône-Alpes. Il a permis de dresser un bilan carbone à l'échelle de l'intercommunalité, d'évaluer les impacts du réchauffement climatique et de définir un certain nombre d'actions. La mise en place du réseau de transports en commun en est une illustration.

Les principales orientations du PCET sont les suivantes :

- fixer des objectifs stratégiques et opérationnels à la collectivité afin d'atténuer et lutter efficacement contre le réchauffement climatique et de s'y adapter ;
- rédiger un programme des actions à réaliser afin notamment d'améliorer l'efficacité énergétique, d'augmenter la production d'énergie renouvelable et de réduire l'impact des activités en termes d'émissions de gaz à effet de serre ;
- sensibiliser et mobiliser l'ensemble des acteurs indispensables à la réalisation du plan ;
- évaluer et suivre les actions et les résultats.



1.5 Une stratégie de planification territoriale émergente



Documents d'urbanisme applicables

- Périmètre SAARRA
- Communes disposant d'un PLU approuvé
- Communes disposant d'un POS
- Communes disposant d'un PLU arrêté
- Communes

02- ANALYSE CROISÉE DU TERRITOIRE

4 enjeux partagés pour une stratégie de développement



GARE DE LAISSON SNCF

Accès aux trains
Billetterie



2.1 Inscrire l'ambition de développement dans l'armature régionale

UNE SITUATION RÉGIONALE DYNAMIQUE

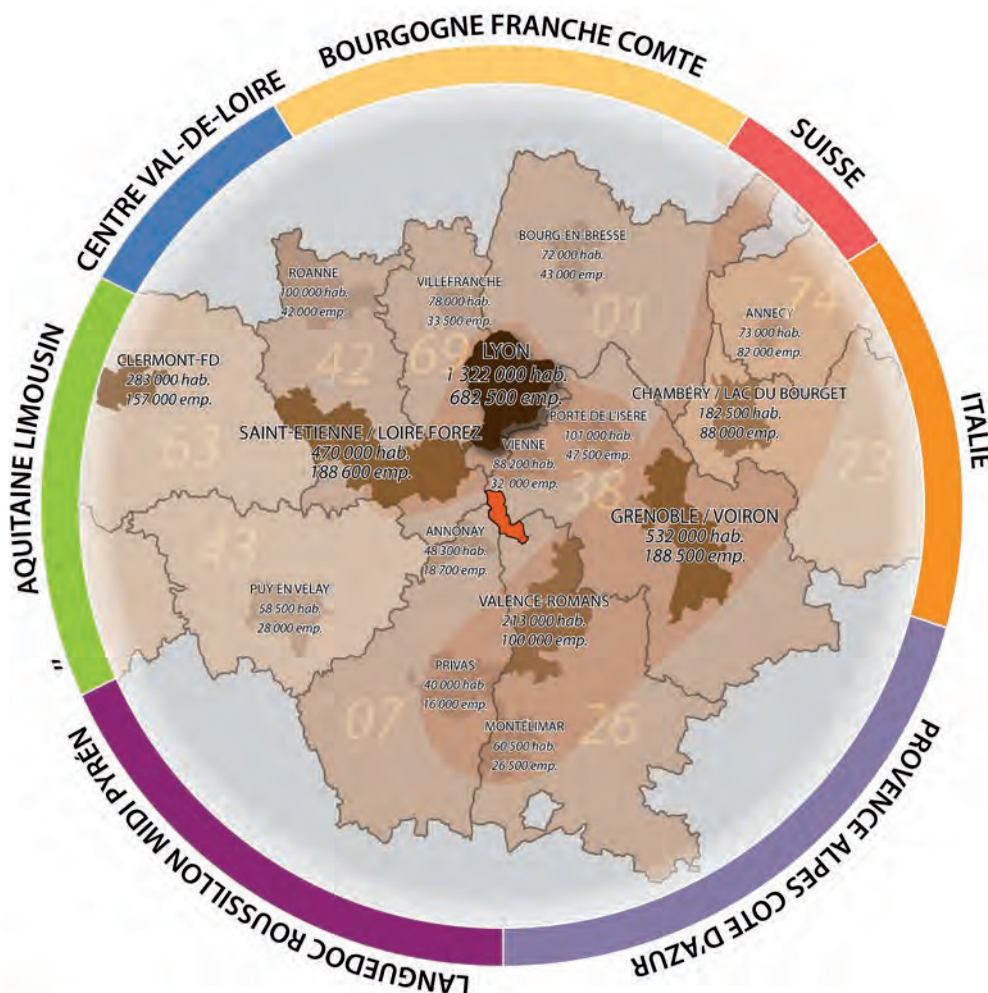
L'agglomération Roussillon-Saint-Rambert-d'Albon se situe entre deux espaces très dynamiques du territoire national : le pôle métropolitain lyonnais et le Sillon Alpin.

Le pôle métropolitain s'inscrit dans un contexte de métropolisation des grands territoires en lien avec la mondialisation. Il doit permettre d'être visible, lisible et attractif pour être mieux reconnu sur la scène des grandes métropoles européennes.

Le **pôle métropolitain lyonnais** comprend les agglomérations de Lyon, Saint Etienne, Bourgoin-Jallieu, Vienne, Villefranche-sur-Saône et la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais. Il regroupe plus de 2 millions d'habitants et près d'1 million d'emplois. Le **Sillon Alpin** représente quant à lui un regroupement de 7 EPCI autour des agglomérations de Grenoble Métropole, Chambéry Métropole, Annecy, Pays du Grésivaudan, Valence Romans Sud Rhône Alpes, Pays Voironnais et du Lac du Bourget. Cette entité représente 1 100 000 habitants pour environ 560 000 emplois.

Le dynamisme de métropolisation en limite du territoire crée un contexte favorable au développement de l'agglomération Roussillon Saint-Rambert d'Albon. Sa situation médiane entre Lyon et Valence lui confère une certaine autonomie qu'il semble nécessaire de structurer.

Pour affirmer son rôle stratégique à proximité des territoires métropolitains voisins, l'**entente TRIDAN** (Trans-Rhodanienne, Isère, Drôme, Ardèche Nord) permet de qualifier les inter-relations qui existent et se développent de plus en plus sur l'axe Est-Ouest entre le plateau ardéchois et la plaine de la Bièvre. Cette entente regroupe 4 intercommunalités aux profils complémentaires : les Communautés de Communes du Pays Roussillonnais, Porte de DrômArdèche, du Territoire de Beaurepaire et la Communauté d'Agglomération Annonay Rhône Agglo. A ce titre, elle porte en priorité la mise en place de la stratégie de développement économique, des transports et des équipements structurants sur son territoire.



2.1 Synthèse et perspectives

UN POSITIONNEMENT RÉGIONAL À AFFIRMER AUTOUR DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

L'agglomération bénéficie d'une situation stratégique au coeur d'une grande région économique. Toutefois, son isolement géographique entre les grands pôles d'attractivité de Lyon, Grenoble et Valence l'oblige à gérer de manière autonome son territoire. D'autre part, sa situation administrative à cheval entre 2 départements (Isère, Drôme) et 2 EPCI (Pays Roussillonnais et Porte de DrômArdèche) limite son rayonnement et son identification territoriale. Il semble nécessaire de structurer une véritable gouvernance territoriale qui véhicule l'image du territoire et son attractivité tout en maîtrisant qualitativement son développement. L'entente TRIDAN qui regroupe 4 EPCI situées entre Lyon, Valence et Grenoble constitue un outil de gouvernance opportun pour améliorer la visibilité de l'agglomération Roussillon-Saint-Rambert-d'Albon. Toutefois, son champ d'action reste limité aux questions de développement

économique et de transport.

L'agglomération s'inscrit en plein coeur de cet espace TRIDAN, à l'intersection entre le couloir Rhodanien et la plaine de la Valloire. Les différents projets de développement économique en perspective démontrent l'intérêt que représente ce territoire pour le développement régional. La ZIP (Zone Industriale-Portuaire) Inspira de Sablons/Salaise et le développement du d'Axe 7 (ex-PANDA) vont avoir des impacts majeurs pour l'aménagement du territoire.

La stratégie de planification engagée dans le cadre du SAARRA devra imaginer une politique d'aménagement du territoire cohérente et équilibrée sur l'ensemble des 8 communes. Elle constitue également une formidable opportunité de réfléchir à une nouvelle forme de gouvernance territoriale.

CONFORTER UN AXE TRANSVERSAL À LA VALLÉE DU RHÔNE

L'agglomération s'est appuyée sur ses infrastructures de déplacements Nord-Sud (Rhône, A7, RN7 et voie ferrée) pour accompagner le développement urbain. Ainsi, ces «fuseaux» marquent fortement l'agglomération à plusieurs niveaux. D'une part, les emprises ferroviaires, autoroutières et fluviales segmentent les communes et pénalisent les connexions Est-Ouest qui ne peuvent se réaliser qu'au moyen de franchissements. D'autre part, elles conditionnent le développement urbain de manière linéaire, offrant peu de coupures végétales et écologiques. Enfin, elles supportent de forts trafics, sources de nuisances sonores et de pollution atmosphérique.

Le Schéma d'Aménagement Roussillon-Saint-Rambert-d'Albon constitue une opportunité pour repenser la stratégie de développement du territoire autour d'un nouvel axe Est-Ouest. Organisé autour de la RD519 et RD821, celui-ci relierait Annonay à l'aéroport de Grenoble Saint-Geoirs en connectant le réseau de petites villes situées sur les plateaux. Cet axe secondaire permettrait ainsi d'assurer un rayonnement de l'agglomération sur ses périphéries et de faciliter les déplacements.

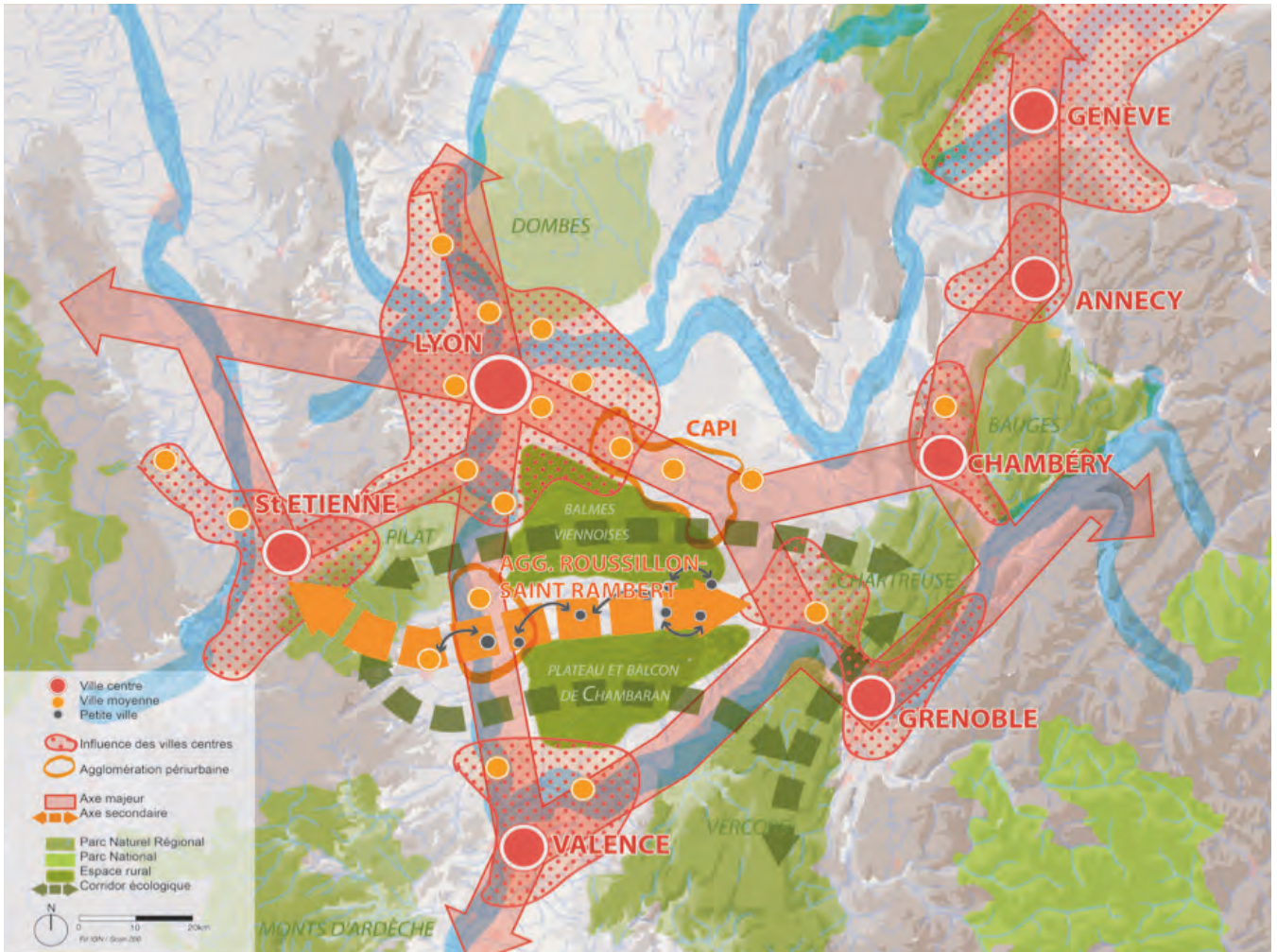




2.1 Synthèse et perspectives

STRATÉGIE D'ORGANISATION SPATIALE DU GRAND TERRITOIRE

SOURCE : URBICAND, 2016





2.2 Affirmer les lignes de forces du territoire

UN TERRITOIRE EN VALLÉE DU RHÔNE

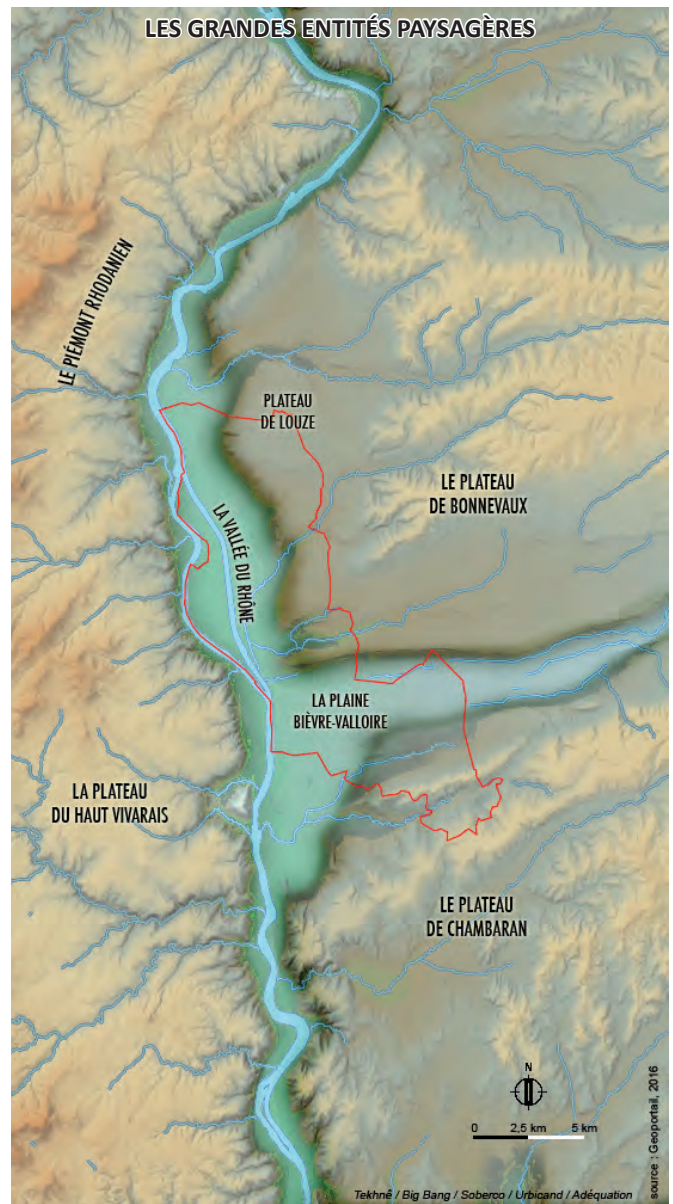
L'agglomération Roussillon-Saint-Rambert d'Albon est installée dans la vallée dessinée par le Rhône à travers les grandes entités paysagères : à l'Ouest, le piémont rhodanien et le plateau du Haut Vivarais ; à l'Est, les plateaux de Bonnevaux et de Chambaran séparés par la plaine de la Valloire. De par sa localisation au plus près du fleuve, l'agglomération dispose d'une situation stratégique sur le corridor Lyon-Marseille.

Une partie de l'agglomération est occupée par de larges plaines qui s'installent le long du Rhône, véritable colonne vertébrale du territoire. Cette plaine alluviale s'étend ensuite vers l'Est pour former la plaine de Bièvre-Valloire. Cette auge à fond plat forme une vaste dépression entre les deux plateaux, héritage d'une période glaciaire.

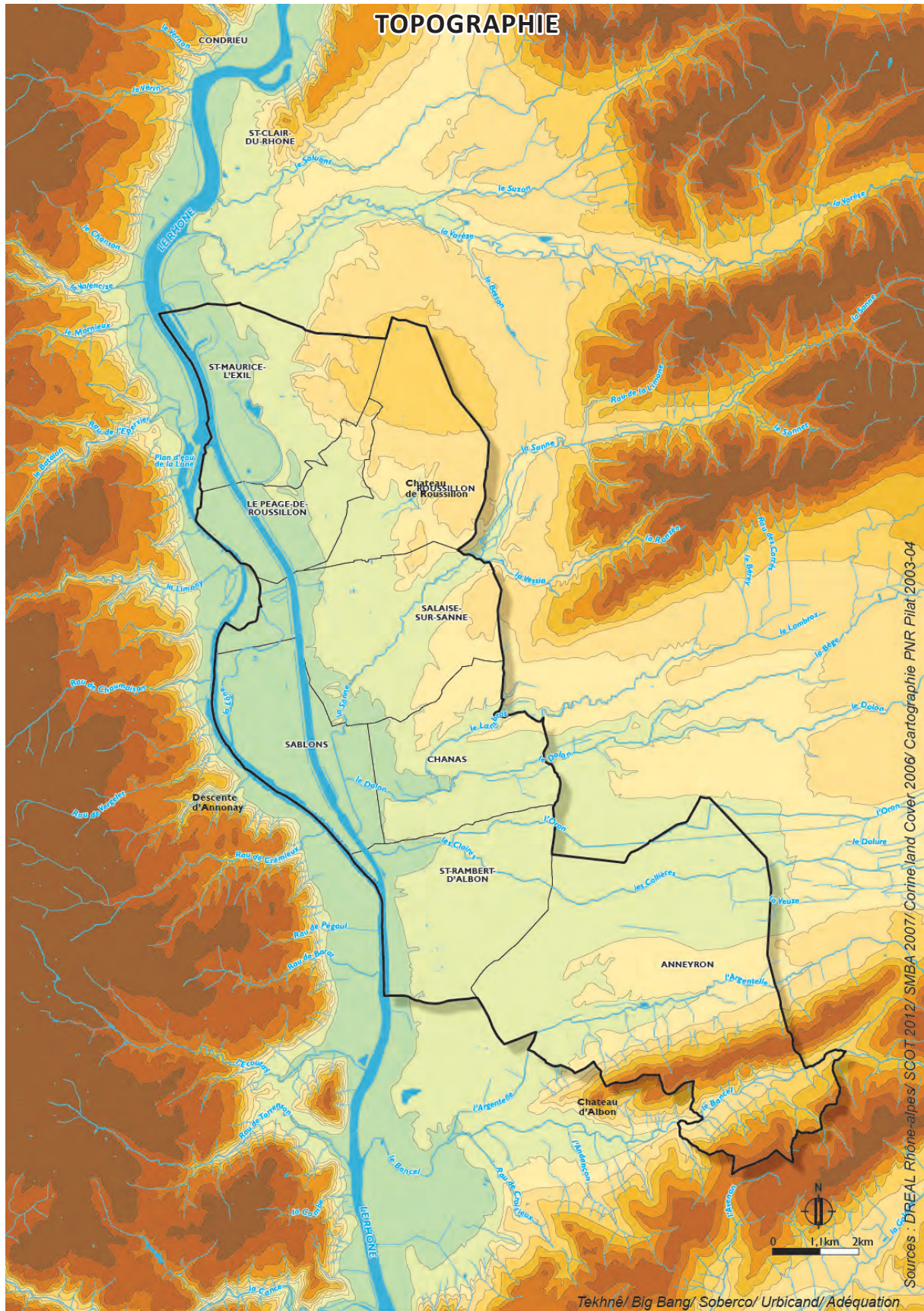
Depuis le coeur de l'agglomération, les paysages de plateaux sont perceptibles. Le plateau de Bonnevaux dessine une géographie singulière de coteaux sur les communes de Roussillon, de Salaise-sur-Sanne et de Chanas. Ces espaces sont voués principalement à l'arboriculture, comme le plateau de Louze. Ils offrent également des points de vue intéressants sur l'agglomération et le grand paysage, notamment depuis le château et le cimetière de Roussillon.

Plus au Sud, le plateau de Chambaran marque une rupture topographique et paysagère au sein de la commune d'Anneyron. Le plateau s'étend jusqu'au Vercors et la Basse Vallée de l'Isère. A l'Ouest, les paysages de la cotière rhodanienne sont marqués par la viticulture et l'émergence des crêts du Pilat qui offrent des vues plongeantes sur l'agglomération.

Cette structure paysagère a orienté depuis longtemps les choix d'urbanisation. Plus faciles à aménager et au plus près des infrastructures de transport, les secteurs plats de la plaine ont connus les premiers une occupation humaine importante. Puis, les coteaux ont été progressivement urbanisés en bénéficiant d'un lien privilégié avec les espaces de nature et le grand paysage. Pour garantir la pérennité de ces espaces, il convient aujourd'hui de marquer une limite claire à l'urbanisation.



2.2 Affirmer les lignes de forces du territoire



Topographie

- Périmètre du SAARRA
- Communes
- Réseau hydrographique

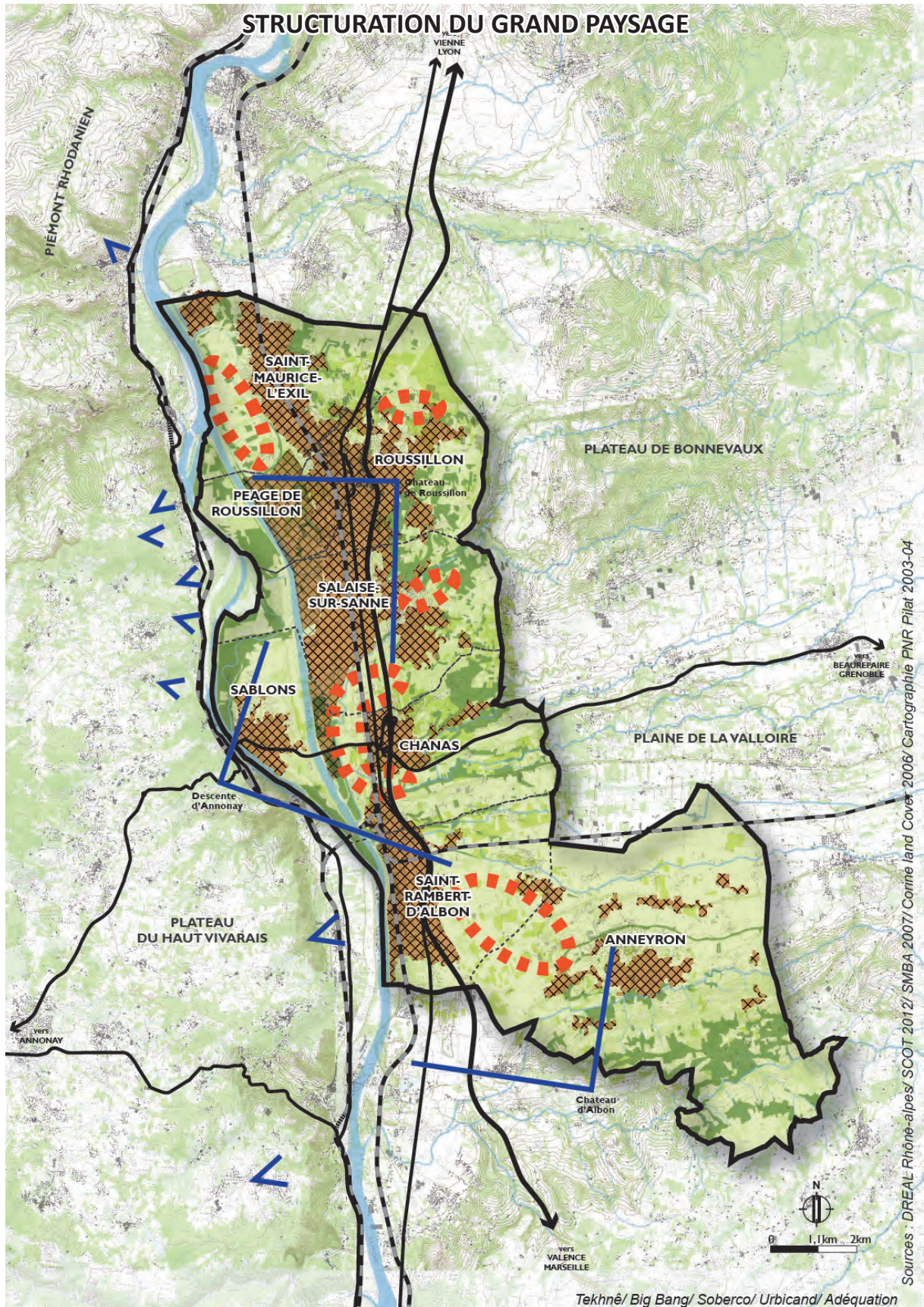
- < 150 mètres
- de 150 à 200m
- de 200 à 225m

- de 225 à 250m
- de 250 à 275m
- de 275 à 300m

- de 300 à 325m
- de 325 à 350m
- de 350 à 375m
- < 375 mètres



2.2 Affirmer les lignes de forces du territoire



Structuration du grand paysage

- Tâche urbaine
- Espaces boisés structurants
- Secteurs stratégiques d'interface ville/campagne

- Vues depuis les points hauts / co-visibilité
- Éléments du grand paysage

2.2 Affirmer les lignes de forces du territoire

DES TYPOLOGIES DE PAYSAGE CONTRASTÉES

Très perçus depuis les axes structurants, les paysages urbains et industriels fondent l'image du territoire. Les paysages agro-naturels se concentrent sur les franges du périmètre d'étude, plus à l'écart des grands médias de perception du paysage que constituent la RN7 ou l'autoroute notamment. Il en ressort que les usagers traversant le territoire peuvent avoir une perception partielle et partielle des lieux, réduite aux emprises économiques et résidentielles dont le traitement des abords et interfaces renvoie souvent à la lecture d'un territoire morcelé.

Il faut souligner la position singulière des centralités de Saint-Rambert-d'Albon et du Péage-de-Roussillon sur l'axe Nord-Sud de la RN7. Ces polarités urbaines recouvrent un enjeu particulier en matière de qualification de l'image du territoire. Elles constituent des opportunités de rompre avec les perceptions d'un paysage banalisé, nombreuses le long de cet axe.

Les projets de développement économique connus viendront renforcer l'attractivité de la RN7 et la linéarité de l'agglomération. Considérée dès lors comme l'un des axes majeurs du développement du territoire, la RN7 doit être qualifiée non plus comme un axe de transit routier mais comme un espace public structurant, ordonnant les pratiques, liant les polarités, donnant à lire un paysage urbain homogène requalifié.

On observe une confrontation plus qu'une rencontre entre ces typologies de paysages. Il manque les liens permettant de réunir ces composantes dans un dispositif paysager plus unitaire. La RN7 figure l'un de ces liens. D'autres peuvent s'imaginer par la mise en oeuvre d'un projet de paysage qui prend appui sur un maillage écologique à conforter, sur un réseau de cheminements qui rendent possible des liaisons modes doux entre vallée et coteaux, etc.

A l'Est et sur les plateaux, les grandes emprises agro-naturelles se découvrent par des réseaux de déplacements secondaires.

LE RHÔNE DÉDIÉ À L'ÉCONOMIE



LE RHÔNE DÉDIÉ AUX LOISIRS ET À LA DÉAMBULATION





2.2 Affirmer les lignes de forces du territoire

Il faut souligner ici l'importance des perceptions du territoire depuis certains points particuliers :

- depuis les points hauts des coteaux rive gauche comme rive droite : montée de Serrières ou de Chavanay, tour d'Albon, hauteurs de Roussillon, etc., le territoire se perçoit de façon globale. Les rapports de co-visibilité qu'entretiennent les coteaux et la vallée sont majeurs: les coteaux constituent «les fonds de scène» des paysages de la vallée, la vallée constitue le «focus» sur lesquels les usagers se repèrent en approchant la vallée depuis les coteaux.
- les points de franchissement : les perceptions offertes depuis les ponts permettent de resituer le Rhône et son canal dans l'organisation urbaine.

LE RHÔNE ET LA VALLÉE DÉDIÉE A L'ÉCONOMIE

Le territoire ignore le Rhône, dont les accès et les perceptions sont limités alors même que le « système fleuve » (Rhône + canal) a joué et joue un rôle structurel en matière de vie économique et donc sociale.

Le paysage y est conçu principalement pour le développement économique : le Rhône est canalisé, les espaces agricoles sont remembrés, l'industrie est développée, les infrastructures de transport ont une forte présence.

Le rapport au Rhône est néanmoins évident à Sablons, où les berges ont été réaménagées pour offrir aux usagers des espaces de détente et de promenade. Les liens qui unissent la ville et le fleuve sont concrétisés par ces pratiques.

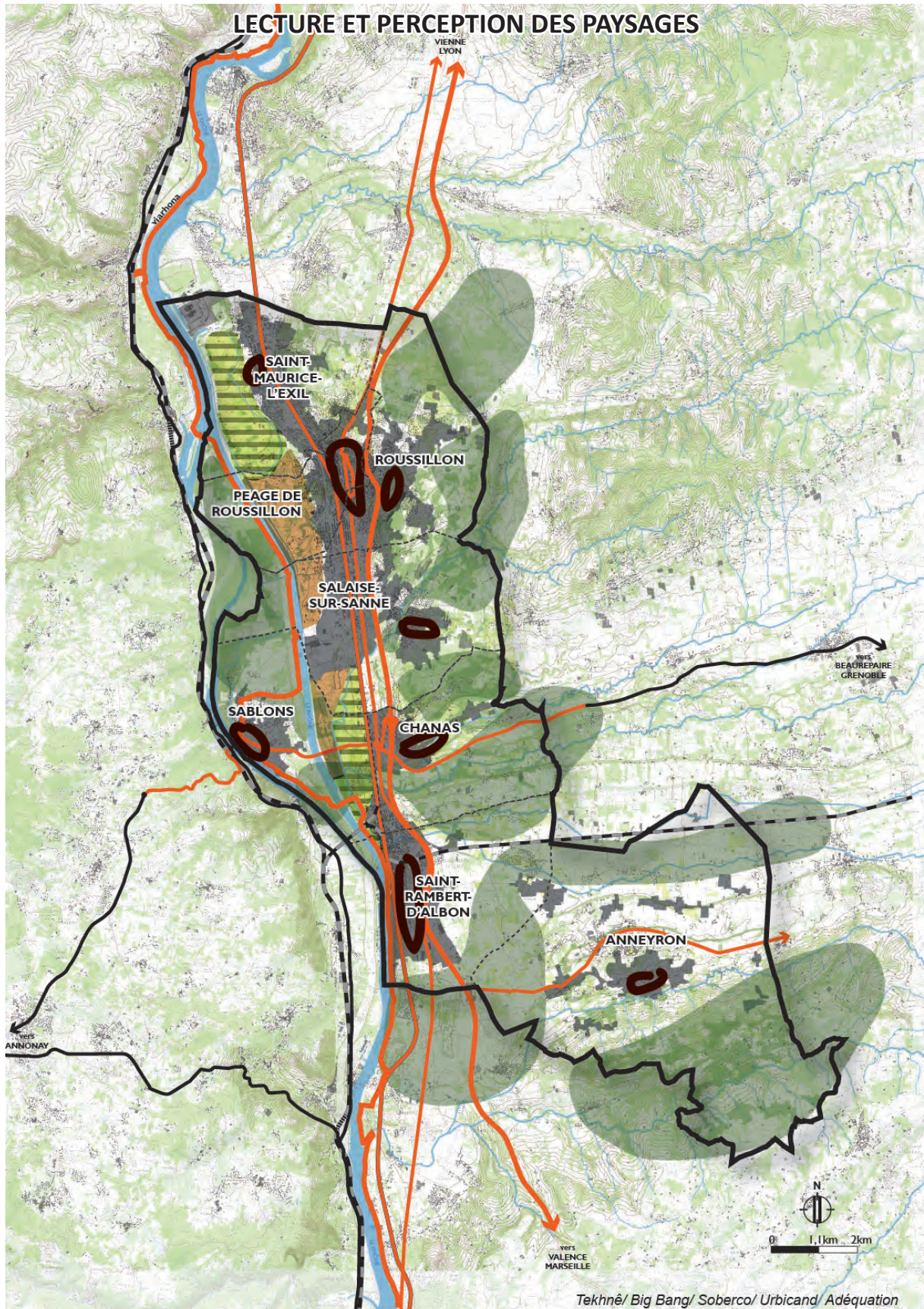
Il faut souligner également le potentiel, encore peu exploité mais bien présent, de valorisation des rives du Rhône sur la commune de Saint-Rambert-d'Albon : le long de route du port de Champagne, le rapport au fleuve est direct et de vastes espaces sont disponibles; des aménagements «spontanés» donnent déjà à lire l'attractivité que ces sites représentent pour certains usagers.

D'autre part, la viarhona offre un cadre remarquable pour la pratique de sports et de loisirs, en plus de la promenade. Ses berges, ainsi que l'île de la Platière, peuvent être le support d'une nouvelle offre économique sur l'agglomération qui n'existe pas aujourd'hui sur cette section de la rive gauche du Rhône.




DEPUIS LES PONTS, DES POINTS DE PERCEPTION PRIVILÉGIÉS DU FLEUVE






2.2 Affirmer les lignes de forces du territoire



Perception des paysages

-  Principaux médias de perception du paysage
-  Paysage soustrait aux perceptions, «paysage interdit»
-  Tâche urbaine

-  Centralités urbaines historiques
-  Secteurs supports du maillage du supra paysage
-  Secteurs stratégiques dans le confortement du lien au Rhône



2.2 Affirmer les lignes de forces du territoire

Côtière rhodanienne

Île de la Platière

Sablons

Le Rhône

Plateau de Bonnevaux



VUE DE SABLONS DEPUIS LA DESCENTE D'ANNONAY

Côtière rhodanienne

ZIP Salaise-Sablons

Le canal du Rhône

Salaise-sur-Sanne
coteaux



VUE DE LA PARTIE CENTRALE DE L'AGGLOMÉRATION DEPUIS LA COTE RHODANienne

Saint-Rambert-d'Albon

Plateau de Bonnevaux

Plaine de Valloire



VUE DE LA PARTIE SUD DE L'AGGLOMÉRATION DEPUIS LA COTE RHODANienne



2.2 Affirmer les lignes de forces du territoire

Centrale EDF Plateau de Louze Saint-Maurice-l'Exil Plateau de Bonnevaux Péage-de-Roussillon Le canal du Rhône



VUE DE LA PARTIE NORD DE L'AGGLOMÉRATION DEPUIS LA CÔTE RHODANIENNE

Plateforme chimique Roussillon



VUE DE LA CENTRALITÉ URBAINE DE L'AGGLOMÉRATION DEPUIS LE CHÂTEAU/CIMETIÈRE DE ROUSSILLON

Zone commerciale RN7



VUE SUR LA ZONE COMMERCIALE DEPUIS LA RN7, PRINCIPAL MÉDIA DE PERCEPTION DE L'AGGLOMÉRATION

2.2 Affirmer les lignes de forces du territoire

LA BANALISATION DES PAYSAGES

Ce phénomène de banalisation est lié à la fois :

- à des logiques de développement urbain prenant peu en compte les caractéristiques paysagères et patrimoniales des sites (absence de valorisation des côtières et des vallées) : le développement résidentiel se fait, à l'échelle du territoire, principalement sous forme d'habitat individuel pur, dans un registre architectural uniforme. Il en ressort une standardisation du paysage peu propice à l'émergence d'une identité de territoire.

- à des médias de perception qui offrent une lecture partielle et partielle du territoire : le paysage de l'agglomération est majoritairement perçu depuis la RN 7 et l'autoroute et les volumes bâtis implantés le long de ces axes ne donnent à lire ni qualité d'organisation urbaine, ni souci d'intégration à l'environnement général de la vallée.

- à un déficit de qualité de l'aménagement sur de nombreux espaces publics centraux et périphériques alors même que ces secteurs connaissent une intensité d'usages supérieure à celle constatée dans les centres. Les pôles d'attractivité commerciale répartis le long de la RN7 s'inscrivent par exemple encore dans des logiques de développement péri-urbain, sans recherche de mixité fonctionnelle ni de qualité spatiale.

Certaines centralités historiques des communes ont connu ou connaissent actuellement des projets de requalification de leurs espaces publics. Or, ces derniers demeurent encore peu attractifs, confortant le transfert d'usages vers les nouveaux pôles gérés par la sphère privée. La programmation des lieux vecteurs du «vivre ensemble» échappe ainsi en partie aux politiques publiques au risque de voir le territoire ne plus répondre aux attentes de tous.



LA ROUTE NATIONALE 7



ZI ROUTE DE LYON



LOTISSEMENTS RÉSIDENTIELS RÉCENTS



2.2 Affirmer les lignes de forces du territoire

UNE ARMATURE ÉCOLOGIQUE PEU STRUCTURANTE ET IGNORÉE

L'armature écologique du territoire s'organise autour de la vallée du Rhône et de ses différents affluents en rive gauche, qui entaillent les plateaux agricoles, aux rebords boisés et surplombant la vallée.

L'île de la Platière constitue le principal réservoir de biodiversité du secteur du fait de la présence de nombreux habitats (forêt alluviale, tourbière boisée,...) et espèces d'intérêt communautaire (de nombreux oiseaux tels que le héron bihoreau, l'aigrette garzette, le guêpier d'Europe, le milan noir,... mais également des mammifères tels que le castor, la loutre et certaines chauves-souris, ainsi que des insectes : agrion de Mercure, lucane cerf-volant,...).

Par ailleurs, les vallées de la Sanne, du Dolon et du Lambroz abritent ponctuellement des milieux humides (prairies et boisements) et quelques pelouses sèches sont recensées sur les coteaux de Chanas, Saint Maurice l'Exil et Anneyron.

Les espaces naturels remarquables présentent toutefois des superficies restreintes sur le territoire et se concentrent essentiellement au droit des vallées en amont des traversées urbaines, malgré l'absence ponctuelle de ripisylve.

De manière globale, les fonds de vallées et les rebords boisés des premières terrasses (ou plateaux) constituent les principaux espaces naturels, supports de biodiversité sur le territoire. La pression de l'urbanisation a relativement réduit leurs surfaces et leurs connexions. En effet, le continuum urbain nord/sud, conjugué au faisceau d'infrastructures, constitue une réelle coupure entre la vallée du Rhône et les vallées adjacentes. Un faible nombre de continuités écologiques est/ouest subsiste : au nord de Saint-Maurice l'Exil, au droit de la Sanne, du Dolon et au sud de Saint-Rambert-d'Albon. Ces espaces sont plus ou moins menacés par l'extension de l'urbanisation.

Les pressions s'exercent également au droit des coteaux boisés qui rétrécissent et s'interrompent, n'assurant plus les continuités écologiques entre les espaces agros-naturels des plateaux.

DES ESPACES AGRICOLES SOUS FORTE PRESSION

L'occupation des sols est dominée principalement par les grandes cultures (73% environ des parcelles agricoles) concourant à une homogénéisation des paysages. Les vergers occupent toujours une place importante dans le paysage agricole, à savoir 13% des parcelles. Les cultures maraîchères représentent près de 4% des surfaces, loin devant les vignes (0,3% des surfaces) qui sont peu développées au regard des propriétés physiques et agronomiques du territoire. Les surfaces labourées connaissent ces 20 dernières années une croissance (+7,7%), contrairement aux surfaces en cultures permanentes (- 40,4%) et toujours en herbe (- 73,1%).

Plusieurs unités agro-paysagères se distinguent sur le territoire :

- la plaine alluvionnaire du Rhône propice aux cultures maraîchères (sols alluvionnaires), à l'arboriculture et aux grandes cultures ;
- le Roussillonnais où l'on observe davantage de polyculture et d'arboriculture ;
- la plaine de Valloire qui présente une alternance de vergers, grandes cultures et, dans une moindre mesure, de prairies.

La productivité et la rentabilité économique des grandes cultures (blé et maïs aux 2/3) justifient leur extension, notamment sur les secteurs en friche ou sur les parcelles de vergers arrachés. Les caractéristiques physiques du territoire sont aussi propices à leur développement : peu de relief, des sols en partie alluvionnaires, chargés d'eau.

L'arboriculture est représentée par des productions de pommes et de poires, d'abricots, de pêches et de cerises. Parmi les productions les plus représentées, celle de la pomme : 370 ha de pommiers sont encore présents sur le territoire en 2013. La filière arboricole subit depuis 2000 des difficultés (en cause, des facteurs économiques, climatiques et sanitaires) entraînant une diminution de surfaces occupées par des vergers (arrachage des vergers) et de ce fait un déclin des productions. De nombreuses parcelles arboricoles sont en friches entre le Rhône et l'autoroute. La production fruitière est renforcée par des productions de petits fruits rouges comme le cassis, la groseille et la framboise qui se maintient sur le territoire (Chanas, Anneyron).





2.2 Affirmer les lignes de forces du territoire

Le maraîchage constitue quant à lui une filière à part entière, encore bien dynamique dans la vallée du Rhône, où elle s'est historiquement développée. Cette production est destinée au marché du frais ; la production de légumes de transformation est à l'inverse en déclin.

Enfin l'élevage connaît un déclin, au regard des difficultés de la filière (prix du lait à la vente, difficultés du métier d'éleveur, rentabilité des exploitations, pressions des surfaces en prairies vis-à-vis des grandes cultures et de l'urbanisation ...). Le cheptel global (en unité gros bétail) est en nette diminution : il a été divisé par 4,5 de 1988 à 2010. L'élevage de bovins allaitants destiné à la production de viande est concentré à Anneyron (50 têtes au plus). Les vaches laitières sont moins représentées.

De 1988 à 2010, la surface agricole utile (SAU) a diminué de 10,8% passant de 6 056 ha à 5 403 ha. Cette SAU qui n'a cessé de reculer représente aujourd'hui environ 45% de la surface du territoire : une surface non négligeable pour un couloir rhodanien associé à des paysages de grands équipements, d'industries et à la périurbanisation. Les communes du Péage-de-Roussillon (-85% de la SAU entre 1988 et 2010), de Sablons (-37,5% de la SAU) et dans une moindre mesure d'Anneyron (-10,6% de la SAU) semblent les plus touchées par le recul de la SAU, au profit de l'urbanisation et au regard des surfaces disponibles sur ces trois communes. Le nombre d'exploitations a fortement régressé (451 en 1988, 145 en 2010), ramenant la SAU moyenne par exploitation à 12,4 ha en 1988 et plus du triple en 2010 (37 ha/exploitation).

La valorisation des productions agricoles semble constituer un levier majeur pour assurer un avenir aux productions et aux exploitations agricoles. Seule l'Appellation d'Origine Protégée (AOP) Picodon couvre le territoire, précisément sur les deux communes drômoises de Saint-Rambert-d'Albon et d'Anneyron. L'agriculture biologique est en progression, notamment au sein des productions maraichères et fruitières. Les deux communes drômoises comptent parmi le plus grand nombre d'exploitations en agriculture biologique, notamment à Anneyron : 270 ha pour 37 exploitations en 2015. Ces exploitations représenteraient environ 5% sur le total des exploitations agricoles du territoire.

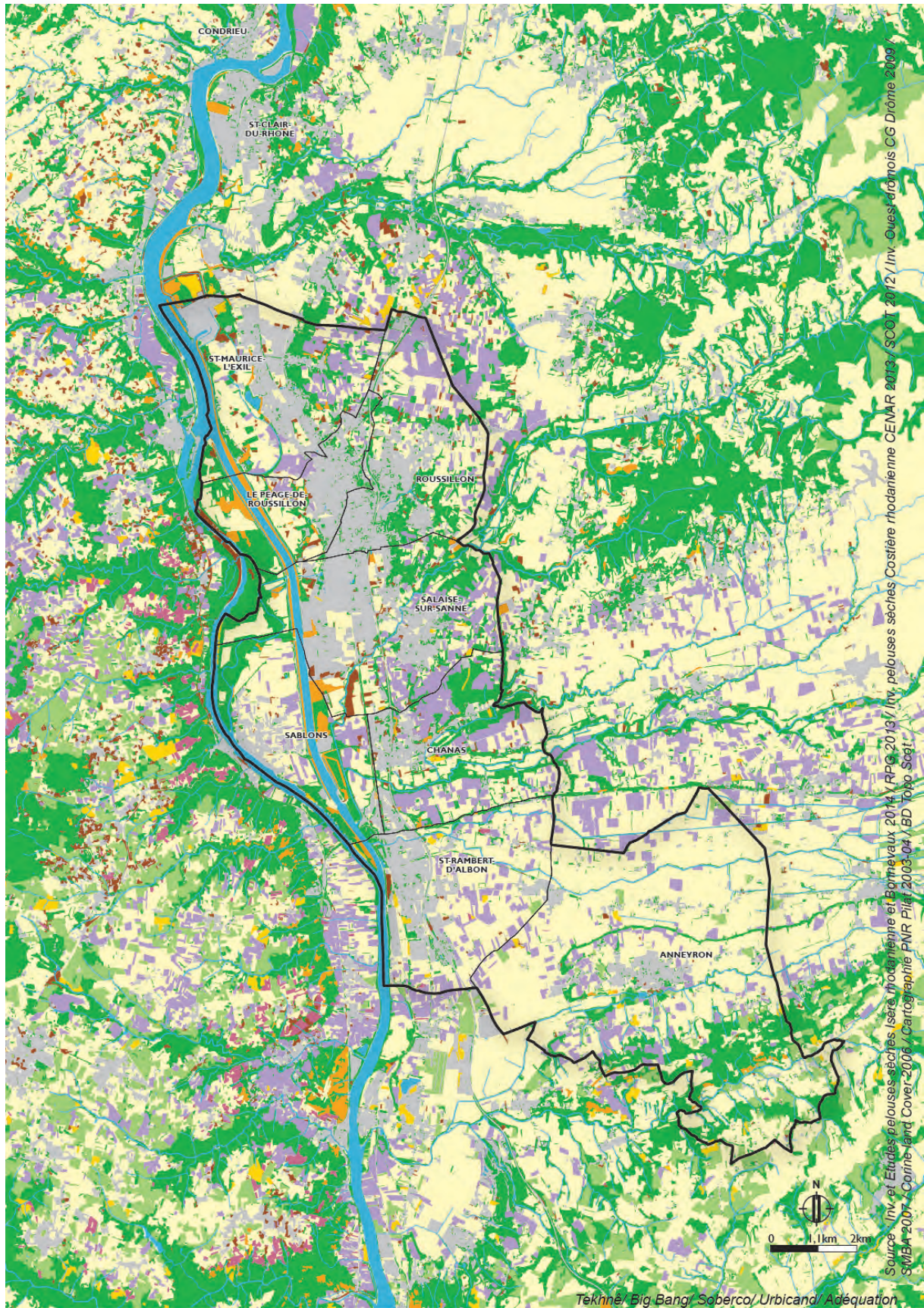
Il est à noter que le territoire comprend plusieurs petits transformateurs et distributeurs des productions agricoles biologiques, sans compter l'implantation de grands transformateurs dans la région (Ravifruit à Bougé-Chambalud, Croustisud chips à Félines, Euro-Nat à Peaugres), pour la transformation de petits fruits et de légumes.

Pour sécuriser les rendements et la qualité des productions, nombre d'agriculteurs maraichers, fruitiers et producteurs de maïs en premier plan recourent à l'irrigation. En 2010, le territoire compte environ 30% de ses surfaces agricoles utiles irriguées (moyenne des 2 cantons de Roussillon et Saint-Vallier). Les volumes d'eau puisés dans l'année 2010 ont été conséquents : entre 1250 et 1900 m³/ha et par an, malgré une diminution depuis 2000. Dans le cadre des évolutions climatiques (épisodes de sécheresse) et de l'augmentation des besoins en eau potable (augmentation démographique), l'utilisation de l'eau est susceptible d'être soumise à des restrictions à l'avenir.

De la même manière, les surfaces agricoles ont fortement diminué sous l'effet de la croissance urbaine. Les grands ensembles ont été fragmentés et s'isolent progressivement formant une mosaïque. Le schéma d'aménagement devra proposer un projet agricole pour l'agglomération qui permette d'assurer à la fois les espaces nécessaires aux exploitants et des interfaces de qualité avec les secteurs urbanisés.



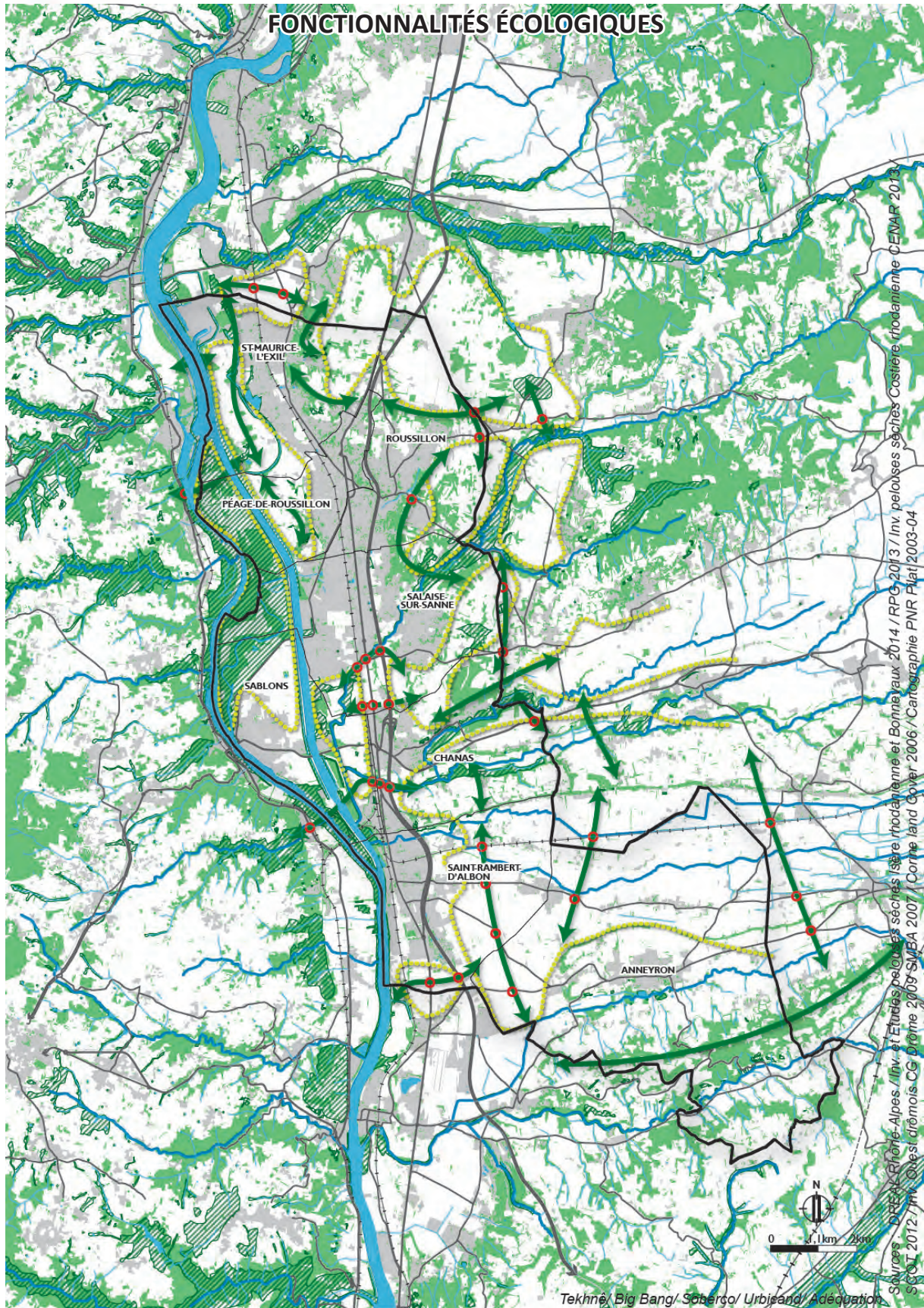
2.2 Affirmer les lignes de forces du territoire



Occupation du sol

- | | |
|---|-------------------------------------|
| Périètre SAARRA | Vergers |
| Communes | Vignes |
| Boisements, végétations arbustives et herbacées | Cultures |
| Prairies | Mosaïques et friches agricoles |
| Pelouses sèches | Réseau hydrographique |
| Estives, landes et broussailles | Zones urbanisées et artificialisées |

2.2 Affirmer les lignes de forces du territoire



Fonctionnalités écologiques

- Périmètre SAARRA
- Espaces naturels remarquables et reconnus
- Espaces boisés structurants
- Entités agro-naturelles
- Corridors écologiques terrestres
- Corridors aquatiques et humides
- Obstacles aux déplacements

Tekhné/Big Bang/Soberco/Urbanand/Adéquation



2.2 Synthèse et perspectives

RENFORCER LA TRAME ÉCOLOGIQUE ET AGRICOLE

L'expansion de l'agglomération de ces dernières décennies s'est faite de manière linéaire le long des infrastructures et de manière étalée sur les coteaux et les plateaux. Cela a considérablement fragilisé les fonctionnalités écologiques du territoire en réduisant les espaces naturels et en fragmentant les milieux.

Une armature naturelle ténue subsiste et mérite d'être préservée, voire renforcée, afin de garantir le maintien de la biodiversité et par la même les nombreux services rendus par celle-ci (régulation hydraulique, climatique, pollinisation,...).

L'élaboration du schéma d'agglomération constitue une opportunité pour préserver les espaces stratégiques nécessaires au bon fonctionnement écologique du territoire. Les milieux alluviaux du Rhône sont bien entendu à préserver, mais les différentes vallées adjacentes doivent maintenir des espaces suffisamment larges pour permettre le développement de milieux

naturels intéressants et l'accueil de certaines espèces animales et végétales. Les continuités écologiques associées à ces vallées, intégrant la connexion avec le fleuve, nécessitent d'être renforcées, notamment au droit des traversées urbaines et d'infrastructures.

La pérennité de l'agriculture et des espaces agricoles constitue un enjeu important sur le territoire. Les emprises urbanisées au titre du développement résidentiel et économique ont été importantes et nécessitent d'être aujourd'hui limitées afin de garantir la fonctionnalité des exploitations en place ou bien le développement d'autres types d'exploitations. Les limites du développement urbain devront permettre le maintien d'entités fonctionnelles, offrant une diversité de productions, dont certaines de proximité. Les transitions entre les espaces urbains et agricoles méritent également d'être retravaillées et valorisées.

RETROUVER LE RHÔNE DANS UNE DÉMARCHE ÉCOLOGIQUE, PAYSAGÈRE ET ÉCONOMIQUE

Le Rhône constitue une armature naturelle et un support à de nombreuses fonctions récréatives dans le futur schéma d'aménagement. Plusieurs enjeux sont ainsi d'ores et déjà identifiés :

- Retrouver le contact avec le Rhône et construire une agglomération dont l'une des caractéristiques majeures est d'être « en vallée du Rhône ».

Ce contact peut se concrétiser par un réseau de cheminements qui connecte les centres urbains au fleuve, par sa valorisation culturelle et événementielle, etc.

- Valoriser les rives du canal et du fleuve là où l'accès est possible pour tous les usagers. Plusieurs séquences du Rhône sont aujourd'hui peu exploitées en matière

de programmation détente / promenade alors même qu'elles offrent un potentiel contact direct au fleuve (route du port de Champagne à Saint-Rambert-d'Albon, séquence comprise entre la CNPE de Saint-Alban et la rue Berlioz à Saint-Maurice l'Exil) .

- Aménager un ou des lieux à vocation de loisirs de pleine nature (sur la base des éléments existants en bord de Rhône - Viarhona / base de loisirs – et jusqu'aux cœurs urbains) qui conférerait à l'agglomération une attractivité territoriale sur ce type d'offre. Cela rend nécessaire l'anticipation des connexions entre ces pôles de loisirs, les gares et tout autre point d'accès au territoire. Les supports de communication à visibilité régionale, notamment touristique, devront également informer sur cette nouvelle offre récréative.



2.2 Synthèse et perspectives

RÉVÉLER LA TRAME GÉOGRAPHIQUE ET PAYSAGÈRE COMME ÉLÉMENT DE FIGURABILITÉ

- Recréer des espaces de convergence entre la vallée du Rhône et les vallées adjacentes

- Fonder un projet basé sur la fonctionnalité des espaces non bâtis

- Mettre en œuvre un projet de paysage, répondant aux différents enjeux de :

> requalification des paysages en voie de standardisation, par un accompagnement sur les projets de construction, par une intervention sur les espaces publics desservant les secteurs identifiés comme banalisés, etc.

> anticipation du traitement des interfaces entre les espaces amenés à accueillir du développement urbain et les espaces ouverts qui les jouxtent. Il s'agit notamment de qualifier les rapports ville-campagne

par la mise en œuvre d'épaisseurs végétales intégrant des cheminements ou autres vecteurs d'usages, identification d'une programmation type parc agro-urbains mêlant pratiques maraîchères ou arboricoles et usages de détente / loisir des habitants, etc.

> valorisation des paysages identifiés comme porteurs de l'identité locale (paysages naturels, urbains et industriels) pour conforter l'attractivité du territoire.

Cela peut passer par des actions complémentaires en matière d'animation culturelle, d'intervention artistique, etc.

- Intégrer le volet de la stratégie foncière dans les réflexions pour pouvoir concrétiser une intervention sur le paysage.

REQUALIFIER LES ESPACES PUBLICS DANS L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE

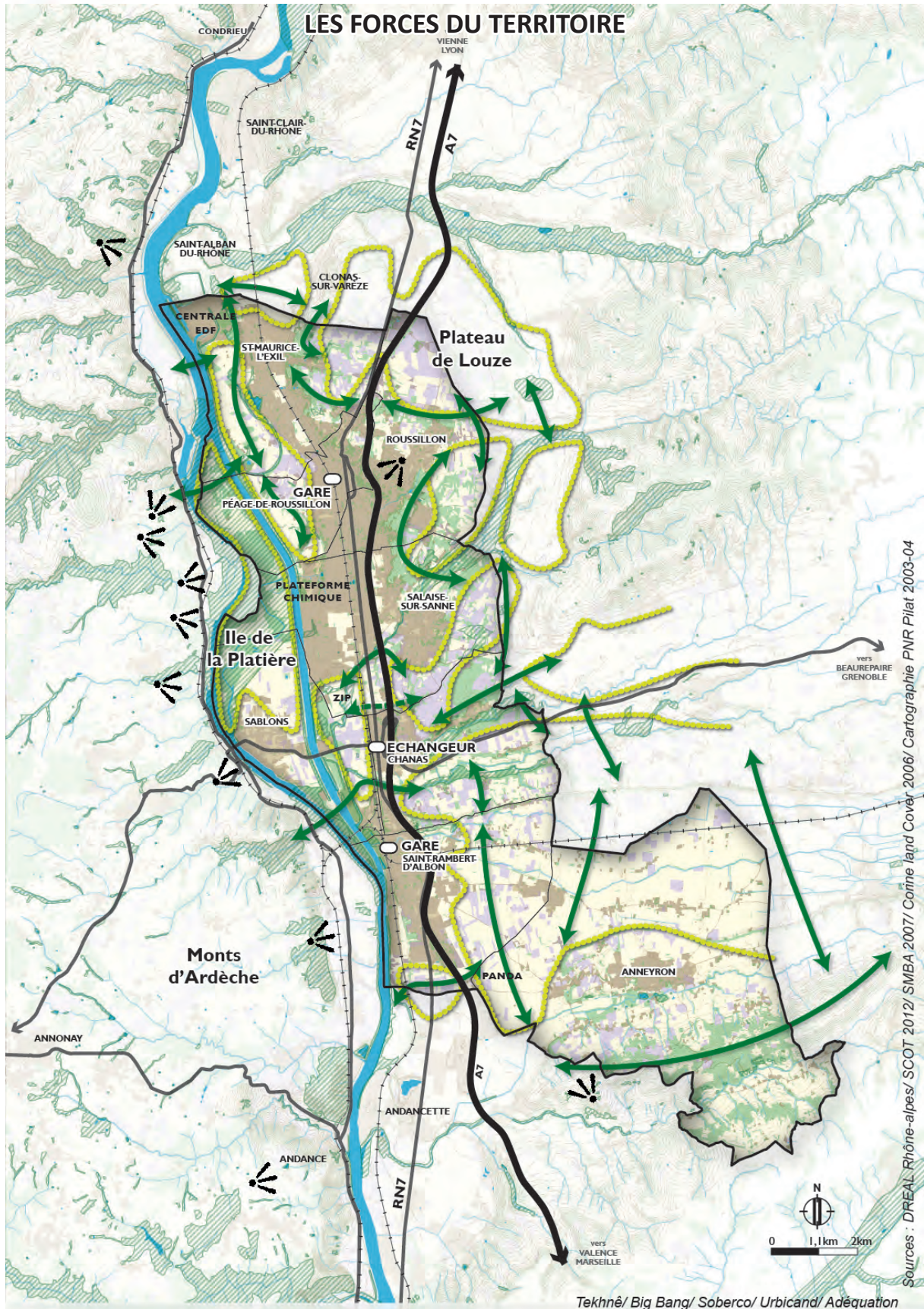
Plusieurs actions semblent importantes pour flâner, redonner l'envie de parcourir l'agglomération par des modes alternatifs à la voiture individuelle :

- Requalifier les espaces publics dans les centres urbains en perte d'attractivité. Il s'agit de favoriser un certain changement d'image qui permettra de redonner aux centres-villes un rôle structurant en matière de vie locale. L'intervention sur leur cadre d'accueil peut par ailleurs permettre de maintenir un équilibre entre l'intensité d'usage concentrée dans les secteurs commerciaux péri-urbains et celle à maintenir dans les centres.

- Requalifier les abords des voiries les plus empruntées considérées comme des médias importants de perception des paysages du territoire. Les différentes routes et rues doivent également être pensées comme des espaces publics à part entière, intégrant des enjeux de confort d'usage et de qualité de paysage urbain.

- Intégrer de nouveaux usages à l'échelle de l'agglomération, notamment de sports et loisirs aux bords du Rhône qui ne bénéficient pas aujourd'hui d'espaces qualitatifs pour se divertir en rive gauche. L'enjeu est ici de faire du projet de paysage un élément clé du cadre de vie des habitants et un support de nouvelles pratiques.

2.2 Synthèse et perspectives



Les forces du territoire

— Périètre SAARRA

□ Communes

▨ Espaces naturels remarquables et reconnus

● Entités agro-naturelles

■ Espace boisés structurants

■ Verger

■ Culture

■ Zone urbanisée et artificialisée

⚡ Belvédères

↔ Corridors écologiques terrestres

↔ Corridors aquatiques et humides



CIB
AGENCE IMMOBILIERE
CONSTRUCTION





2.3 Structurer l'armature urbaine de l'agglomération et renforcer sa fonctionnalité

CONTINUUM URBAIN

Le développement de l'agglomération et des équipements est lié en grande partie à l'installation de l'industrie chimique. Plusieurs bâtiments illustrent aujourd'hui ce passé industriel : cités ouvrières, couvent des Minimes, clos Beauregard, clos Ducurtil, clos Melot et clos des Flaches, l'hôpital.

Au cours des décennies, la plateforme chimique est rattrapée par l'urbanisation formant un continuum urbain depuis Saint-Maurice-l'Exil jusqu'à Salaise-sur-Sanne.

La tâche urbaine est encore dissociée entre le continuum de Péage-de-Roussillon et de Saint-Rambert-d'Albon mais les projets économiques tendent à rattacher ces deux entités.

Seules deux communes se détachent de ce continuum urbain, à savoir Sablons et Anneyron, l'une sur les bords du Rhône, l'autre sur la plaine de la Valloire.

1915



1928



1951



2015



SOURCE : ASSOCIATION LES RACINES DU FUTUR, «RHÔNE-POULENC, LES ROCHES-ROUSSILLON. 80 ANS D'HISTOIRE», 1995
SOURCE : CCCPR, M. RENAUD VEZIN



2.3 Structurer l'armature urbaine de l'agglomération et renforcer sa fonctionnalité

EXTRAITS «RHÔNE-POULENC, LES ROCHES-ROUSSILLON. 80 ANS D'HISTOIRE», 1995, ASSOCIATION LES RACINES DU FUTUR

Les usines de Roussillon et du Péage



1915 La Première Guerre mondiale fait rage et, sur l'ensemble des fronts, la consommation de munitions est énorme et en augmentation constante.

Les besoins en phénol, base de la mélinité, explosif utilisé par notre armée, croissent en proportion. Quelques rares entreprises françaises en produisent.

L'une d'elles, la Société Chimique des Usines du Rhône (S.C.U.R.) dispose, à son usine de Saint-Fons, d'un atelier de fabrication qui a déjà fourni le Service des Poudres. Mais ses capacités sont limitées et elle est rapidement dépassée. Pour répondre aux importantes commandes de l'Etat, une seconde unité est démarrée début 1915 et sa production initiale de 4 tonnes par jour est portée à 15 puis, au prix d'un effort extraordinaire, à 30 au milieu de l'année. Une fois encore les limites sont atteintes et il n'est plus possible d'envisager une extension sur place.

A l'évidence il faut créer très rapidement, hors de l'agglomération lyonnaise, une nouvelle usine. Il s'agira, bien entendu, d'une usine provisoire, pour la durée de la guerre, qui sera courte pensent-ils à l'époque...

Une équipe de prospecteurs, menée par Nicolas Grillet, alors directeur technique de la S.C.U.R., explore la vallée du Rhône au sud de Lyon. Il faut de grands espaces, de l'eau en abondance, une population locale susceptible de fournir de la main-d'œuvre et surtout un raccordement au chemin de fer Lyon-Marseille. En effet, depuis l'occupation par les Allemands des Hauts-Lains du Nord, c'est d'Amérique, via Marseille, que l'on fait venir le benzène, matière première essentielle du phénol.

En juillet, des terrains médicaux et bon marché sont repérés près du village de Roussillon. Les vastes étendues disponibles permettent même d'envisager, outre le phénol, d'autres productions de guerre.

Pour connaître les spéculations politiques des pouvoirs cires dans le tissu de repères de l'habitat page 41



20 - 1915, les officiers, sous et militaires, sur le chantier de la nouvelle usine.

EN septembre les terrains sont achetés. En novembre, les formalités administratives accomplies, les travaux de construction débutent et les commandes de gros matériel sont passées.

Le génie civil est confié à l'entreprise Pommeroy de Saint-Fons. Terrassements et constructions sont réalisés jour et nuit. Les murs des bâtiments, en "banchées" de mochefer, montent de 80 centimètres par 24 heures. Pour maintenir cette cadence il faut du monde et la main-d'œuvre de l'entreprise est renforcée par des prisonniers de guerre, des indochinois mobilisés et par recrutement local.

Les trois premiers bâtiments sont édifiés. Ils sont au standard Roussillon : chacun est formé de trois travées accolées cumulant une largeur de 40 mètres pour une longueur de 60.

Une chaufferie est mise en service au fur et à mesure du montage des chaudières. Elle en comptera 6 une fois achevée. Elle est alimentée à l'aurost par une centrale électrique équipée de turbines à vapeur.

Au nord de la chaufferie un bâtiment bas reçoit les services administratifs et les corps d'atelier chargés de la maintenance.

En mai 1916, six mois et demi après le premier coup de pioche, l'atelier produit 35 tonnes de phénol par jour.

L'usine de Roussillon est née.

Les Mercatages de nos anciens sont extraits, pour la plupart, des revues internes "Bar-Point" et "Rhodiana". Pour la première il est pour auteurs Mesieurs Caron, Pualet et Charmaux, aujourd'hui disparus, pour la seconde ils sont anonymes.



21 - 1926, vue aérienne sans avion d'été 1916.



22 - 1926, l'annuaire de Roussillon.

MAIS il ne suffit pas d'embaucher encore faut-il fixer les nouveaux arrivants et le plus sûr moyen d'y parvenir est de les loger à proximité de l'usine. De 1921 à 1925 les cités de la S.C.U.R. sortent de terre, par tranches successives, entre la voie ferrée et la nationale 7. Dans la foulée, de 1925 à 1929, Rhodiana construit ses propres cités à l'est de la N7. S'y ajoutent, route de Sablons ainsi que dans la plaine de Salaise, des logements pour les travailleurs étrangers, et au Tural, des maisons pour les cadres des deux sociétés. Quant aux jeunes filles de la Haute-Loire, elles sont logées dans l'ancien couvent de Roussillon acquis par la société. Transformé en foyer, sa gestion est confiée à des religieuses... de quoi rassurer les familles !

Et la vie de tous les jours s'organise. l'arrivée des nouveaux venus oblige les localités voisines à développer leurs équipements, les écoles en particulier. Des commerces s'installent à proximité des cités, et des cafés ouvrent leurs portes sur le chemin des usines. Le quotidien étant assuré, les loisirs s'imposent à leur tour pour compenser les rudes conditions de travail de l'époque.

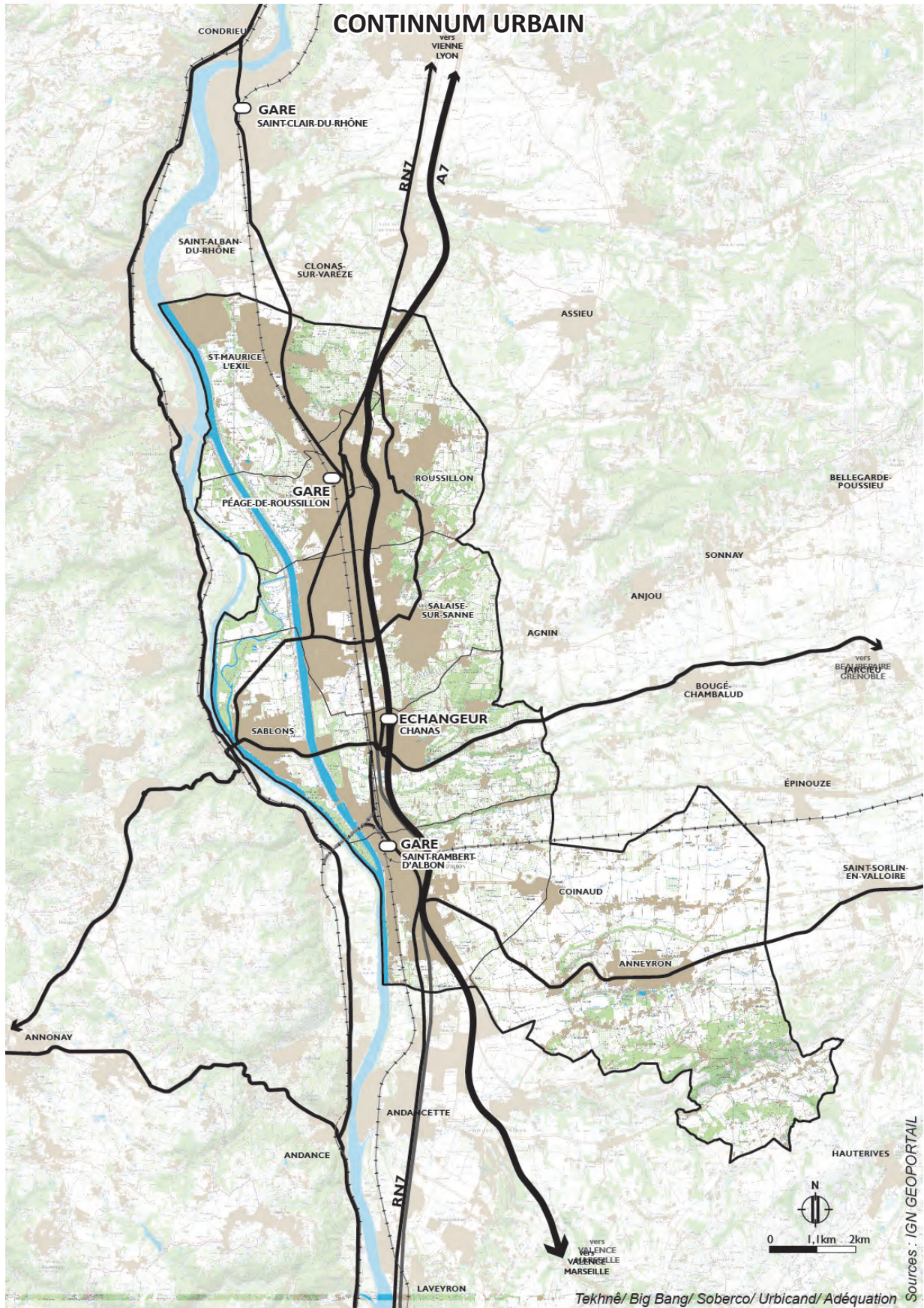


23 - 1926, les enfants de Rhodiana.

DÈS 1920, footballeurs, boulistes et musiciens se regroupent au sein d'associations péageuses ou roussillonnaises. Mais, compte tenu du recrutement majoritairement S.C.U.R., l'esprit maison l'emporte et, entre 1922 et 1926, ces sociétés se rapprochent des cités. Elles adoptent de nouvelles appellations ne laissant aucun doute sur l'origine des adhérents : "La Rhodienne" (football), "L'Amicale Boule Rhodia" et "l'Avenir Rhodien",



2.3 Structurer l'armature urbaine



Espaces urbanisés

- Autoroute A7
- Rues structurantes
- ++++ Voie ferrée

- Gare ferroviaire
- Tâche urbaine



2.3 Structurer l'armature urbaine de l'agglomération et renforcer sa fonctionnalité

UN TERRITOIRE DE SERVICES

On observe un niveau d'équipements important sur le territoire, concentrés principalement autour de Péage-de-Roussillon, Roussillon et Saint-Maurice-l'Exil (cité de l'Edit, collège F. Mistral, cinéma, piscine, salle de spectacle Sémaphore, clinique, Conservatoire de danse et de musique, gare...). Ce regroupement d'équipements forme une intensité urbaine lisible sur le territoire.

Le pôle de Saint-Rambert-d'Albon peut être qualifié de pôle secondaire du quotidien avec la présence d'une médiathèque, d'un collège, d'écoles, et de stades.

Chaque commune dispose ensuite des structures nécessaires à son bon fonctionnement (scolaires, services, etc.) avec peu de réflexion sur leur possible mutualisation. A noter toutefois, la réalisation d'équipements intercommunaux réalisés par la CCPR comme la médiathèque et le centre Aqualône situés à Saint-Maurice-l'Exil.

Les collèges et lycées, gérés réciproquement par le Conseil Départemental et Régional, rayonnent à plus grande échelle. Les espaces culturels, comme le Sémaphore ou le Cinéma Rex, par exemple, dépassent les limites de Péage-de-Roussillon et de Roussillon en touchant un public plus large.

En dehors de Green 7 et des marchés de Péage-de-Roussillon et de Roussillon, il existe actuellement peu de lieux fédérateurs supports de convergence d'usages à l'échelle de l'agglomération.

La question de l'accueil d'un équipement phare entre ces huit communes se pose alors pour faire émerger une dynamique d'agglomération.

UNE OFFRE COMMERCIALE DUALE ENTRE LES CENTRES URBAINS ET LA PÉRIPHÉRIE

L'offre commerciale est structurée principalement autour de la RN7 et composée d'une diversité de pôles. Le centre-ville de Péage-de-Roussillon et la zone commerciale de Salaise-sur-Sanne peuvent être considérés comme des pôles structurants à l'échelle du territoire.

Le bassin d'attractivité de l'agglomération prend place entre ceux de Lyon, Vienne, Valence, Annonay et Grenoble. L'offre en commerces sur la commune de Salaise-sur-Sanne entraîne des habitudes de consommation depuis les communes voisines notamment pour les résidents de Vivarhône et du Pilat Rhodanien.

Les pôles périphériques possèdent également des capacités de développement. Des projets en cours ou en réflexion sont d'ores et déjà recensés.

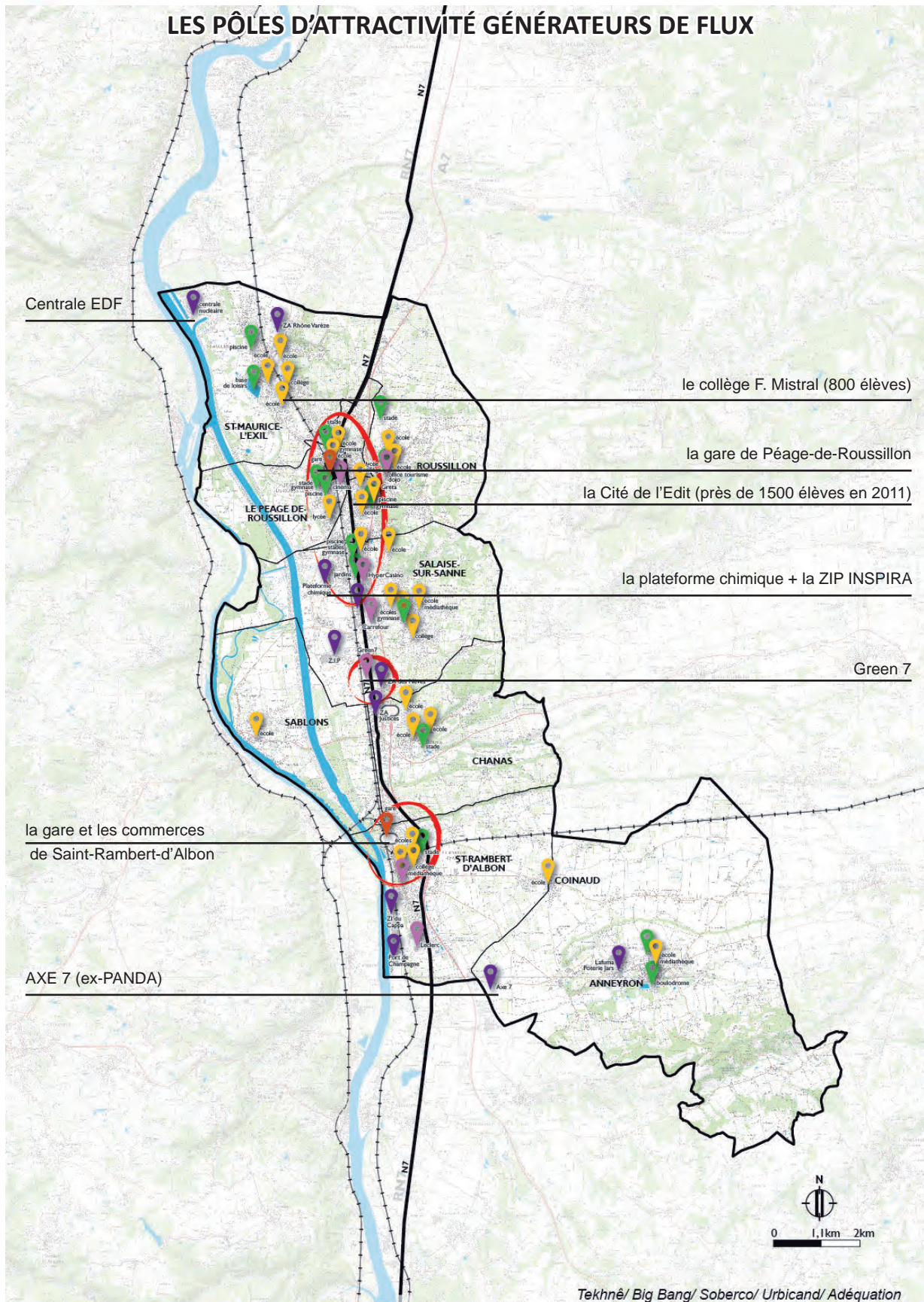
L'opération Green 7 attire un nombre croissant de consommateurs. Les clés de la réussite reposent entre autre sur la traduction des ingrédients de la zone piétonne d'un centre-ville traditionnel dans un format de centre commercial. Ainsi, on y trouve des commerces associés à une offre de restauration, d'aires de jeux le tout connecté par un mail piéton central proposant un parcours agréable et sécurisé aux chalands.

A proximité, la zone commerciale de Jonchain propose des services localisés traditionnellement en centre urbain comme la pharmacie, l'institut de beauté, la restauration, la boulangerie, la boucherie, etc. Situés le long des axes routiers avec des aires de stationnement très proches, ces derniers connaissent une forte attractivité.

Il existe de fait une certaine disparité entre l'offre commerciale des centres-ville traditionnels qui décroît et celle des zones commerciales périphériques qui connaît une évolution croissante et attire de nouveaux commerçants et clients.

Le schéma d'aménagement devra définir une stratégie commerciale de l'agglomération en 2040: faut-il réinvestir les centres-ville (piétonnisation, accessibilité, lisibilité, communication) ou organiser le développement commercial périphérique dans un cadre plus qualitatif (offre en transports en commun, densité, mixité, qualité architecturale et environnementale, etc.) ?

2.3 Structurer l'armature urbaine

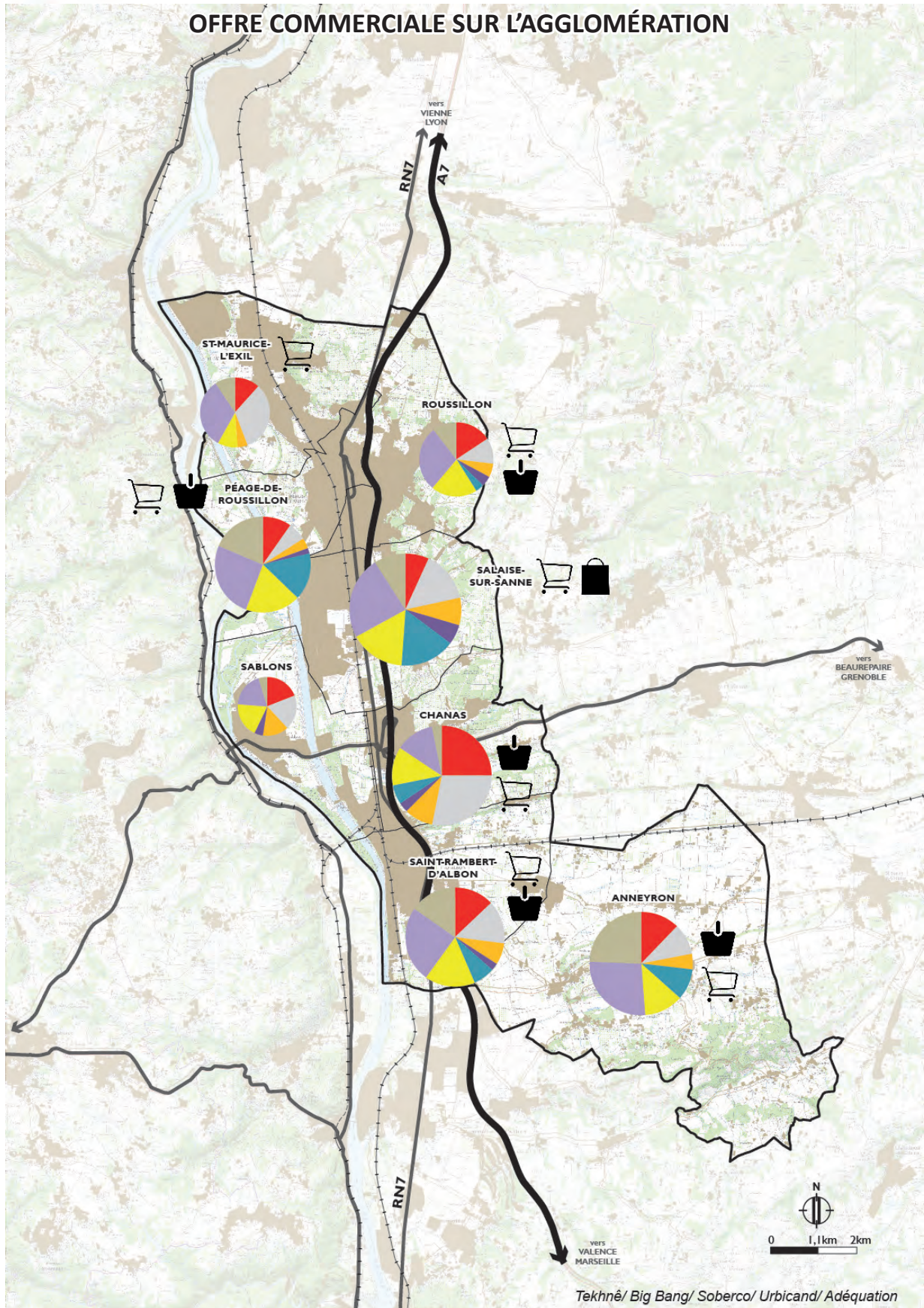


Intensités urbaines et équipements publics

-  Polarités
-  Hub transports en communs
-  Équipement scolaire
-  Équipement de loisirs
-  Pôle commercial
-  Pôle économique



2.3 Structurer l'armature urbaine

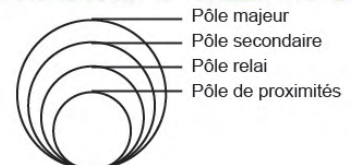


Offre commerciale

- Marché
- Supermarché
- Centre Commercial

- Alimentaire
- Automobile
- Culture - Loisirs
- Eq. Maison

- Eq. Personne
- Café - Restaurant
- Santé - Beauté
- Services



2.3 Structurer l'armature urbaine de l'agglomération et renforcer sa fonctionnalité

GREEN 7, UN ESPACE COMMERCIAL PENSÉ COMME UN CENTRE VILLE



LA ZONE COMMERCIALE DE SALAISE-CHANAS





2.3 Structurer l'armature urbaine de l'agglomération et renforcer sa fonctionnalité

UN SECTEUR STRATÉGIQUE POUR L'EMPLOI DES ACTIFS

D'un point de vue historique, l'agglomération a toujours constitué un secteur stratégique pour le développement économique. La plateforme chimique Rhône-Poulenc a trouvé les conditions favorables à son expansion à partir du fleuve, du fer et de la RN7.

On distingue différents pôles d'emplois historiques, vecteurs d'attractivité pour le territoire :

- la plateforme chimique Roussillon avec environ 1500 emplois autour d'OSIRIS,
- la centrale EDF et ses 800 emplois,
- l'entreprise Lafuma et XPO (anciennement Dentressangle) à Anneyron avec environ 150 emplois.

Le GIE OSIRIS est un Groupement d'Intérêt Economique au service des entreprises implantées sur la Plate-forme Chimique des Roches-Roussillon. C'est un gestionnaire de services et d'infrastructures mutualisés. Il assure la coordination et l'animation de l'ensemble des sociétés de la Plate-forme en matière de sureté, sécurité, environnement, logistique, utilités et économies d'énergies (source : www.osiris-gie.com).

Aujourd'hui, le Scot affirme le poursuite du développement économique sur le territoire autour de plusieurs projets phares :

- la zone industrialo-portuaire (ZIP Inspira) de Salaise-Sablons (+1 200 à 3 000 nouveaux emplois environ en 2036),
- la zone Axe 7 (ex-PNDA) sur les communes de Saint-Rambert-d'Albon et d'Anneyron (+2 000 emplois environ),
- l'extension de la ZA Rhône-Varèze sur la commune de Saint-Maurice-l'Exil (+500 emplois environ).

Le territoire comporte au total 16 125 salariés avec près d'un résident sur deux (7 510 salariés) qui travaillent au sein de l'agglomération.

Quelques chiffres

Pop totale:	39.466 habitants
Ménages résidents:	15.964 ménages
Salariés du territoire:	16.125 salariés
Salariés sur le territoire:	7.510 salariés

PROJET DE DÉVELOPPEMENT DE LA ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE DE SALAISE-SABLONS (INSPIRA)

SOURCE : WWW.ZIPSAISAISESABLONS.FR

Front industriel le long du Canal

Activités liées aux infrastructures portuaires et ferroviaires pour le transport de marchandises

Zone homogène sur le "plateau"

Activités de type logistique bénéficiant de la desserte trimodale (fer, fleuve et route)

Façade sur la RD 51

Activités de services

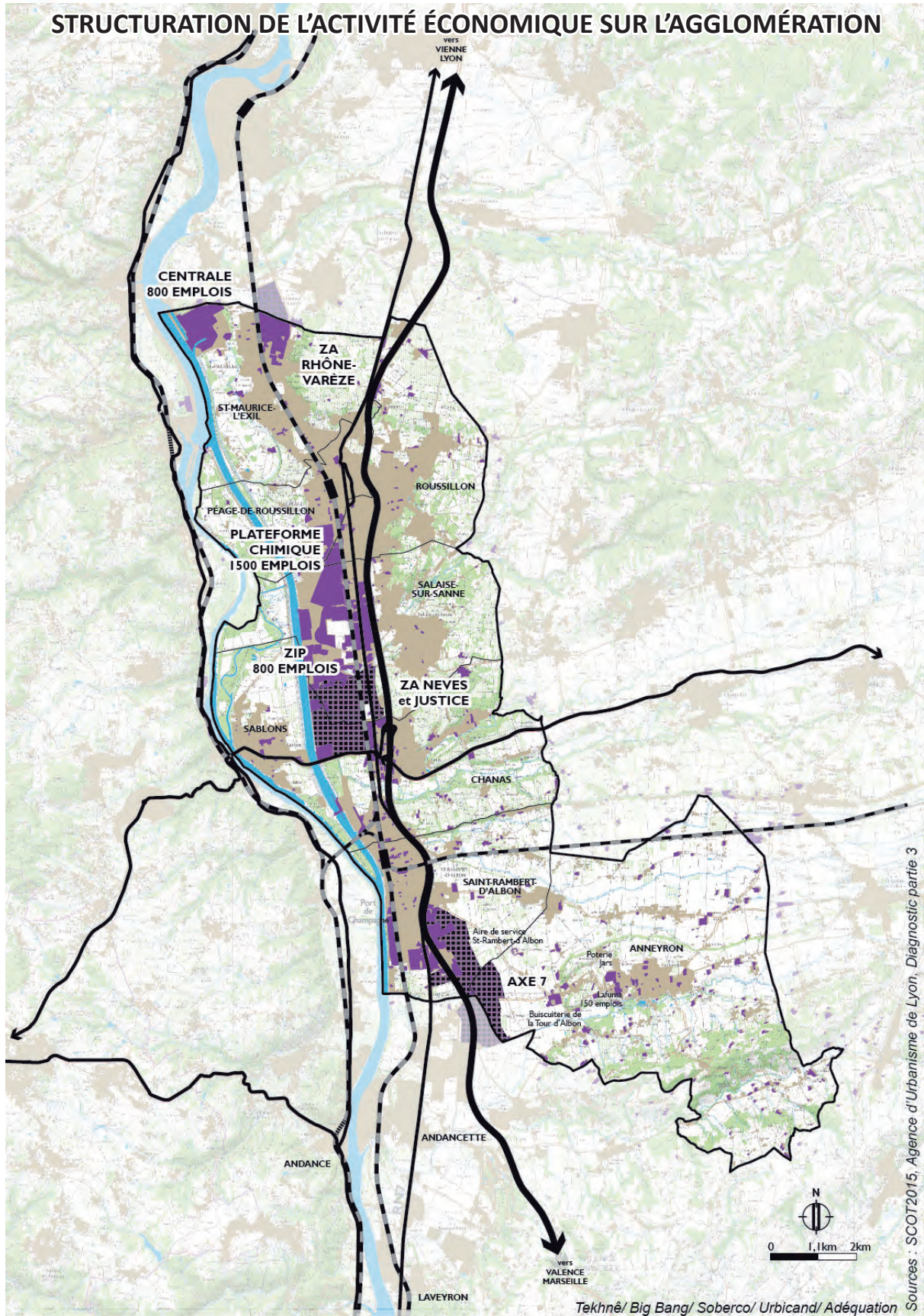
Zone paysagère

Accueil de petites et moyennes entreprises (PME) à vocation variée dans un cadre paysager soigné

Façade le long de la voie ferrée

Activités tertiaire d'ingénierie et de petites productions constituant une vitrine de la ZIP à l'Est du projet

2.3 Structurer l'armature urbaine



Foncier économique existant et en projet

- | | |
|------------------|------------------------------|
| Autoroute A7 | Dominante habitat |
| Rues principales | Dominante économie |
| Voies ferrée | Projet à vocation économique |
| Gare ferroviaire | |

2.3 Structurer l'armature urbaine de l'agglomération et renforcer sa fonctionnalité

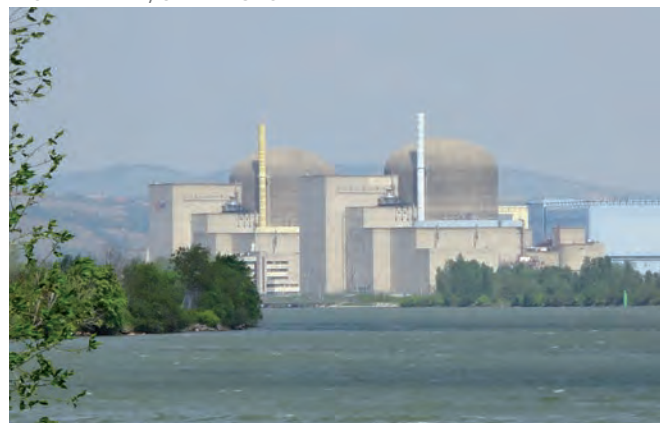
LA PLATEFORME CHIMIQUE ET LA ZIP INSPIRA



L'EXPORTATION MARAÎCHÈRE ET FRUITIÈRE / SALAISE-SUR-SANNE



LA CENTRALE EDF / SAINT-MAURICE-L'EXIL



ENTREPRISE LAFUMA / ANNEYRON



POTERIE JARS / ANNEYRON





2.3 Structurer l'armature urbaine de l'agglomération et renforcer sa fonctionnalité

DU BOURG À LA VILLE ZONÉE

Les stratégies de développement contemporaines ont favorisé une urbanisation déconnectée de ses réalités historiques. Les modes de production de la ville sont aujourd'hui bien éloignés des centres-ville traditionnels, assurant une certaine densité et mixité résidentielle et fonctionnelle.

Le prix des terrains à bâtir très attractifs en périphérie, la présence d'un habitat vieillissant et d'une faible diversification des formes urbaines dans les centres urbains ont progressivement entraîné leur déclin et le départ des ménages vers des quartiers pavillonnaires puis d'autres communes plus éloignées sur les coteaux.

Le développement commercial opéré très récemment avec notamment Green 7 et les projets d'extension des centres commerciaux existants (plusieurs dizaines de milliers de m² en projet) déséquilibrent d'autant plus l'offre face à un patrimoine commercial historique vieillissant et pas toujours adapté (accessibilité PMR, stationnement, espace de déambulation, etc.).

Ainsi, la richesse de la ville historique dense, mixte et conviviale a évolué au profit de nouveaux secteurs mono fonctionnels qui favorisent les comportements individuels dont l'accroissement des déplacements motorisés.

CENTRE BOURG DE CHANAS



ZONES RÉSIDENTIELLES



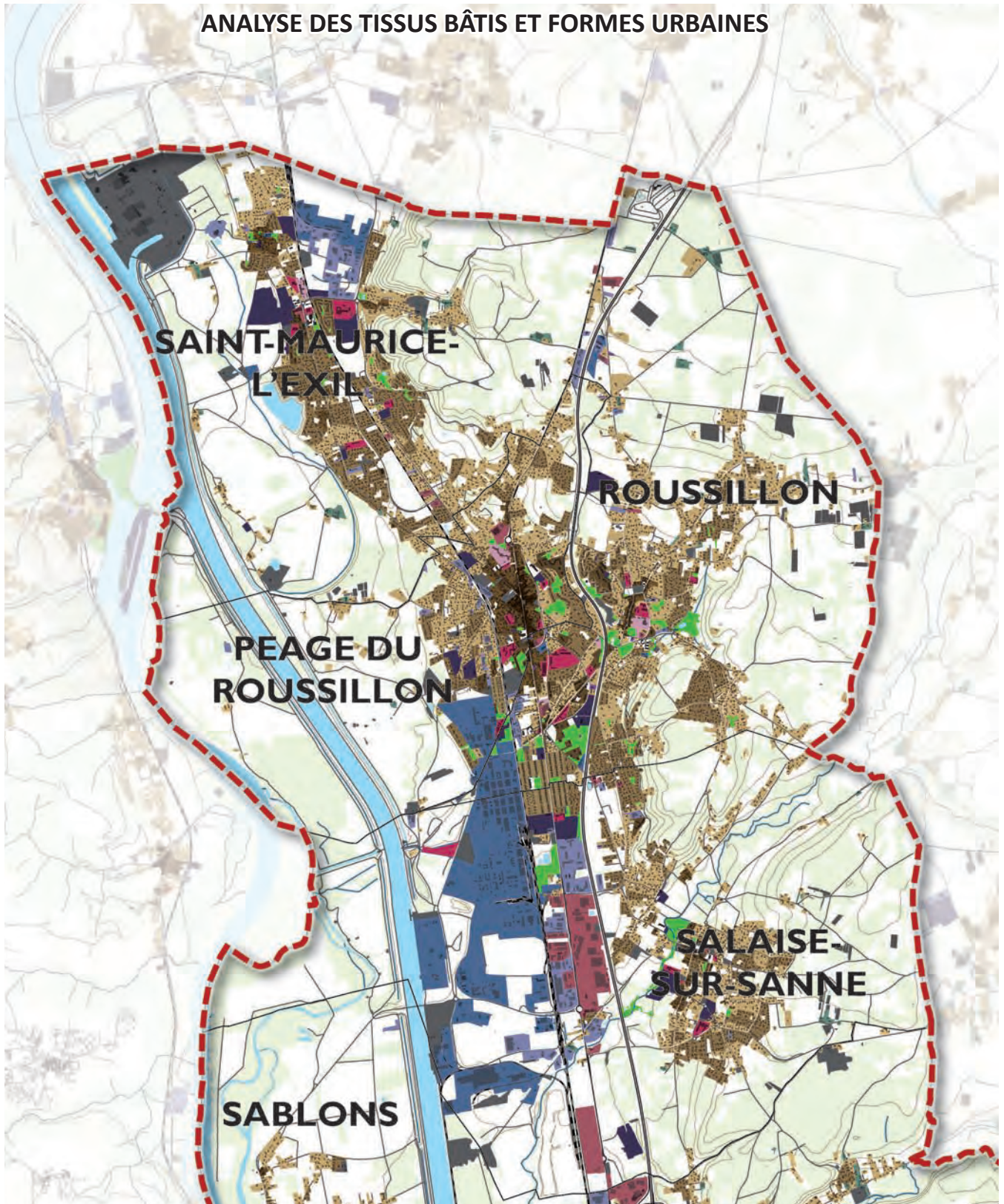
ZONES AGRICOLES



ZONES COMMERCIALES



2.3 Structurer l'armature urbaine



Tissus bâtis

Equipements

- Éq. sportif et de loisirs
- Éq. hôtellerie de plein air
- Équipement hospitalier
- Équipement scolaire

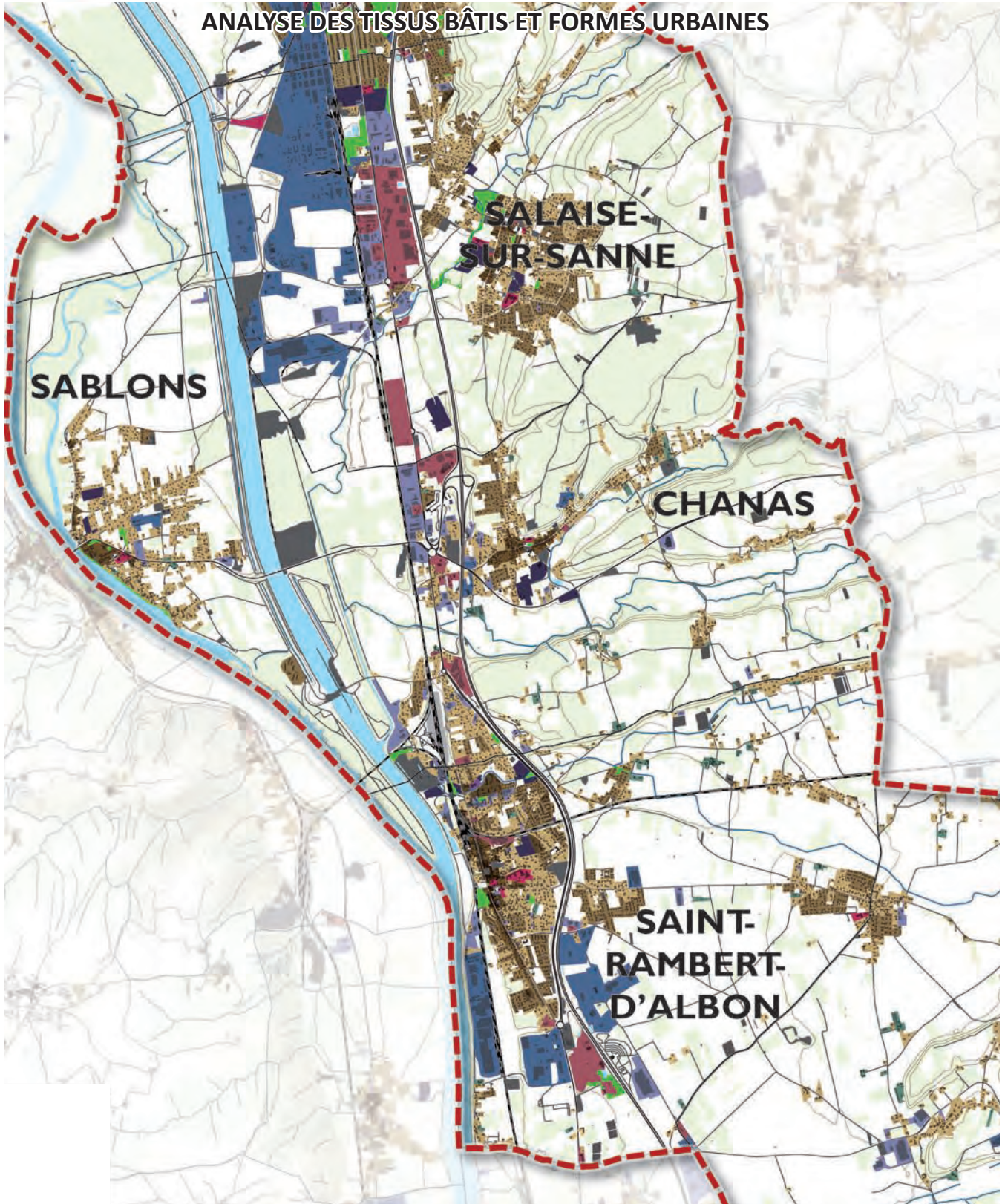
Activités économiques

- Exploitation agricole
- Activités industrielles
- Activités artisanales
- Activités commerciales
- Activités tertiaires
- Infrastructures (carrières, portuaire, énergie, ...)

Habitat

- Tissu dense de centre ville
- Tissu urbain contigu (faubourg)
- Habitat collectif
- Habitat pavillonnaire groupé
- Habitat pavillonnaire isolé
- Habitat isolé

2.3 Structurer l'armature urbaine



Tissus bâtis

Equipements

- Éq. sportif et de loisirs
- Éq. hotellerie de plein air
- Équipement hospitalier
- Équipement scolaire

Activités économiques

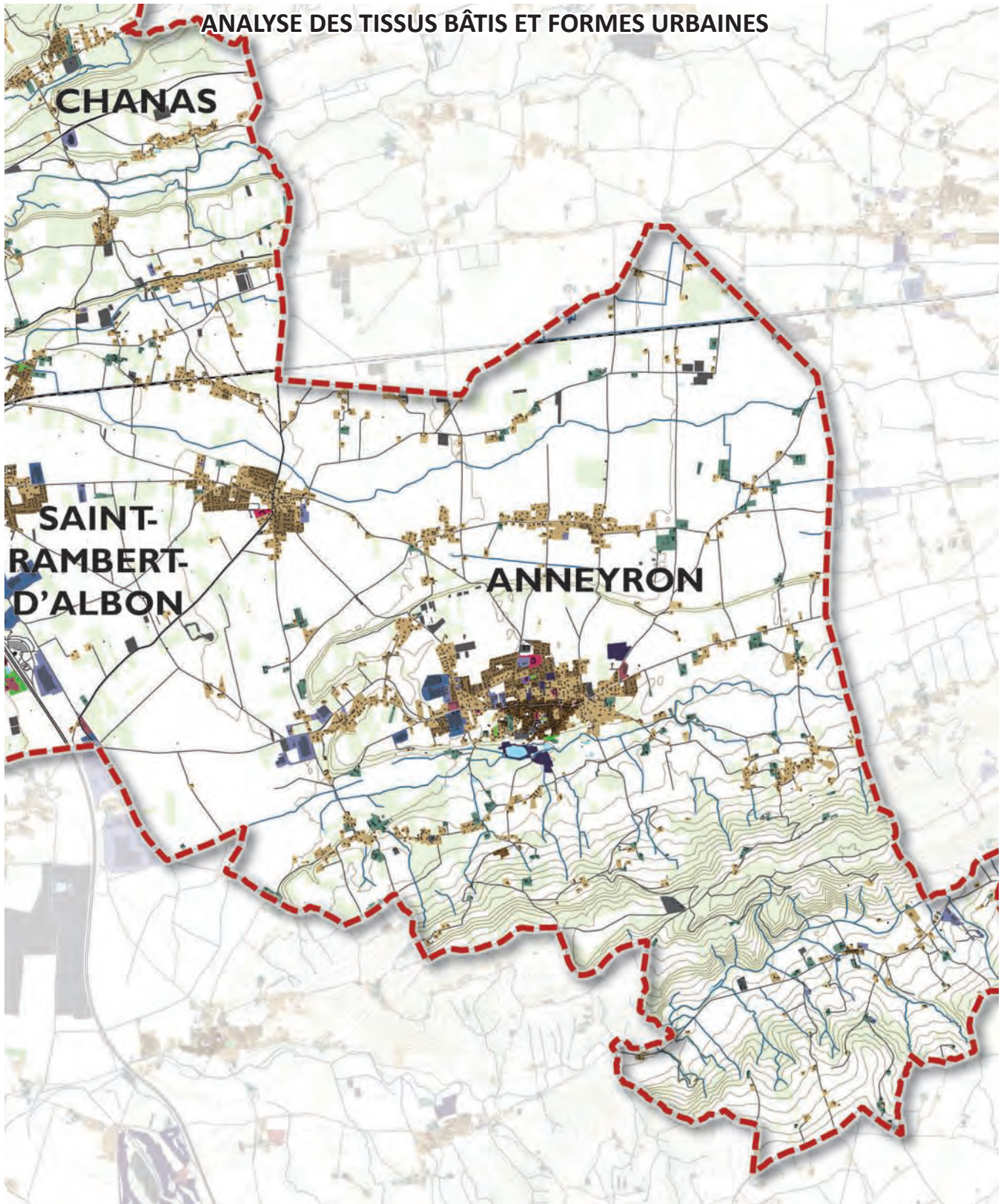
- Exploitation agricole
- Activités industrielles
- Activités artisanales
- Activités commerciales
- Activités tertiaires
- Infrastructures (carrières, portuaire, énergie, ...)

Habitat

- Tissu dense de centre ville
- Tissu urbain contigu (faubourg)
- Habitat collectif
- Habitat pavillonnaire groupé
- Habitat pavillonnaire isolé
- Habitat isolé







2.3 Structurer l'armature urbaine



Tissus bâtis







Equipements

-  Éq. sportif et de loisirs
-  Éq. hôtellerie de plein air
-  Équipement hospitalier
-  Équipement scolaire

Activités économiques

-  Exploitation agricole
-  Activités industrielles
-  Activités artisanales
-  Activités commerciales
-  Activités tertiaires
-  Infrastructures (carrières, portuaire, énergie, ...)

Habitat

-  Tissu dense de centre ville
-  Tissu urbain contigu (faubourg)
-  Habitat collectif
-  Habitat pavillonnaire groupé
-  Habitat pavillonnaire isolé
-  Habitat isolé





2.3 Structurer l'armature urbaine de l'agglomération et renforcer sa fonctionnalité

UN TERRITOIRE LARGEMENT DÉDIÉ À LA VOITURE INDIVIDUELLE...

La part des déplacements de la voiture individuelle dépasse les 80% sur l'agglomération. Certains changements de pratique émergent toutefois comme le montre l'installation informelle d'une aire de covoiturage au niveau du giratoire de Chanas.

Les gares jouent également un rôle important sur la part modale des déplacements. D'après les chiffres de l'INSEE 2012, on constate une baisse des trajets automobiles sur les communes dotées d'une gare SCNF (Péage-de-Roussillon et Saint-Rambert-d'Albon) au profit de la marche à pied et des transports en commun (ligne de bus A de la CCPR).

... AVEC UNE OFFRE FERROVIAIRE DE QUALITÉ

L'agglomération compte 2 gares d'intérêt régional pour la SCNF : Péage-de-Roussillon, Saint-Rambert-d'Albon, sans compter celle de Saint-Clair-Les-Roches à proximité.

La gare de Péage-de-Roussillon compte 65 TER/jour avec une fréquentation de 1900 montées/descentes par semaine. Elle atteint les 717 372 voyageurs en 2013, soit une augmentation de 24% en 6 ans.

A Saint-Rambert-d'Albon, l'offre TER représente 47 trains par jour avec une fréquentation hebdomadaire d'environ 705 montées/descentes. De manière similaire à la gare de Péage-de-Roussillon, la fréquentation annuelle a augmenté de 38% en 6 ans atteignant les 264 752 voyageurs en 2013.

SOURCE : GARES ET CONNEXIONS, 2013

La réouverture de la troisième gare voyageurs sur la commune de Salaise-sur-Sanne en lieu et place de l'ancienne gare fret est également évoquée pour répondre à l'accroissement de salariés sur le territoire en lien notamment avec la ZIP Inspira.

CARTE FERROVIAIRE DE RHÔNE-ALPES

SOURCE : TEKHNE



GARE DE PÉAGE-DE-ROUSSILLON



ANCIENNE GARE FRET DE SALAISE-SUR-SANNE

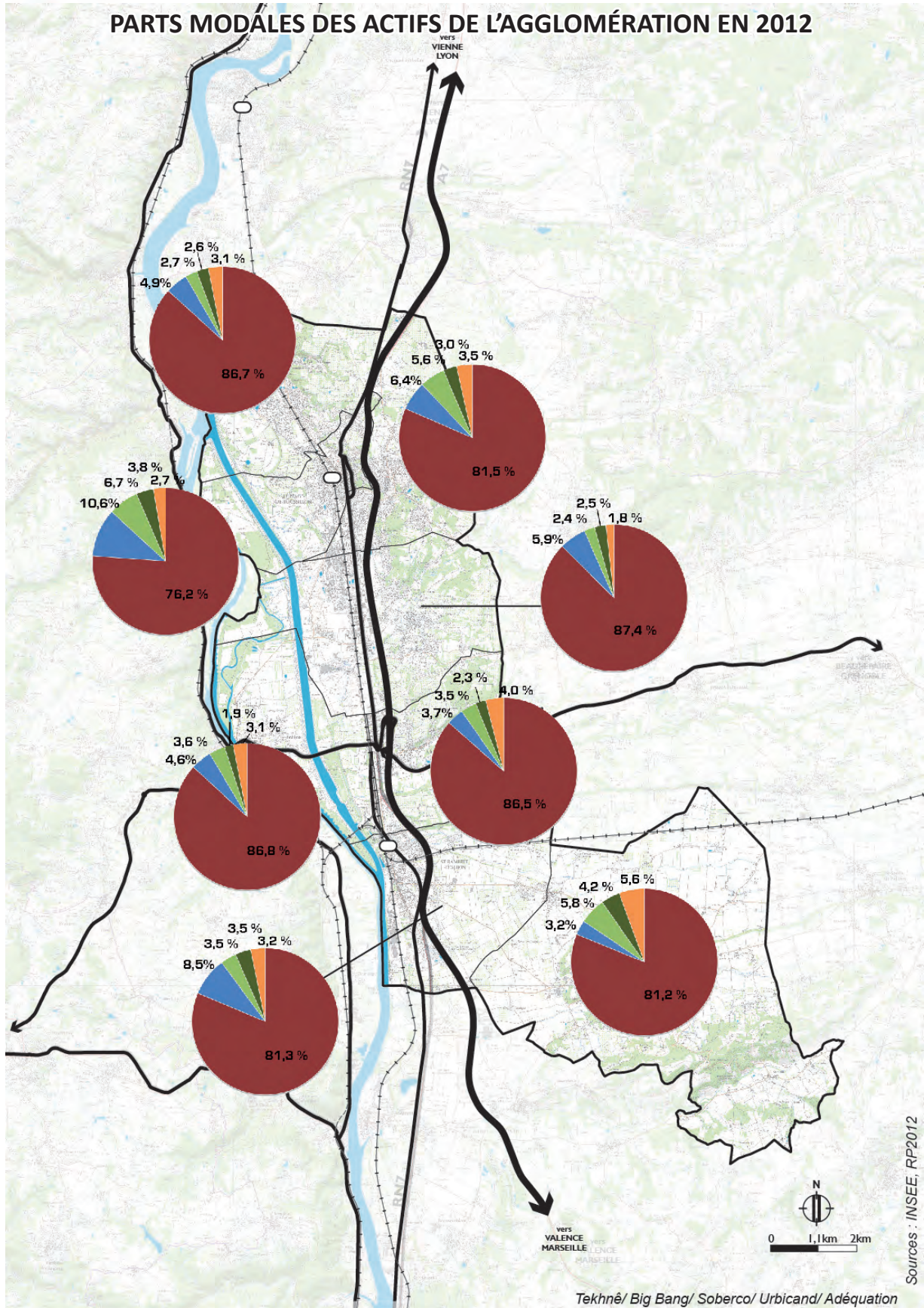


OFFRE TER ET TEMPS DE PARCOURS DEPUIS LES DEUX GARES DE L'AGGLOMÉRATION

SOURCE : TER RHÔNE-ALPES

PÉAGE-DE-ROUSSILLON			SAINT-RAMBERT-D'ALBON		
DESTINATION	TEMPS	OFFRE	DESTINATION	TEMPS	OFFRE
LYON PERRACHE	37	16	LYON PERRACHE	43	16
LYON PART-DIEU	36	16	LYON PART-DIEU	41	8
VIENNE	15	34	VIENNE	22	24
VALENCE	35	31	VALENCE	28	23

2.3 Structurer l'armature urbaine



Parts modales des actifs

- Voiture, camionette
- Deux-roues
- Transports en communs
- Pas de transport
- Marche à pied

2.3 Structurer l'armature urbaine de l'agglomération et renforcer sa fonctionnalité

UNE ORGANISATION NORD SUD DU SYSTÈME ROUTIER MAL ADAPTÉ AUX BESOINS

La présence de nombreux axes de transport orientés Nord-Sud sur le territoire fractionne l'agglomération et concentre les flux sur les deux axes structurants que sont l'A7 et la RN7.

Au regard de l'analyse des trafics, un axe Est-Ouest majeur se dessine : la RD519 qui relie Beaurepaire à Annonay. Elle favorise des liens importants avec l'Ardèche mais malheureusement souvent contraints par le manque de franchissements du Rhône et des difficultés de circulation sur le pont de Sablons.

Le giratoire de Chanas constitue aujourd'hui la seule porte d'entrée du territoire et au Nord de l'Ardèche depuis l'A7. L'étude de déplacement sur la requalification de la RN7 a montré des niveaux de saturation importants. Des réflexions sur l'ouverture de nouveaux échangeurs sont en cours plus au Nord et au Sud notamment pour la desserte de la zone d'activités Axe 7 (ex-PANDA).

En parallèle, le développement économique et commercial le long de la RN7 devrait entraîner automatiquement des difficultés de circulation sur un réseau routier existant déjà très fréquenté.

L'étude d'impact circulaire des opérations d'aménagement le long de la RN7 menée par Horizon conseil en 2013 identifie une augmentation du trafic routier autour de 5 000 véhicules légers et 340 poids lourds supplémentaires par jour dans la zone commerciale à l'horizon 2035.

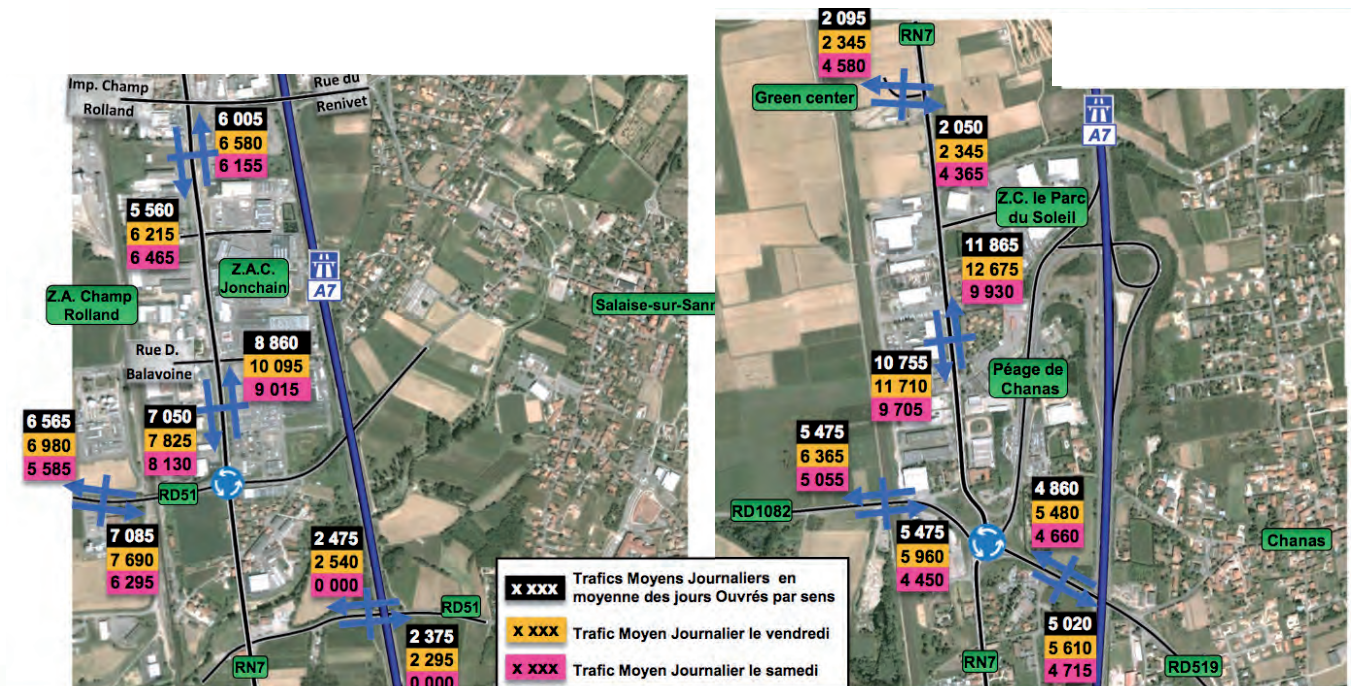
Sur la ZIP Inspira, l'évolution du trafic devrait générer environ 6 300 véhicules légers quotidiens supplémentaires en 2025 et jusqu'à 10 180 véhicules légers et 950 poids lourds supplémentaires quotidiens à l'horizon 2035 d'après l'étude de circulation et de déplacements d'Egis en 2013.

Le projet de la zone économique Axe 7 (ex-PANDA) devrait quant à lui générer une hausse de trafic sur la RN7 de l'ordre de 8 600 véhicules légers et 2 500 poids lourds à l'horizon 2035.

SOURCE : CEREMA, « ZIP SALAISE SABLONS, PROBLÉMATIQUE ROUTIÈRE ». RESTITUTION DU 20 MAI 2014

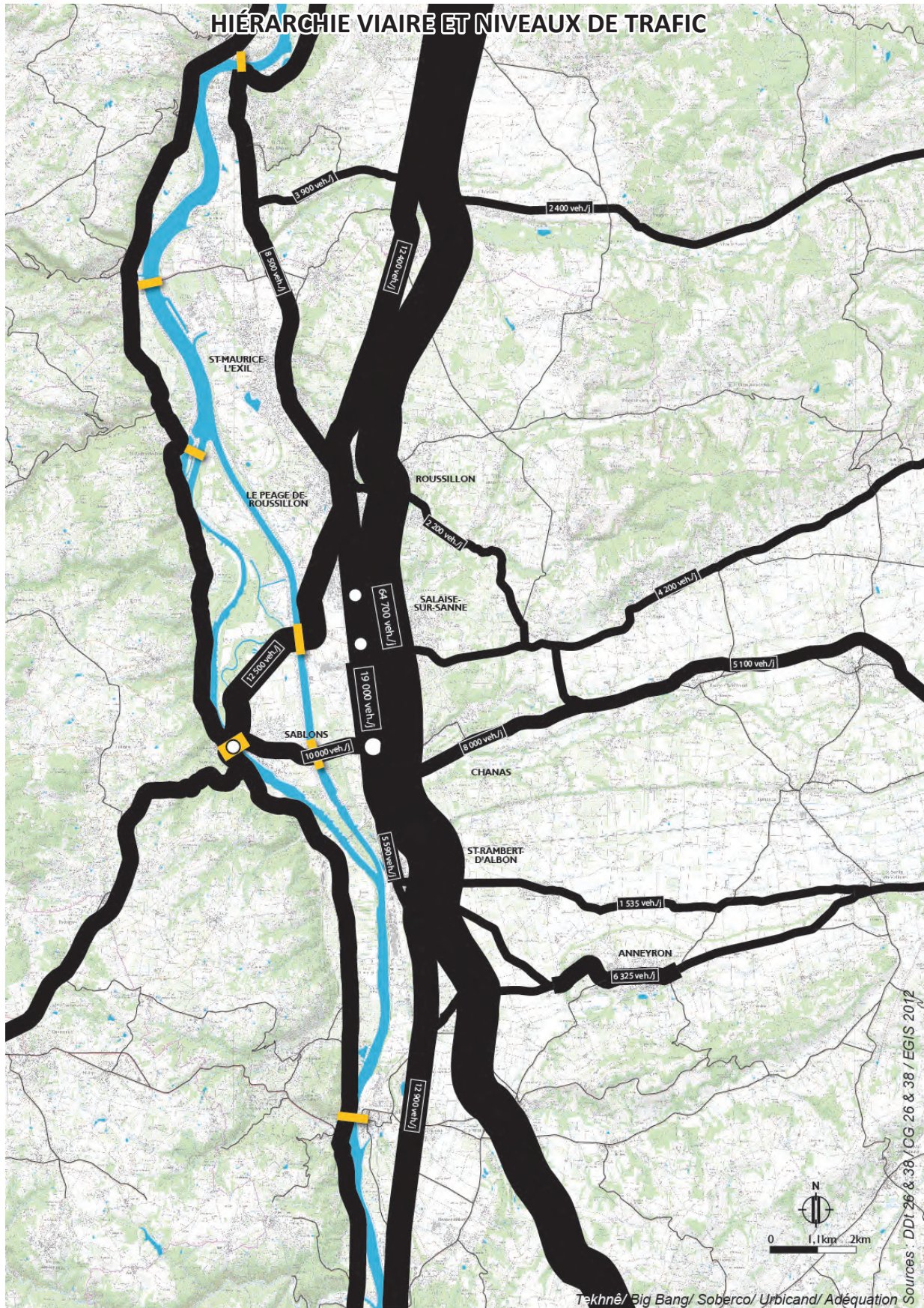
SYNTHÈSE DES TRAFICS MOYENS JOURNALIERS ACTUELS, SECTIONS NORD ET SUD DE LA RN7 ÉTUDIÉES

SOURCE : ETUDE D'IMPACT CIRCULAIRE DES OPÉRATIONS D'AMÉNAGEMENT COMMERCIAL LE LONG DE LA RN7 EN TRAVERSÉE DU PAYS ROUSSILLONNAIS, HORIZON CONSEIL, JUIN 2013





2.3 Structurer l'armature urbaine



Hiérarchie et niveaux de trafic des infrastructures viaires





2.3 Structurer l'armature urbaine de l'agglomération et renforcer sa fonctionnalité

L'AUTOROUTE A7, INSCRIPTION DANS LE PAYSAGE ...



... ET VITRINE DEPUIS L'EXTÉRIEUR DU TERRITOIRE



LA ROUTE NATIONALE 7, DEPUIS LE GIRATOIRE DE CHANAS



LA VOIE FERRÉE, COUPURE URBAINE ...



... ET FRANCHISSEMENTS NÉCESSAIRES



... JUSQU'AU CENTRE VILLE DE PÉAGE-DE-ROUSSILLON





2.3 Structurer l'armature urbaine de l'agglomération et renforcer sa fonctionnalité

UNE OFFRE EN MOBILITÉS ALTERNATIVES ENCORE FRAGILE

L'offre en transports en commun a été mise en place récemment sur le territoire de la CCPR. Une ligne forte cadencée dessert l'agglomération de Saint-Maurice-l'Exil jusqu'au giratoire de Chanas en passant par Péage-de-Roussillon, Roussillon et Salaise-sur-Sanne.

Une offre de transports alternative, composée de trois lignes de transports à la demande (TAD), couvre le reste du territoire de la Communauté de Communes du Pays Roussillonnais. Malheureusement, cette offre est aujourd'hui très peu utilisée car souvent mal comprise par les habitants.

Un réseau complémentaire de bus est assuré par les Conseils Départementaux et le Car TER Rhône-Alpes.

La gare de Péage-de-Roussillon joue véritablement le rôle d'un hub TC à l'échelle de l'agglomération roussillonnaise en regroupant l'ensemble de l'offre alternative intercommunale (ligne A des TPR), départementale (1 ligne CG38, 2 lignes CG26, 1 ligne CG07) et régionale (1 ligne de car TER de Lyon Perrache à Annonay). A contrario, la gare de Saint-Rambert-d'Albon est moins bien desservie et aucune ligne TC ne relie les deux gares.

Les aménagements cyclables sont aujourd'hui peu développés sur le territoire. Quelques portions de voies cycles sont aménagées de manière discontinue et fragmentée. Seule la Via Rhôna constitue un itinéraire cyclable structurant et continu sur l'agglomération. Toutefois, sa situation en dehors des centres urbains ne lui confère pas un rôle de desserte urbaine mais uniquement de loisirs.

Des initiatives locales émergent pour inciter au changement de pratiques et de comportements. Certaines grandes entreprises comme le GIEC OSIRIS, sont actuellement en cours d'élaboration d'un PDIE.

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES / LA VIA RHÔNA



AIRE DE COVOITURAGE SAUVAGE / GIRATOIRE DE CHANAS

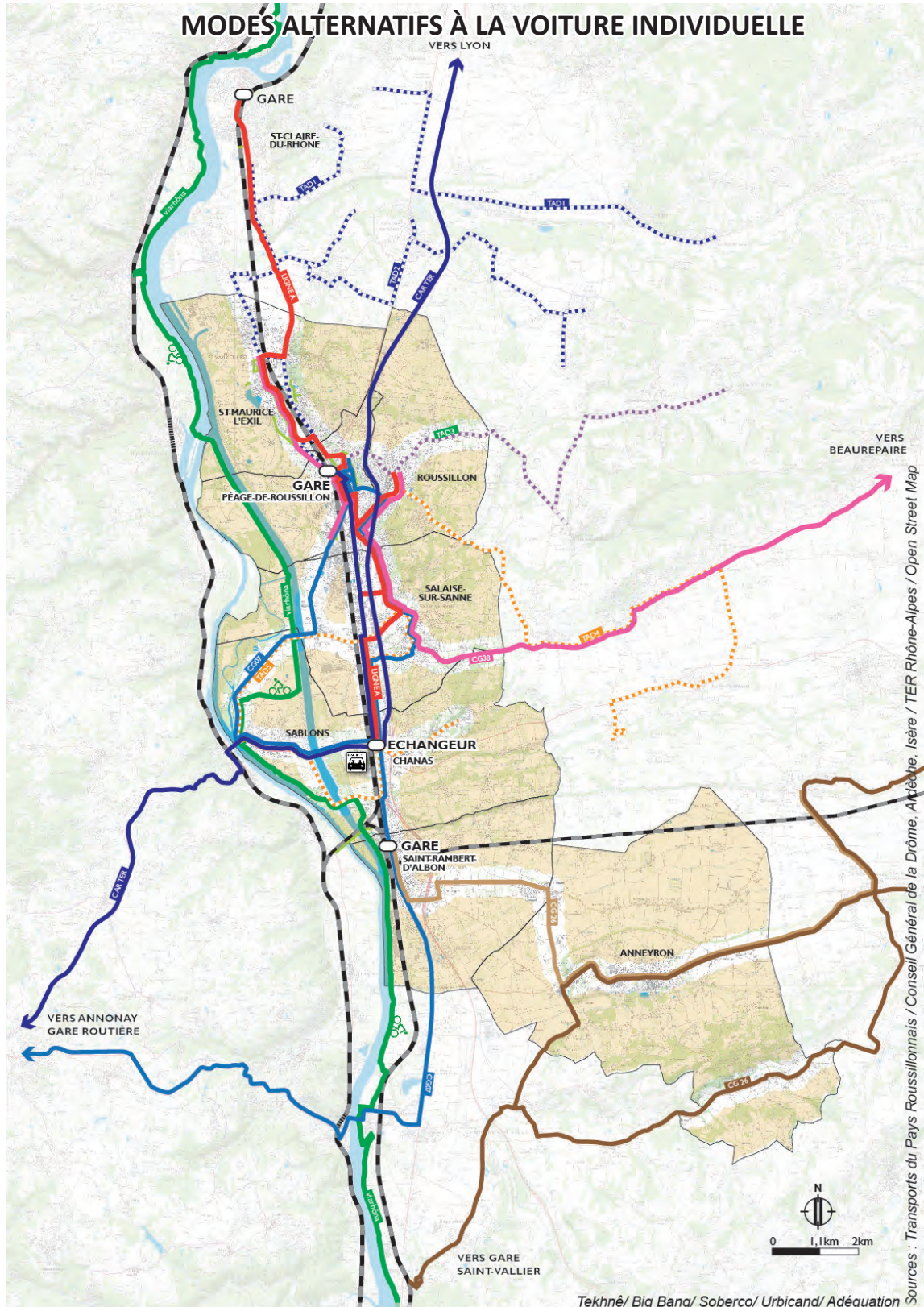


LA LIGNE A MISE EN PLACE PAR LA CCPR





2.3 Structurer l'armature urbaine



Altermodalités (modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle)

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> — TER Rhône-Alpes ligne 75 - Lyon / Péage-de-Roussillon / Annonay — CG 07 ligne 04 - Annonay / Péage-du-Roussillon — CG 26 ligne 01 - Saint-Rambert-d'Albon / Epinouze — CG 26 ligne 02 - Saint-Vallier / Moraz-en-Valloire — CG 38 ligne 2610 - Péage-du-Roussillon / Beaurepaire Zones blanches - non desservie par un TC Arrêts TC structurants - gare ferroviaire | <ul style="list-style-type: none"> — Réseau TPR ligne A - Saint-Clair-sur-Rhône / Chanas - - - Réseau TAD Nord - - - Réseau TAD Centre - - - Réseau TAD Sud — ViaRhôna — Pistes et bandes cyclables Parking de covoiturage |
|---|--|



2.3 Synthèse et perspectives

S'ORIENTER VERS UNE DÉMARCHE D'AGGLOMÉRATION AUTOUR DE DEUX POLARITES FORTES

L'armature urbaine est aujourd'hui constituée de deux entités qui fonctionnent de manière indépendante en raison du découpage administratif (2 départements et 2 EPCI différentes) qui fractionne les deux polarités de Péage-de-Roussillon/Roussillon/Saint-Maurice-l'Exil et de Saint-Rambert d'Albon. Pour exemple, le réseau de transport en commun ne connecte pas les deux gares.

Les différentes instances d'animation ont permis de révéler un certain nombre d'actions à engager pour s'orienter vers une démarche d'agglomération :

- Renforcer les deux polarités de Saint-Rambert-d'Albon et de Péage-de-Roussillon autour des hubs de transport. Les gares joueront un rôle structurant dans

la mise en valeur de ces deux entités.

- Mettre en réseau les centralités d'agglomération par une trame lisible d'espaces publics. La RN7 portera notamment un enjeu fort de liant entre les deux polarités. Diverses actions seront à engager en vue de sa requalification en s'appuyant sur l'étude de l'agence d'urbanisme de l'agglomération lyonnaise.

- Assurer un dialogue commercial et économique avec les territoires voisins. Les deux polarités ne pourront pas vivre de manière isolée ; la mise en relation avec les communes proches constituera le socle du bon fonctionnement de l'agglomération et sa bonne lisibilité, attractivité.

TROUVER AU CŒUR DE L'ENVELOPPE URBAINE LES LIEUX D'INTENSITÉS

La lisibilité d'une agglomération repose sur l'identification de lieux «repère» sur lesquels chaque usager, habitant ou visiteur peut s'appuyer pour se déplacer, se divertir, etc.

Chaque polarité devra ainsi trouver sa place au sein de l'agglomération et proposer les fonctions nécessaires à la cohérence et à l'équilibre du territoire :

- Définir le rôle des lieux d'intensité dans la vie de l'agglomération : rôle symbolique, lieu de vie, accueil résidentiel ou économique, etc. Chaque lieu devra trouver son identité propre pour s'affirmer au sein de l'agglomération.
- Mutualiser les équipements dans une réflexion

d'échelle intercommunale. Le développement de l'offre en équipements publics devra être repensé dans une logique d'optimisation foncière et de mutualisation des besoins. L'accueil d'un nouvel équipement structurant sur le territoire pourra servir de base aux premières réflexions comme l'accueil d'un nouveau collège.

- Diversifier les typologies d'habitat, compléter les parcours résidentiels, loger les primo-accédants et les personnes âgées au plus près des aménités urbaines. Le nombre important des futurs ménages à accueillir doit s'effectuer en cohérence avec leurs besoins et les enjeux de reconquête urbaine tout en assurant un équilibre économique des opérations.

METTRE EN PLACE UN SYSTEME DE DÉPLACEMENT ATTRACTIF ET MULTIMODAL LIÉ AU DEVELOPPEMENT URBAIN

Territoire périurbain connecté à l'échangeur autoroutier de Chanas, l'agglomération connaît des taux de motorisation importants et une saturation du trafic automobile. S'engager dans une démarche d'agglomération oblige nécessairement à anticiper les trafics à venir sur l'ensemble du territoire et à promouvoir la mise en place d'un réseau de déplacement alternatif, pour faire évoluer les pratiques et les comportements :

- Aménager un axe de transport collectif structurant depuis la gare de Saint-Clair-les-Roches jusqu'à Saint-Rambert-d'Albon voire Aneyron (entreprises actuelles de LAFUMA et poterie JARS, anticipation du développement de la zone Axe 7 (ex-PANDA) ;

- Relier l'offre alternative de déplacements avec les secteurs commerciaux, de service et les pôles d'emploi ;

- Mettre en place une politique des entrées du territoire et de captation des voitures : parcs relais, parking de co-voiturage,... en vue d'apaiser les traversées de l'agglomération roussillonnaise et les cœurs de bourgs ;

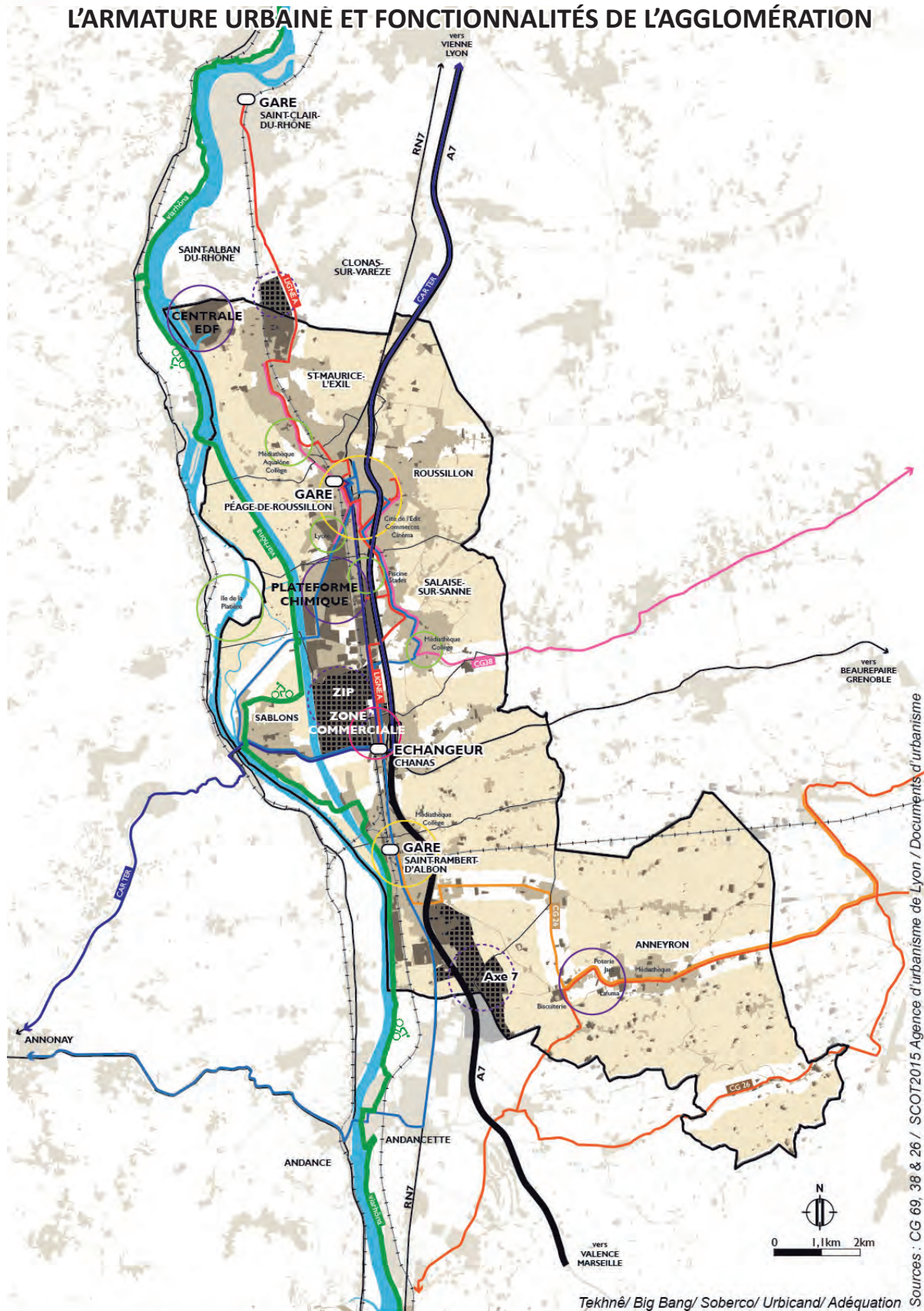
- Passer d'une logique routière à une logique d'espace public, requalifier les rues par une intégration du paysage comme liant ;

- Poursuivre et étendre les démarches de PDE et PDIE à l'échelle des pôles d'emplois.



2.3 Synthèse et perspectives

L'ARMATURE URBAINE ET FONCTIONNALITÉS DE L'AGGLOMÉRATION



Tekhnê/ Big Bang/ Soberco/ Urbicand/ Adéquation

Sources : CG 69, 38 & 26 / SCOT2015 Agence d'urbanisme de Lyon / Documents d'urbanisme

Armature urbaine et fonctionnalités

- Périmètre SAARRA
- Zone urbanisée - habitat
- Zone urbanisée - économie
- Zone projet - économie

- Centre-ville
- Intensité commerciale
- Intensité emplois existante
- Intensité emplois en projet
- Intensité ponctuelle

- Pôle multimodal
- Ligne A - CCPR
- Ligne TER - Rhône-Alpes
- Lignes Bus - CG 26, 38 & 07

