



Syndicat mixte des Rives du Rhône

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

Livret 02

PROJET D'AGGLOMÉRATION

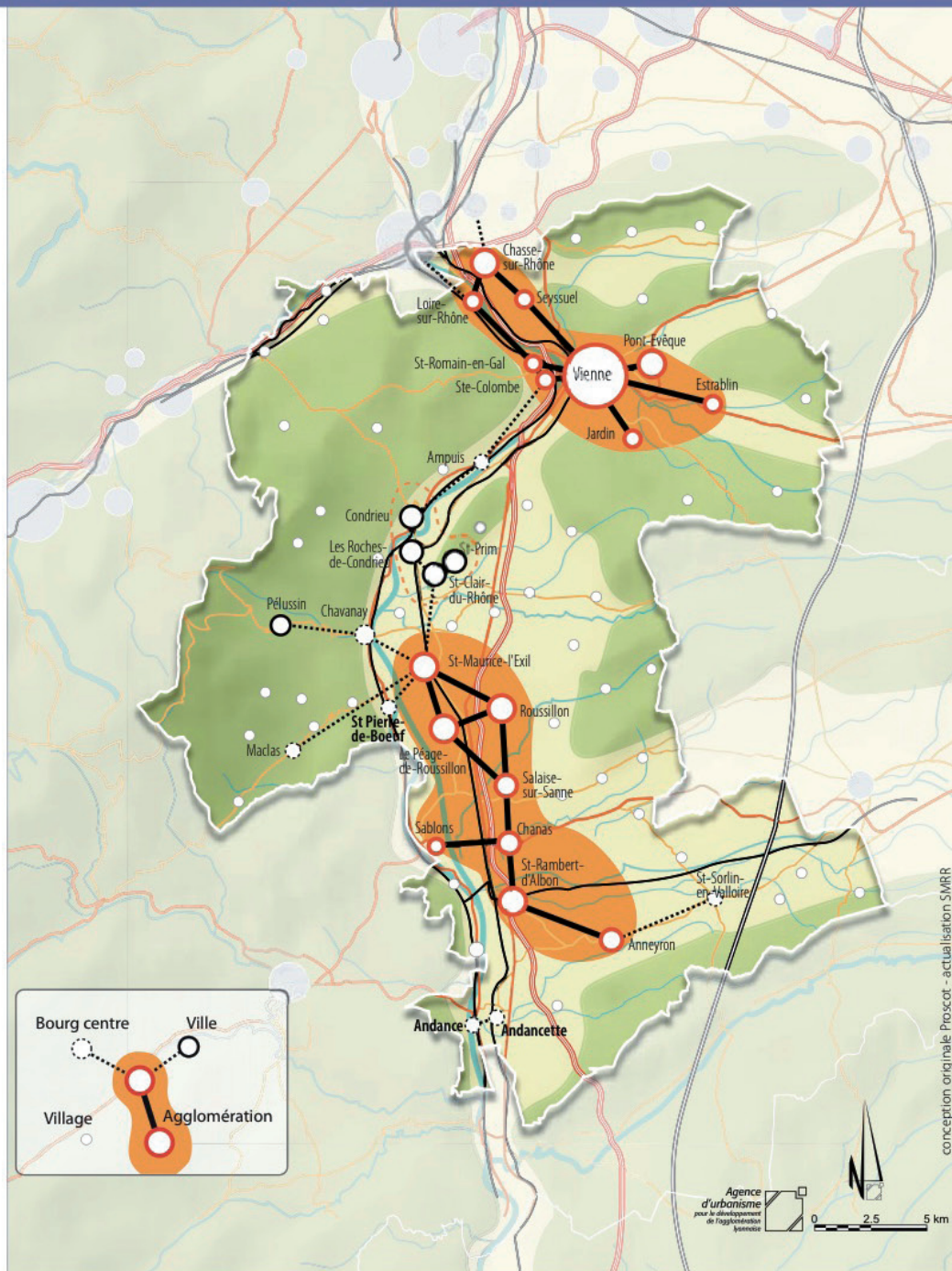
CONSTRUIRE UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT PARTAGÉE

Introduction	3
La méthode de travail	7
Rappels des points clés du diagnostic	8
01- SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT	13
1.1 Scénario 01 - «Les marges»	14
1.2 Scénario 02 - «Coeur d'agglomération»	15
1.3 Scénario 03 - «Renouvellement et émergence d'un nouveau pôle»	16
1.4 Synthèse	17
02- PLAN GUIDE	19
2.1 Préalables	20
2.2 Les trois piliers du plan guide	21
2.3 Les conditions de réalisation d'une agglomération	22
2.4 Axe 01 - Une urbanisation contenue dans ses limites qui valorise ses interfaces	24
2.5 Axe 02 - Un territoire qui capitalise sur ses infrastructures de transport nord sud	32
2.6 Axe 03 - Une organisation territoriale en 3 pôles	37
03- ANNEXES	44
Atelier partenarial n°02	45
Comité de pilotage n°03	47
Rencontres communales	48
Comité de pilotage n°04	49
Atelier partenarial n°03	50
Comité de pilotage n°05	52
Table des matières	53



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

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

- 
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.
- 
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.

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 côtière 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 :

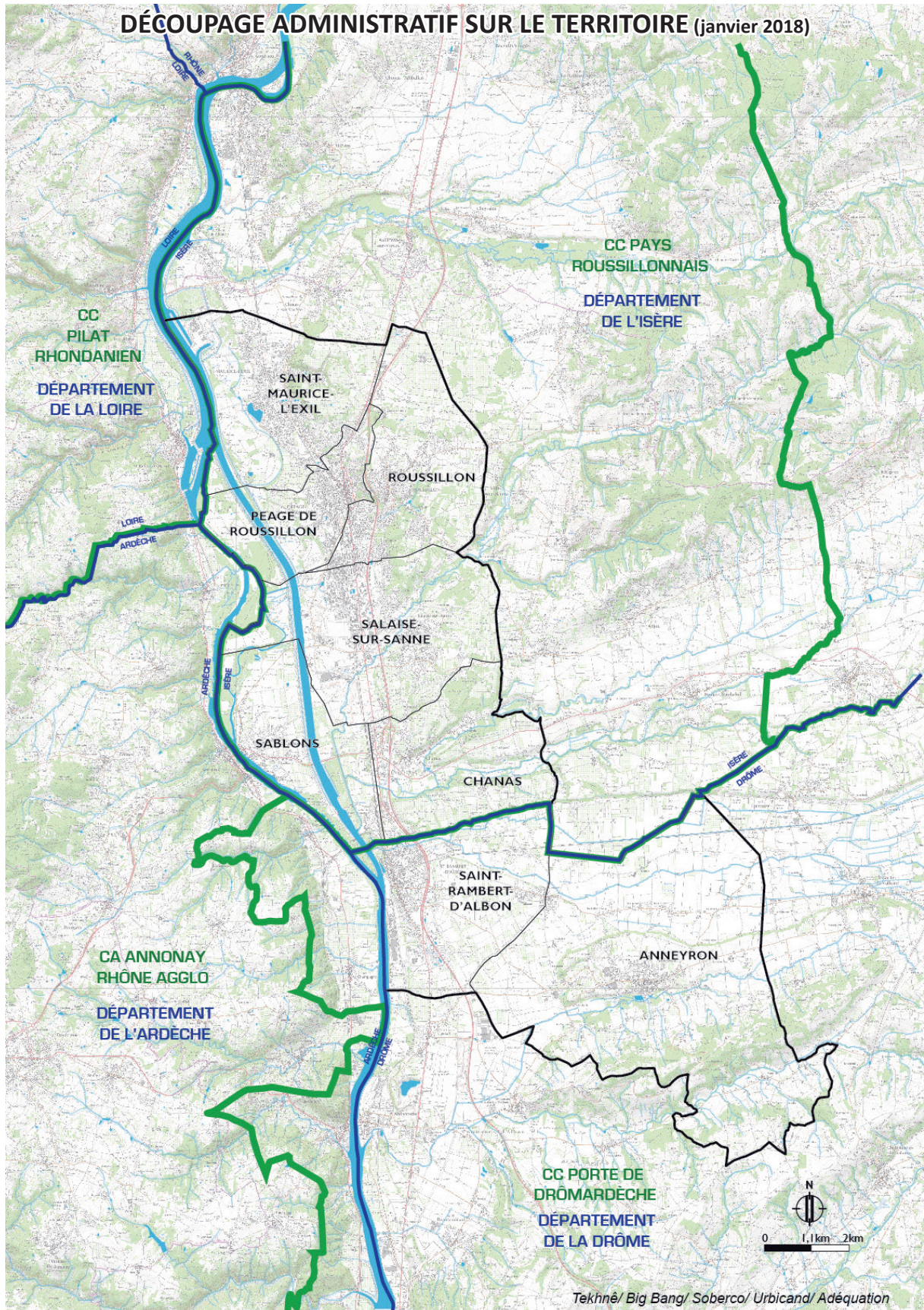
- Positionner l'agglomération dans une vision stratégique élargie, d'Annonay à Beaurepaire / de Vienne à Tain-l'Hermitage.
- Changer les pratiques et les modes de faire urbains pour dessiner un écosystème équilibré entre occupations humaines et données environnementales.
- Assurer la qualité du cadre 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.

VERS UN PROJET D'AGGLOMÉRATION PARTAGÉ ET INNOVANT

La première phase de la mission a permis d'élaborer un diagnostic problématisé à l'échelle des 8 communes. Cette étape s'est conclue par la définition de cinq marqueurs du territoire qui doivent constituer le socle des hypothèses de stratégie de développement et du projet d'agglomération in fine.

Cette deuxième phase a pour objectif d'élaborer un projet d'agglomération sur l'ensemble des 8 communes. Le projet prend la forme d'un plan guide et précise les espaces de développement et de reconquête urbain à investir pour accueillir les potentiellement 12 000 habitants et les 5 000 emplois supplémentaires environ, d'ici 2040. Pour cela, il s'appuie sur les enjeux et les contraintes du territoire en terme de préservation des espaces naturels et agricoles, de limitation de l'exposition aux risques naturels, technologiques et sanitaires,

Afin d'aboutir à un projet d'agglomération partagé, une phase de scénarios a préalablement été établie. Les trois scénarios élaborés par le groupement d'étude, en concertation avec les acteurs du territoire et les élus, ont permis d'appréhender différentes stratégies de développement de l'agglomération dans l'objectif de définir un scénario préférentiel.



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.

L'atelier partenarial n°02

Lundi 13 juin 2016, de 13h30 à 17h30
Mairie de Roussillon

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 deuxième atelier a permis d'échanger sur le devenir de l'agglomération à travers la définition de scénarios de développement urbain et programmatique.



Le comité de pilotage n°03

Vendredi 1 juillet 2016, de 14h à 17h
Siège ZIP Inspira

Ce comité de pilotage dédié aux thématiques de la ressource foncière et hydraulique a regroupé l'ensemble des élus et des partenaires spécialisés dans le domaine de la ressource en eau, les représentants de la ZIP Inspira, de la DDT et du département de l'Isère.

Les rencontres communales

Jeudi 08 et Vendredi 09 septembre 2016
Siège Communauté de Communes Pays Roussillonnais et Mairie d'Anneyron

Le cabinet Urbicand a rencontré chaque commune afin d'établir précisément les disponibilités foncières du territoire. Ce travail a permis d'approfondir le recensement des zones à urbaniser inscrites dans les PLU, et les potentiels de densification au sein des zones constructibles.

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

Le comité de pilotage n°04

Vendredi 09 septembre 2016
Mairie d'Anneyron

Le comité de pilotage a rassemblé les élus des 8 communes et les représentants des EPCI pour échanger sur la présentation des scénarios de développement de l'agglomération et les premières pistes programmatiques.

L'atelier partenarial n°03

Lundi 14 novembre 2016
Mairie de Salaise-sur-Sanne

A partir d'un travail préalable du groupement d'étude, les participants ont été divisés en trois groupes pour co-construire le plan guide. Chaque groupe a ainsi pu s'exprimer sur les lignes d'actions à mettre en place et les spatialiser en s'appuyant sur un des axes stratégiques (3) définis par le groupement d'étude.



Le comité de pilotage n°05

Mercredi 09 décembre 2016
Mairie de Péage-de-Roussillon

Ce cinquième comité de pilotage a permis de présenter le plan guide et sa déclinaison en axes stratégiques, à partir des conclusions de l'atelier n°03. Ce document constitue un document cadre sur lequel chacune des 8 communes pourra s'appuyer pour développer son territoire de manière cohérente avec ses voisines.



Rappels des points clés du diagnostic

LES CINQ MARQUEURS DU TERRITOIRE

La vallée du Rhône

La vallée du Rhône avec son fleuve et ses affluents constitue une identité forte de l'agglomération et une réelle plus value sur le plan paysager, environnemental et récréatif. Les nappes alluviales du Rhône représentent également une ressource majeure pour l'alimentation en eau du territoire qu'il est nécessaire de ménager dans une stratégie d'urbanisation maîtrisée.

Dans le cadre du schéma d'aménagement, le Rhône constituera un des 5 piliers du projet commun de l'agglomération Roussillon-Saint-Rambert-d'Albon.

Le schéma devra permettre de retrouver le lien au Rhône par la valorisation des berges en les rendant accessibles, la ramification de la Viarhônga jusqu'aux pôles urbains, et l'aménagement de nouveaux franchissements et leur sécurisation pour les piétons/vélos.

Le faisceau d'infrastructures

En plus d'être un axe historique, symbolique et unificateur, la RN7 est aussi le principal vecteur de perception de l'agglomération. Elle en constitue l'épine dorsale. Le centre commercial Green 7, et son projet d'extension, illustre parfaitement l'attractivité et la visibilité de cet axe. En parallèle, l'autoroute A7 constitue une vitrine depuis l'extérieur de l'agglomération, une opportunité de travailler son image et sa visibilité.

Les infrastructures structurantes du territoire, qui comprennent également la RD4, la RD1082, la RD519 et la RD1, doivent devenir des outils de marketing et de développement. La requalification de la RN7 en boulevard urbain doit permettre de redorer l'image de l'agglomération et de développer des circulations pour tous les modes de déplacements. L'A7 doit devenir une vitrine du territoire sur l'extérieur par une série d'interventions urbaines, artistiques, etc.

L'industrie

Le territoire s'est développé par et pour l'industrie. Les conditions très favorables à l'installation de la chimie ont permis l'implantation de la plate-forme de Rhône-Poulenc depuis 100 ans. Cette entité industrielle est devenue au fil du temps un outil d'urbanisation, un repère visuel incontournable et un outil de marketing territorial local.

La centrale EDF sur la commune de Saint-Maurice-l'Exil participe également à l'attractivité du territoire. Le

grand projet de carénage devra renforcer le poids de cet équipement dans l'agglomération. La ZIP Inspira et le projet Axe 7 (ex-PANDA) participent quant à eux au futur industriel du territoire.

Il s'agira dans le cadre du SAARRA de capitaliser autour de l'industrie pour mettre en place un véritable projet de symbiose entre développement économique et développement résidentiel. Dans ce cadre, de nouvelles interfaces ville/économie devront naître ou renaître.

L'agriculture

La diversité des modes de production agricole représente une force pour le territoire. Le plateau de Louze et la plaine de la Valloire représentent des entités structurelles fortes, malgré la fragilisation récente de la filière arboricole.

Dans le cadre du schéma d'aménagement, la mise en place d'un projet agricole à l'échelle de l'agglomération semble nécessaire pour préparer et adapter le territoire aux changements à venir ou déjà en cours. Au regard de la diversité des productions actuelles et des configurations topographiques et agronomiques variées, la complémentarité entre filières «longues» et filières «courtes» doit être trouvée et chaque espace agricole pourra ainsi trouver sa vocation la plus pertinente, en cohérence avec le mode de développement de l'agglomération.

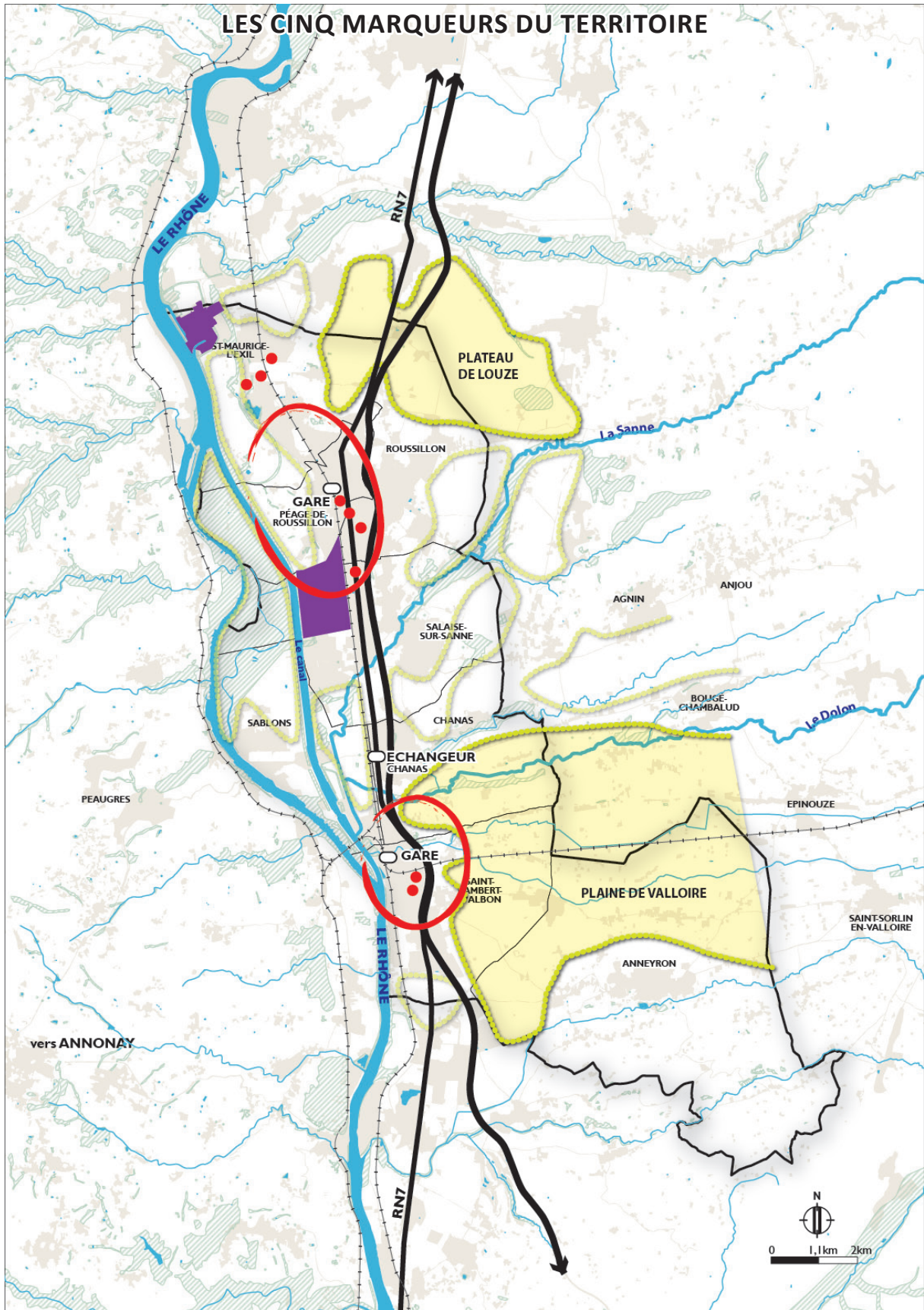
Les pôles urbains

L'agglomération s'organise autour d'une structure urbaine singulière constituée de deux pôles majeurs : Péage-de-Roussillon et Saint-Rambert-d'Albon.

Dans ces deux pôles urbains, l'ensemble des équipements nécessaires à la vie quotidienne sont représentés et plusieurs équipements d'intérêt intercommunal facteur d'attractivité sont regroupés dans le pôle de Péage-de-Roussillon/Saint-Maurice-l'Exil/Roussillon.

Le projet d'agglomération pourra s'appuyer sur l'attractivité des pôles urbains existants pour affirmer son attractivité. La requalification des centres urbains, l'aménagement d'espaces publics confortables et animés permettra de multiplier les lieux de rencontre et de convivialité, indispensables à la qualité du cadre de vie du territoire. La mutualisation des équipements, reliés par un maillage en mode doux et en transports collectifs largement développé, permettra de créer des liens plus forts entre les 8 communes, favorisant leur interdépendance.

Rappels des points clés du diagnostic



Les cinq marqueurs du territoire

- | | |
|-------------------------------|---|
| Périimètre SAARRA | Entités agricoles structurantes |
| Rhône | Entités agricoles secondaires |
| Cours d'eau | Entités industrielles majeures |
| Espaces naturels remarquables | Infrastructures de déplacement majeures |
| Espaces urbanisés | Les pôles urbains |
| | Les équipements majeurs |



Rappels des points clés du diagnostic

UN TERRITOIRE CONTRAINT DANS SES LIMITES D'EXPANSION

Le territoire est relativement contraint dans ses limites d'expansion par différents types de contraintes et/ou nuisances :

- Des zones inconstructibles :
 - . des zones de forte exposition aux risques (industriels, naturels,...)
 - . des périmètres de protection ou de valorisation (ressource en eau, biodiversité)
- Des zones constructibles sous conditions :
 - . des zones de bruit
 - . des zones aux risques modérés (industriels, naturels,...)
 - . des périmètres de protection éloignés des captages d'alimentation en eau potable

Outre cette approche spatiale, le développement de l'agglomération doit également prendre en considération d'autres aspects :

- La fonctionnalité des espaces naturels, nécessitant la mise en relation, par l'intermédiaire des corridors écologiques, et la préservation d'espaces naturels, aussi bien dans la vallée que sur les plateaux, en lien notamment avec les affluents du Rhône ;
- La fonctionnalité des espaces agricoles, nécessitant le maintien des meilleures terres, de larges tènements, des accès facilités et des modes de valorisation multiples ;
- la capacité de la ressource en eau et la conciliation de ses nombreux usages pouvant orienter les choix en matière de développement économique notamment ;
- l'enjeu sanitaire, relatif au cumul des sources de nuisances sonores, de pollutions et de risques dans un secteur où la densité de population est relativement importante. La question de la densification du tissu bâti se pose alors que l'enjeu de réduction de l'exposition des habitants aux risques et nuisances apparaît comme primordial. Des choix stratégiques sont à opérer afin de construire une agglomération attractive et durable, en trouvant les bons équilibres entre densification et extension ;
- la préservation des espaces agricoles et naturels en assurant des interfaces de qualité avec les zones urbanisées.

DES CAPACITÉS FONCIÈRES SUFFISANTES

Pour approfondir le recensement, les fonciers constructibles ont été soumis à l'expertise des élus communaux lors d'entretiens individuels qui se sont déroulés en septembre 2016. Ces entretiens ont permis de hiérarchiser le foncier de la manière suivante :

- les gisements à exclure (difficulté de desserte, rétention foncière, densification par division parcellaire...);
- les gisements construits entre 2015 et septembre 2016 ;
- les gisements en cours d'aménagement ;
- les tènements de foncier libres destinés à l'urbanisation ;
- les capacités de mutation et de renouvellement urbain.

Toutefois, le relevé final ne prend pas en compte les logements vacants et certaines données manquent pour quantifier au plus juste les capacités de développement final.

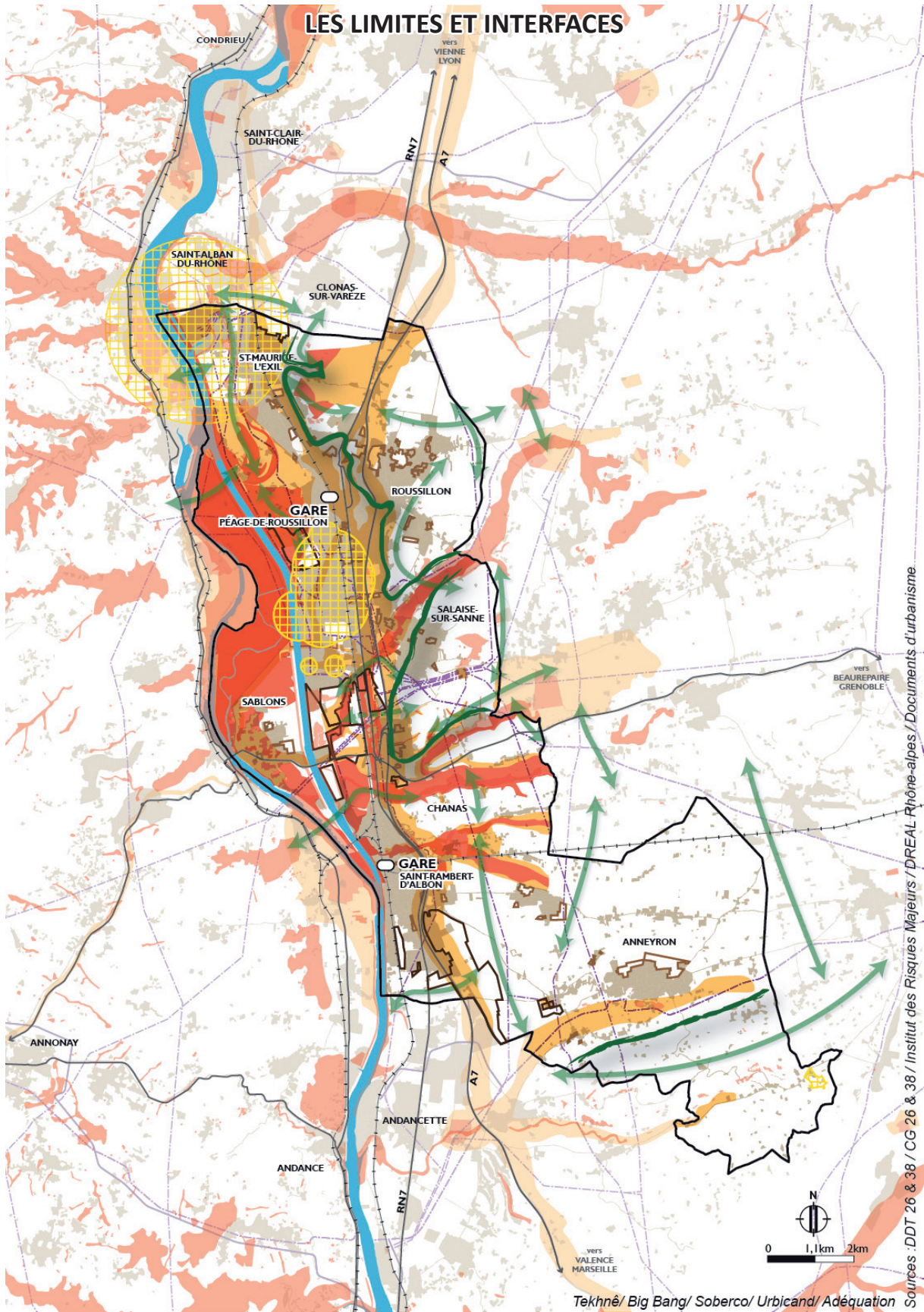
Après reprise des éléments, un second traitement cartographique a permis d'affiner les potentiels fonciers sur le secteur.

D'après l'analyse commune par commune, on constate que l'agglomération dispose d'un **foncier constructible de 295ha en 2015** en matière de logements pour répondre aux objectifs de la révision du SCOT (2015-2040). Entre 2015 et 2016, 4,6ha ont déjà été consommés. **Les surfaces dédiés à l'urbanisation d'activités économiques représentent 358ha.**

Ce potentiel correspond quasiment aux besoins estimés de l'agglomération à l'horizon 2040 (316ha) alors que les documents d'urbanisme communaux visent un développement à 10-15 ans.



Rappels des points clés du diagnostic



Limites et interfaces

▭ Périmètre SAARRA

→ Corridors écologiques terrestres

▭ Zone AUhab. inscrites aux POS/PLU

▭ Zone AUéco. inscrites aux POS/PLU

▬ Limite de pied de coteau

■ Zone inconstructible

- zones rouges PPRI

- espaces naturels remarquables

- périmètre immédiats captage d'eau

— canalisations et réseaux EDF

■ Zone constructible sous conditions

- zones bleues PPRI

- zones de bruit > 65 db(A)

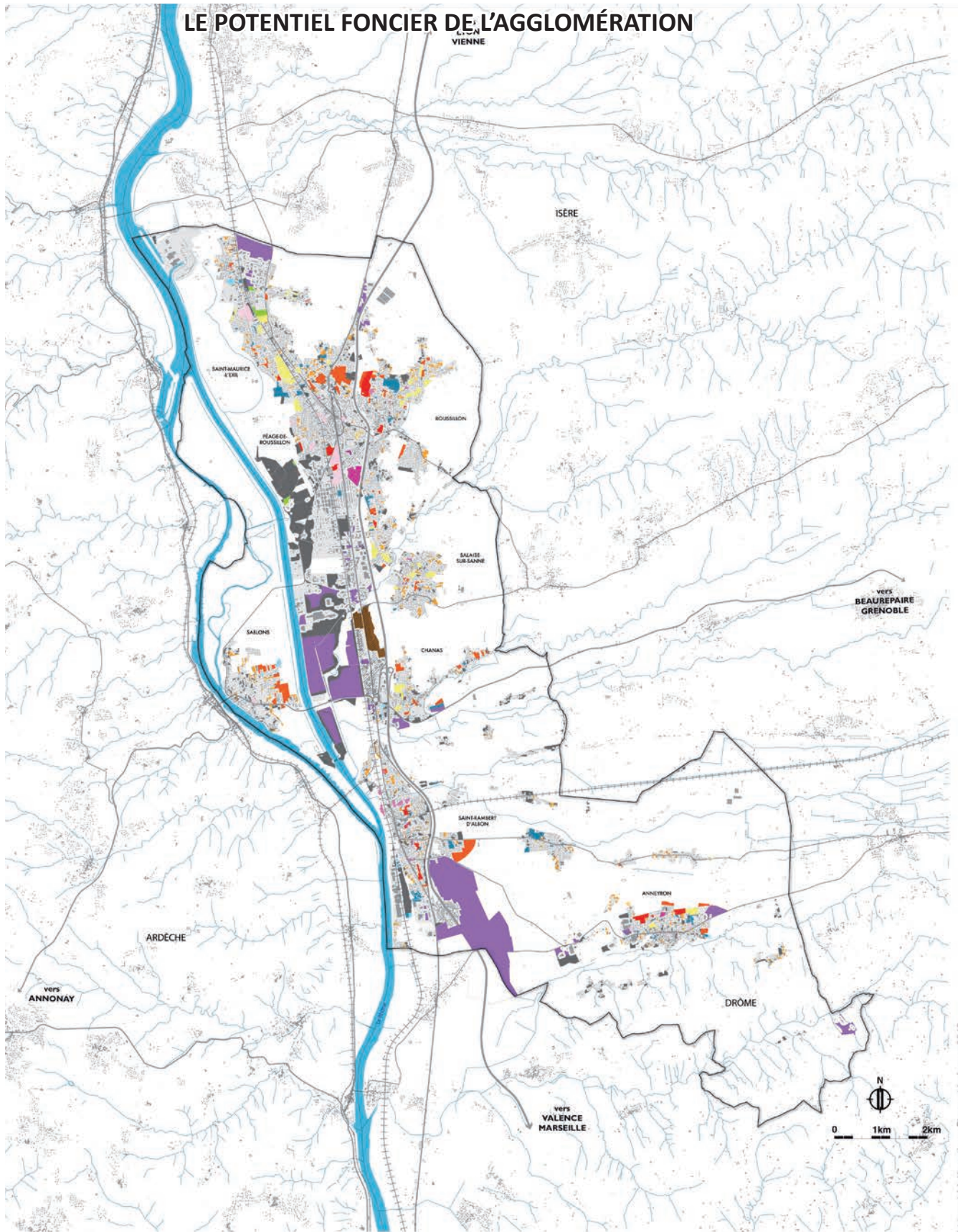
- périmètres éloignés captage d'eau potable

▭ - zones soumises à un PPRT/périmètre 2km

Tekhné/ Big Bang/ Soberco/ Urbicand/ Adéquation

Sources : DDT 26 & 38 / CG 26 & 38 / Institut des Risques Majeurs / DREAL Rhône-alpes / Documents d'urbanisme

Rappels des points clés du diagnostic



LÉGENDE

Potentiel foncier

ETAT2018 / DENSITÉ / NOMBRE DE LOGEMENTS CONSTRUITS

- Foncier libre, 0,0
- Potentiel de renouvellement urbain, 0,0

ETAT2018 / DENSITÉ / NOMBRE DE LOGEMENTS CONSTRUITS

- Foncier libre, 0,10; Foncier libre, 0,15; Foncier libre, 0,2; Foncier libre, 0,5; Foncier libre, 0,6
- Potentiel de renouvellement urbain, 0,20; Potentiel de renouvellement urbain, 0,35

ETAT2018 / DENSITÉ

- A exclure
- Déjà construit
- En construction ou aménagement
- Foncier libre destiné à de l'activité
- Foncier libre destiné à de l'équipement
- Foncier libre destiné à de la mixité fonctionnelle

- Foncier libre, 5; Foncier libre, 10; Foncier libre, 12
- Foncier libre, 20; Foncier libre, 25; Foncier libre, 30
- Foncier libre, 40; Foncier libre, 50; Foncier libre, 60
- Potentiel de renouvellement urbain, 25
- Potentiel de renouvellement urbain, 40
- Potentiel de renouvellement urbain, 60



01- SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT

Des dynamiques de développement contrastées

1.1 Scénario 01 - «Les marges»

PRINCIPES

L'agglomération est un territoire très contraint dans sa vallée. Elle présente à la fois un risque technologique lié à l'implantation de sites industriels classés, un risque sanitaire lié aux nuisances acoustiques et à la pollution atmosphérique générées par les infrastructures routières et l'industrie, et un risque d'inondabilité lié au Rhône et à ses affluents.

A partir de ce constat, le premier scénario propose un développement urbain en dehors des zones de risque. Il assume un développement résidentiel sur les franges de l'agglomération (coteaux et communes périphériques de Sablons et d'Anneyron) là où les conditions d'ensoleillement et le paysage habité est plus agréable, et où les nuisances sonores sont minimisées.

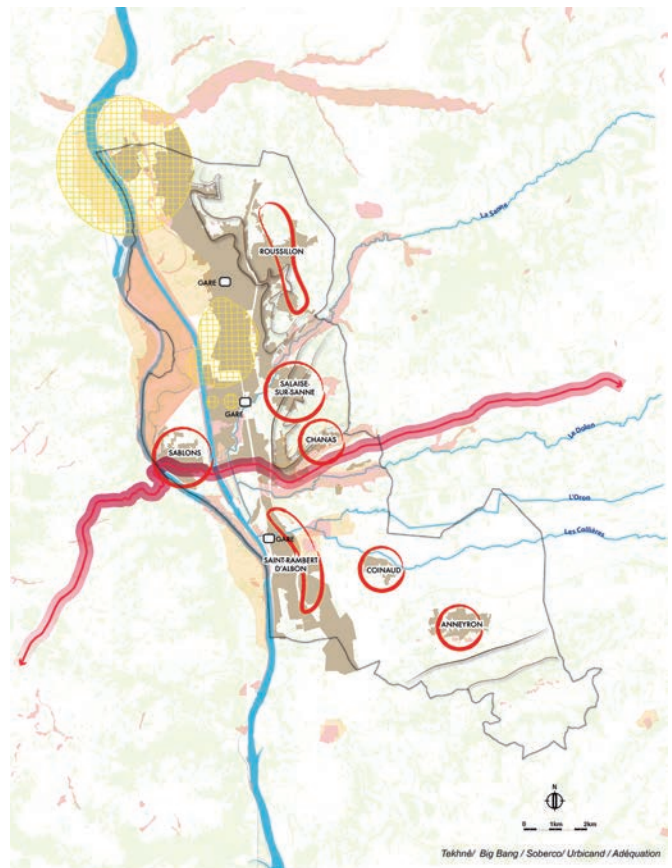
QUESTIONNEMENTS

Ce scénario pose plusieurs questionnements vis-à-vis de la stratégie de développement imaginée et des conséquences sur le territoire et pour la population.

Tout d'abord, ce scénario s'organise en dehors des centralités existantes et de leurs aménités urbaines (commerces, équipements, etc.). On peut donc s'attendre à une augmentation importante des déplacements quotidiens en voiture générant, par conséquent, une augmentation de la saturation automobile, des coûts de déplacements élevés pour les ménages, et notamment pour les familles les plus modestes.

D'autre part, ce développement extra-urbain renforcerait le déclin des centralités existantes comme Péage-de-Roussillon, Roussillon et Saint-Rambert-d'Albon déjà fragiles. Quelle image de l'agglomération sans une centralité représentative ?

Ce choix d'urbanisation entrainerait certainement une segmentation des fonctions entre les franges résidentielles et la vallée dédiée à l'économie et aux services. Une forme de repli sur soi pourrait également apparaître.



Scénario 01 - Les marges

- Périmètre du SAARRA
- Cours d'eau
- Espaces urbanisés
- Espaces inconstructibles
- Espaces constructibles sous conditions
- Zones soumises à un PPRt / périmètre 2 km
- Ruptures topographiques
- Gare ferroviaire
- Axe de développement structurant
- Zone de développement urbain

Tekhnê / Big Bang / Soberco / Urbicand / Adéquation

Chaque commune devrait ainsi développer ses propres services de proximité, ses équipements afin d'accompagner la croissance démographique au lieu de réfléchir à un projet commun et de tendre vers une stratégie de mutualisation.

Enfin, ce scénario remet en question un certain nombre de principes validés en phase de diagnostic :

- l'éloignement des secteurs d'habitat à la vallée du Rhône peut limiter l'intérêt de réaménager le lien au Rhône ;
- le développement d'un axe de transport en commun fort sur la RN7 serait alors remis en cause ;
- les espaces agricoles seraient fragilisés, grignotés par l'urbanisation, ce qui est contraire à l'enjeu de préservation et de valorisation de l'agriculture sur le territoire.

1.2 Scénario 02 - «Coeur d'agglomération»

PRINCIPES

Ce second scénario propose de structurer l'agglomération autour de ses deux pôles urbains principaux de Péage-de-Roussillon et Saint-Rambert-d'Albon. Dans un premier sous-scénario émanait un objectif d'égalité et de complémentarité entre ces deux polarités. Toutefois, la volonté de structurer plus fortement la polarité de Péage-de-Roussillon/Roussillon/Saint-Maurice-l'Exil comme le cœur d'agglomération dynamique a été précisée et affinée pour plusieurs raisons :

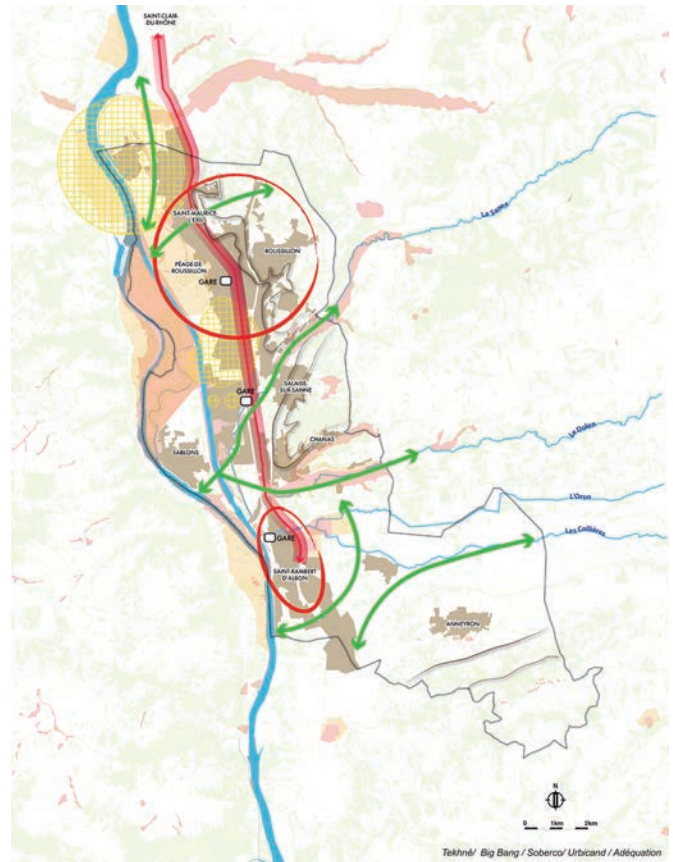
- la volonté de tendre vers un développement en lien avec l'identité patrimoniale du territoire,
- la desserte par la gare de Péage-de-Roussillon,
- la présence d'une desserte en transport mieux cadencée et plus attractive,
- la capacité à accueillir davantage de population que la partie sud du territoire,
- l'enjeu de renouvellement urbain.

Le pôle de Saint-Rambert-d'Albon doit toutefois être renforcé dans sa notion de centralité d'agglomération complémentaire pour pérenniser un niveau d'équipements et de services nécessaire à la partie sud du territoire.

La concentration du développement dans les pôles urbains permet de préserver et de valoriser les continuités écologiques de l'agglomération, représentées par les affluents du Rhône ou les entités agricoles et paysagères structurantes.

QUESTIONNEMENTS

L'organisation bipolaire de l'agglomération autour des deux centralités interroge sur la capacité d'attractivité de ces pôles urbains vieillissants et aux qualités bâties inadaptées aux attentes actuelles. Cette stratégie de renouvellement de la ville sur elle-même doit s'accompagner d'une politique ambitieuse en terme d'amélioration du cadre de vie qui doit se traduire par la requalification urbaine et paysagère des espaces publics, l'accueil de nouveaux services vecteur d'animation (bars, restaurants, espaces culturels) et la qualité d'habiter des logements.



Scénario 02 - Coeur d'agglomération

<ul style="list-style-type: none"> — Périmètre du SAARRA — Cours d'eau — Espaces urbanisés — Espaces inconstructibles — Espaces constructibles sous conditions 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Zones soumises à un PPRT / périmètre 2 km — Ruptures topographiques □ Gare ferroviaire — Axe de développement structurant ○ Zone de développement urbain → Corridors écologiques
---	---

Tekhnê/ Big Bang / Soberco/ Urbicand / Adéquation

Cette stratégie nécessite également le développement d'une offre en transports en commun performante entre les deux centralités afin d'assurer leur desserte et leur complémentarité.

Enfin, il ne faut pas oublier que la vallée est fortement sensible, exposée vis-à-vis des risques énoncés auparavant : quelle conciliation entre les risques et nuisances avec un développement résidentiel important dans ces deux polarités ?



1.3 Scénario 03 - «Renouvellement et émergence d'un nouveau pôle»

PRINCIPES

Ce troisième scénario organise l'agglomération selon un système linéaire Nord-Sud sur lequel trois pôles urbains sont identifiés comme porteur du développement résidentiel, les deux cités précédemment et un **pôle nouveau** autour de la gare de Salaise-sur-Sanne.

Ce scénario affirme les infrastructures Nord Sud comme armature de développement de l'agglomération et met en valeur un **lien Est-Ouest** structurant d'Annonay à Beurepaire. A la rencontre des deux axes, l'émergence d'un nouveau pôle prend tout son sens, depuis la gare de Salaise-sur-Sanne jusqu'au giratoire de Chanas.

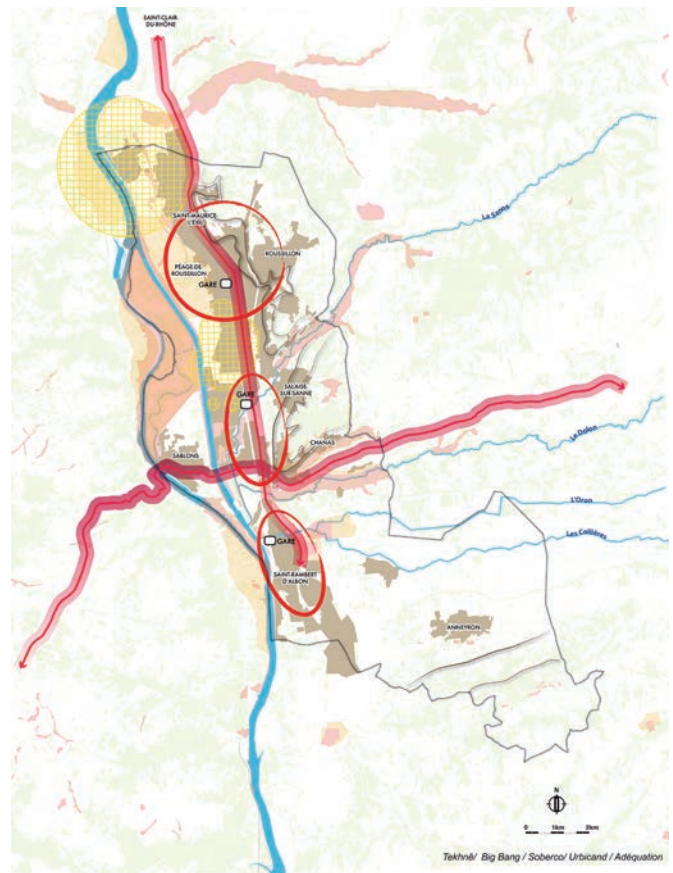
Le développement de l'agglomération devra ainsi s'appuyer sur un triptyque urbain où chaque pôle devra être en interdépendance et en complémentarité avec les deux autres. Les polarités existantes devront porter une politique de renouvellement urbain forte comme dans le scénario 02. Le nouveau pôle devra quant à lui trouver les conditions de son émergence sur la base d'un nouveau modèle de développement durable et adapté aux risques et nuisances.

QUESTIONNEMENTS

L'objectif de réouverture de la gare de Salaise-sur-Sanne aux voyageurs est aujourd'hui à l'état de réflexion et non de projet pour la SNCF. Un processus de discussion avec la Région Auvergne Rhône-Alpes, qui gère les TER, et la SNCF, qui gère les gares, devra être engagé.

Dans le cas où sa réouverture serait actée, il sera indispensable de constituer une véritable centralité autour de cet équipement avec toutes les composantes de l'urbanité :

- **figurabilité et perméabilité** : constituer un véritable pôle d'échange multimodal biface de part et d'autre des voies ferrées (accessibilité, desserte TC, intermodalité, stationnement, information voyageurs, services aux voyageurs, etc.) ;
- **densification et renouvellement urbain** : valoriser le foncier à proximité de la gare ;
- **animation et fonctionnalité** : développer de nouveaux usages, équipements ou services à proximité (bibliothèque, crèche, pharmacie, tabac-presse, boulangerie, laboratoire d'analyse médicale, point AMAP, etc.).



Scénario 03 - Renouvellement urbain et émergence d'un nouveau pôle

— Périmètre du SAARRA	— Zones soumises à un PPRt / périmètre 2 km
— Cours d'eau	— Ruptures topographiques
— Espaces urbanisés	— Gare ferroviaire
— Espaces inconstructibles	— Axe de développement structurant
— Espaces constructibles sous conditions	— Zone de développement urbain

Situé à proximité immédiate de ce nouveau pôle, côté Est, le site des Nèves constitue un foncier stratégique, sur lequel une grande vigilance devra être portée compte tenu de sa localisation et de son inondabilité identifiée (PPRI en cours de révision).

Le développement de programmes innovants sur l'agglomération (pôle nocturne multiculturel, hôtel, sports indoor, parc sportif, pôle d'excellence en agriculture urbaine) constitueront le fondement du projet. Ce pôle devra nécessairement être en lien avec la gare et les équipements proches (Green 7, la ZIP Inspira, etc.), assurer une qualité paysagère, et prendre en compte les risques et nuisances connus sur le site.

A l'ouest des voies ferrées, le projet de la ZIP Inspira en cours de construction devra participer pleinement à l'émergence de ce nouveau pôle. Il s'agira ici de favoriser une perméabilité entre économie et urbain. Cela peut se traduire par une externalisation de certaines fonctions ou services initialement prévus dans les zones d'activités pour les localiser dans le nouveau pôle (espace de formation ou conférence, conciergerie, crèche interentreprises, bureaux, etc.).

1.4 Synthèse

UN SCENARIO DE DÉVELOPPEMENT URBAIN PRÉFÉRENTIEL

Les invariants

Le plan guide prendra racine dans une armature urbaine et paysagère organisée autour :

- d'un triptyque urbain.

Les deux pôles urbains existants affirmeront leur rôle de centralité urbaine à l'échelle de l'agglomération, à partir d'une stratégie de renouvellement de la ville sur elle-même. Le pôle de Salaise-sur-Sanne viendra compléter cette organisation multipolaire sur la base d'une nouvelle composante urbaine à imaginer.

- de la préservation et de la mise en valeur des corridors écologiques et des affluents du Rhône dans une armature paysagère structurante à l'échelle de l'agglomération.

- de la valorisation des axes structurants du territoire, autour du faisceau existant Nord Sud de la RN7 et du faisceau Est-Ouest en devenir.

- de la maîtrise et de la prise en compte des risques dans la stratégie d'urbanisation et de renouvellement.

Les gradients d'urbanisation

Les élus ont validé une hiérarchisation des secteurs de développement jusqu'à 2040. Ainsi, trois niveaux d'enjeux ont été actés pour le développement urbain.

- **La vallée** : organisée autour des axes de déplacement structurants, d'une offre d'équipements et de services et d'un tissu urbain constitué, la vallée constitue le secteur d'urbanisation prioritaire. On y recense 186,2ha de foncier disponible destiné à l'habitat.

- **Les coteaux** : disposant de gisements fonciers importants au sein de la tâche urbaine, ce secteur constitue une zone de développement secondaire à organiser et à accompagner à moyen terme.

- **Les communes périphériques** : sur les plateaux (Angin, Anjou, Chavanay, Peaugres, etc.) ou sur les berges du Rhône (Sablons), elles constituent une zone de développement tertiaire à l'échelle du territoire afin de préserver les espaces agricoles, les espaces naturels remarquables et la ressource en eau.

18 PRINCIPES PARTAGÉS POUR CONSTRUIRE LE PLAN GUIDE

L'ensemble des réflexions et stratégies analysées ont dégagé un terreau commun rassemblable en 18 principes.

Grand paysage, environnement et agriculture

- 01- Préserver les espaces agricoles
- 02- Prendre soin des paysages
- 03- Adapter le développement aux capacités de la ressource en eau
- 04- Préserver, valoriser et renforcer les corridors écologiques et la trame verte urbaine
- 05- Assurer un développement modéré sur les franges
- 06- Renouer avec le Rhône

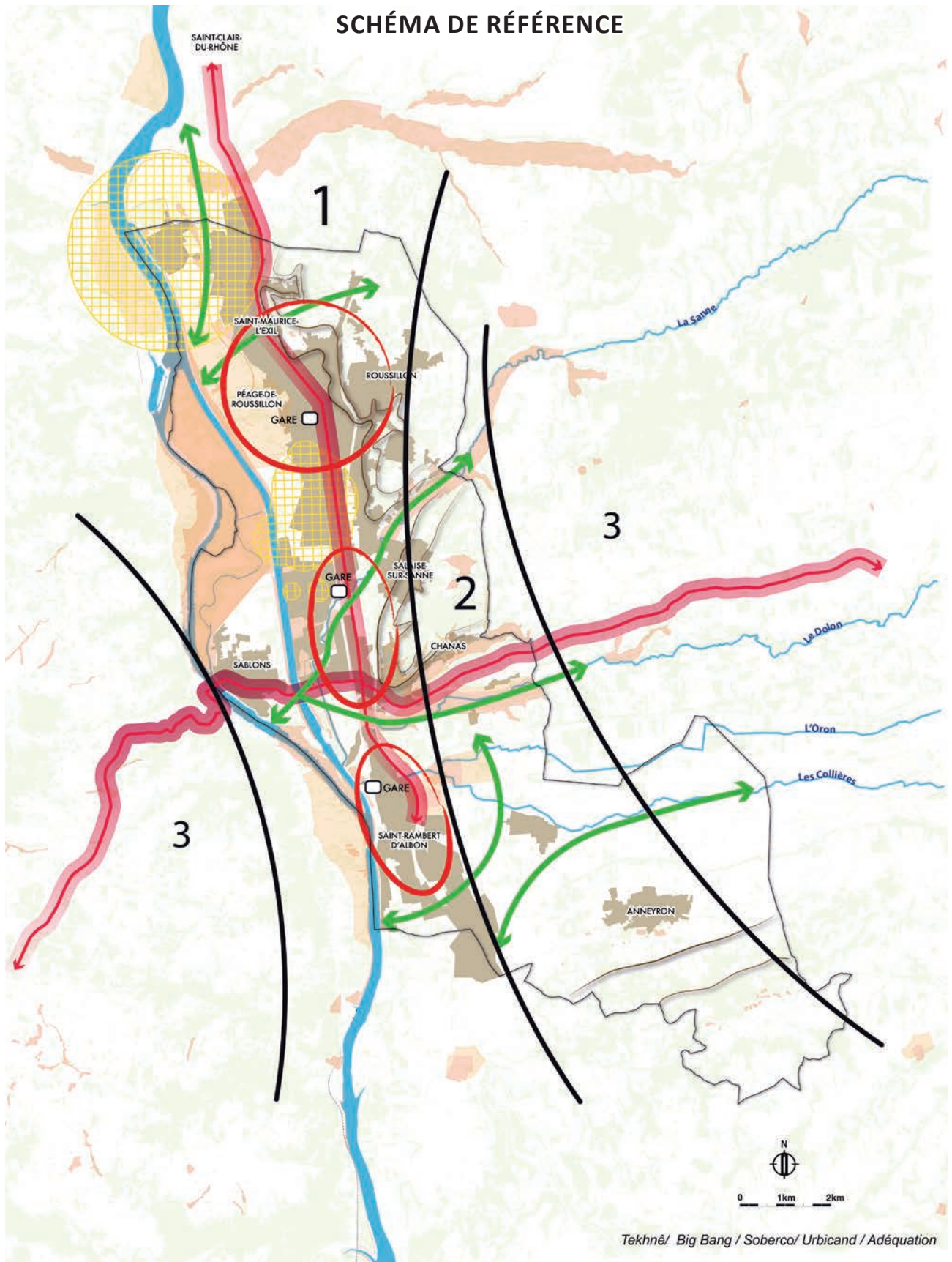
Mobilités

- 07- Développer une liaison en transports en commun sur l'axe RN7
- 08- Renforcer les axes Est-Ouest dans la stratégie de déplacement et d'urbanisation
- 09- Promouvoir la ville des courtes distances
- 10- Assurer une proximité entre pôles de services, secteurs résidentiels et zones d'emplois

Urbanisme

- 11- Hiérarchiser le développement urbain selon trois niveaux de priorité
- 12- Valoriser les deux pôles gare existants
- 13- Faire émerger un troisième pôle d'agglomération autour de la gare de Salaise-sur-Sanne
- 14- Qualifier les espaces publics
- 15- Assurer une offre commerciale attractive
- 16- S'appuyer sur la force de l'activité industrielle pour promouvoir l'écologie industrielle territoriale
- 17- Prendre en compte les contraintes santé bruit dans les choix d'urbanisation
- 18- Construire une agglomération à énergie positive

1.4 Synthèse



Tekhné/ Big Bang / Soberco/ Urbicand / Adéquation

Scénario - Synthèse, schéma de référence

- Périmètre du SAARRA
- Cours d'eau
- Espaces urbanisés
- Espaces inconstructibles
- Espaces constructibles sous conditions

- Zones soumises à un PPRT / périmètre 2 km
- Ruptures topographiques
- Gare ferroviaire
- Axe de développement structurant
- Zone de développement urbain
- Corridors écologiques

- 1 Zone prioritaire de développement
- 2 Zone secondaire de développement
- 3 Zone tertiaire de développement

02- PLAN GUIDE

Un projet d'agglomération partagé

2.1 Préalables

UNE AMBITION GÉNÉRALE

Construire une agglomération
Valoriser les 5 marqueurs du territoire
Traduire spatialement les principes partagés

Axe 01

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

UNE STRATÉGIE en 3 AXES

Axe 02

Un territoire qui capitalise sur ses infrastructures
de transport structurantes Nord Sud

Axe 03

Une organisation territoriale en 3 pôles

UNE CONDITION ESSENTIELLE

Une agglomération pilotée et outillée

2.2 Les trois piliers du plan guide

LA SOUTENABILITÉ

Mettre en place un développement urbain soutenable consiste à diminuer les besoins en foncier et en énergie. Il doit également garantir un cadre de vie de qualité.

La préservation des espaces agro-naturels implique une certaine rareté de la ressource foncière. Cela oblige à penser autrement nos modes de développement en favorisant le renouvellement de la ville sur elle-même ainsi que la densité des opérations résidentielles, économiques et commerciales.

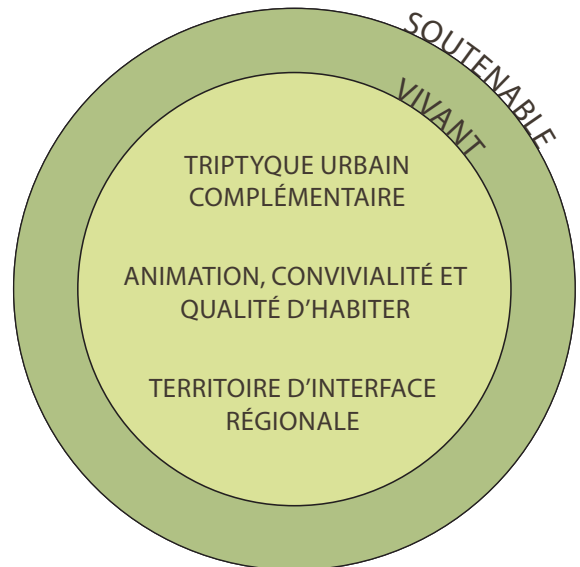
La maîtrise de la demande en énergie constitue le deuxième pilier de la soutenabilité. Elle doit s'appliquer à la fois dans les constructions (rénovation du bâti, maîtrise des consommations, choix des matériaux) et dans les transports (aménagement urbains qualitatifs, développement des nouvelles mobilités - covoiturage, autopartage - et des nouvelles énergies - véhicules électriques ou au gaz).



LE VIVANT

L'animation, la convivialité, la qualité des espaces publics et la qualité d'habiter constituent les bases d'un changement de modèle pour que l'agglomération puisse retrouver une attractivité. Cela se traduit notamment dans la complémentarité fonctionnelle et les liens entre les trois pôles qui composent le triptyque.

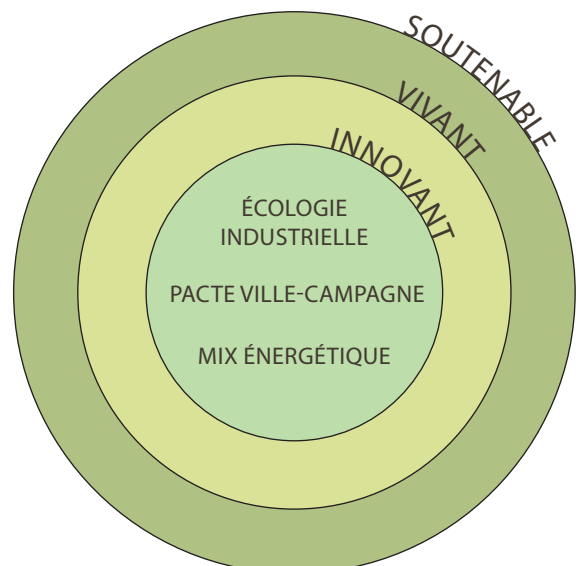
Pour renforcer l'attractivité de l'agglomération, elle doit également trouver son prolongement dans un territoire élargi depuis Annonay jusqu'à Beaurepaire, et de Vienne jusqu'à Tain-l'Hermitage/Tournon en accueillant notamment des programmes phares de rayonnement régional.



L'INNOVATION

D'ores et déjà initié avec l'arrivée de la ZIP Inspira et son processus d'écologie industrielle, l'agglomération dispose d'atouts importants pour tendre vers une agglomération innovante.

Territoire agricole majeur, la constitution d'un pacte ville-campagne permettra de rétablir sous une forme nouvelle les relations entre l'espace urbain et agricole. Enfin, en parallèle de la maîtrise de la demande en énergie (sobriété), le territoire possède des capacités très importantes de production d'énergie renouvelable pour l'installation de panneaux photovoltaïques. La valorisation des toitures commerciales et industrielles constitue un point de départ intéressant pour se diriger vers la transition énergétique.



2.3 Les conditions de réalisation d'une agglomération

Le Schéma d'Aménagement de l'Agglomération Roussillon Saint-Rambert d'Albon trouvera les conditions de sa mise en oeuvre à travers 5 leviers.

1. Une stratégie de développement partagée : le plan guide co-construit entre le groupement d'étude, le SMRR, les élus et les acteurs du territoire constitue une vision prospective du territoire à l'horizon 2040 et un véritable socle sur lequel les communes pourront s'appuyer pour imaginer le développement de leur territoire.

2. Un programme d'actions : il permet de consolider la stratégie par une approche opérationnelle. Le programme d'actions constitue le premier support d'engagement sur le devenir de l'agglomération en déclinant les principes définis dans le plan guide.

3. Un système de gouvernance : la présence d'une instance de pilotage est indispensable pour assurer la mise en oeuvre opérationnelle et l'animation du projet. Elle doit se baser sur les élus communaux qui portent un engagement politique vis-à-vis de leur population pour créer les conditions de qualité de vie sur leur territoire.

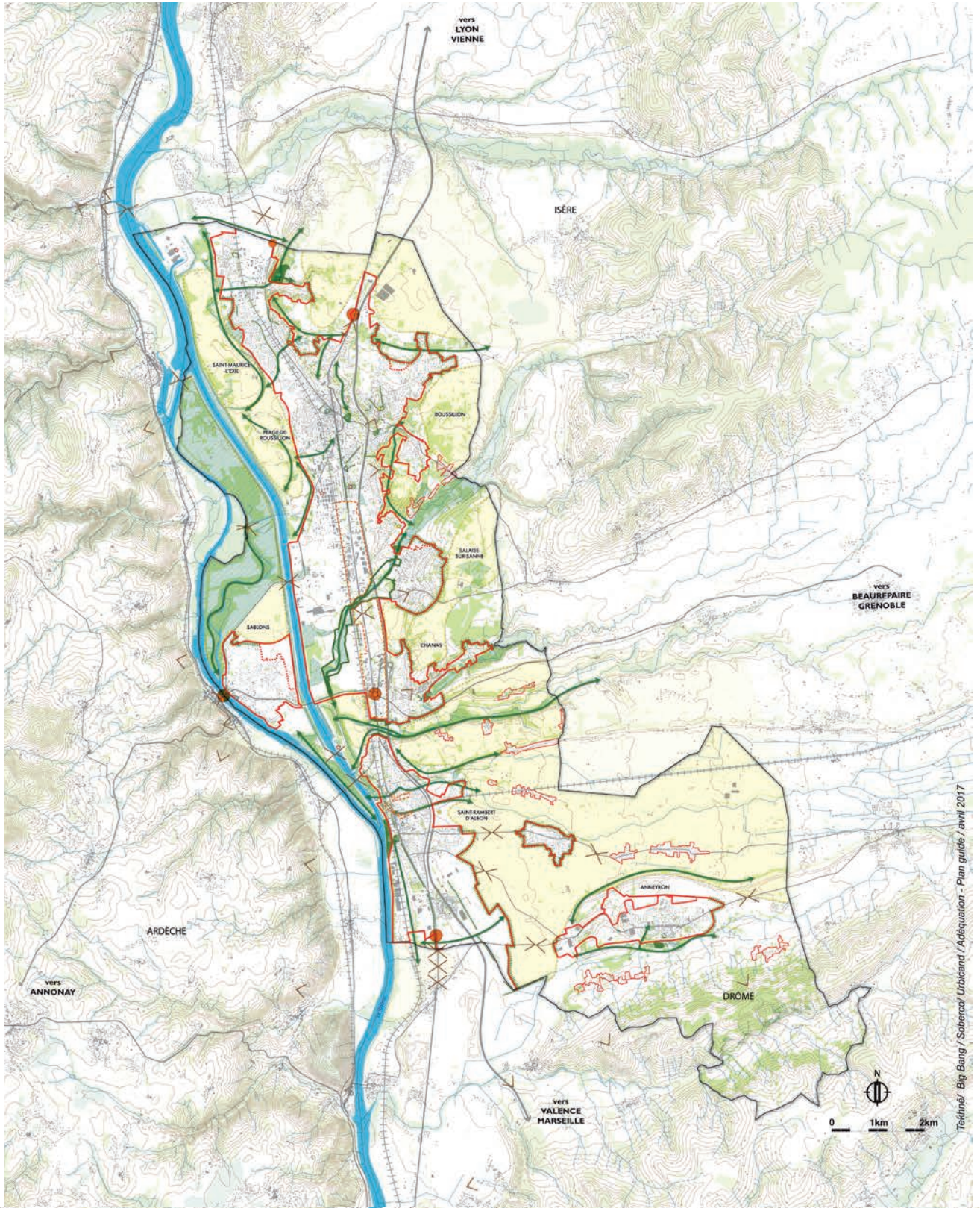
4. Une ingénierie technique : la mise en oeuvre opérationnelle du projet ne peut s'opérer sans l'appui d'une ingénierie technique locale qui soit portée par chaque commune ou partagée à l'échelle de l'agglomération.

5. Des moyens financiers et opérationnels : la mise en oeuvre du projet et notamment du programme d'actions est conditionnée par la mise à disposition de ressources financières.





2.4 Axe 01 - Une urbanisation contenue dans ses limites qui valorise ses interfaces



LÉGENDE
Axe 01 - Une urbanisation contenue dans ses limites, définies par les risques et les contraintes, qui valorise ses interfaces ville-nature

- | | | | | |
|--|---|---|---|--|
| <p>LES ESPACES AGRO-NATURELS À PRÉSERVER</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Les espaces à forte valeur écologique ■ Les espaces boisés structurants ■ Les entités agricoles fonctionnelles | <p>LES ESPACES DE LIAISON À STRUCTURER</p> <ul style="list-style-type: none"> — Les coupures vertes d'agglomération — Les continuités écologiques — La trame verte urbaine à conforter — Les alignements d'arbres structurants | <p>LES LIMITES À L'URBANISATION À DÉFINIR</p> <ul style="list-style-type: none"> — Les limites strictes (limite intangible à long terme) — Les limites souples (limite à moyen terme) — Les lisières ville-campagne à qualifier | <p>UN PAYSAGE URBAIN À RECONQUÉRIR</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Les entités urbaines à requalifier en priorité ● Les entrées d'agglomération structurantes — Les linéaires de voiries à requalifier en priorité | <p>LES ÉLÉMENTS REPÈRE À METTRE EN VALEUR</p> <ul style="list-style-type: none"> ★ Les lieux identitaires liés à l'industrie ★ Les lieux identitaires liés à l'intensité d'usage ★ Les lieux identitaires liés au patrimoine architectural ★ Les lieux identitaires liés au patrimoine paysager < Les points de vue |
|--|---|---|---|--|



2.4 Axe 01 - Une urbanisation contenue dans ses limites qui valorise ses interfaces

ENJEUX

Pourquoi une action paysagère forte dans le SAARRA ?

Le territoire de l'agglomération est riche d'une diversité de situations, offrant des cadres d'implantation variés et recouvrant des potentiels d'usages à valoriser : bords du Rhône et île de la Platière, espaces agricoles de la plaine, ensembles urbains composés par les villes et villages comme par les grandes occupations industrielles et économiques, coteaux, plateau de Louze...

Les composantes qui forment le paysage de l'agglomération sont contrastées et font tous écho aux identités multiples qui la caractérisent. Ainsi industrie, agriculture et secteurs urbanisés cohabitent, se juxtaposent, sans dialogue. Le développement urbain des dernières décennies a conduit à une forme de banalisation du paysage et la perception que les usagers s'en font depuis les différents axes de déplacement renvoient une image globalement peu attractive du territoire.

Il apparaît donc nécessaire de mettre en place une ossature de paysage structurante, ayant pour objectifs :

- de révéler la géographie identitaire du territoire autour du système de vallée du Rhône

- . le fleuve / la plaine alluviale,
- . la plaine habitée,
- . les coteaux / les plateaux.

- de qualifier les espaces urbains pour les rendre plus attractifs, avec

- . des espaces résidentiels de qualité,
- . des espaces économiques à faire évoluer vers plus d'urbanité car très liés à l'image du territoire,
- . des espaces publics favorables à plus d'attractivité et de convivialité.

- de répondre à la forte demande sociale de nature car

- . les périurbains recherchent une proximité avec les grands espaces de nature,
- . la présence de la nature constitue une condition d'acceptabilité de la densité.

- de préserver et valoriser une armature environnementale fragile :

les formes du développement urbain ont réduit les surfaces des milieux naturels, modifiant les milieux, et réduisant le potentiel de biodiversité. La mise en œuvre d'une trame verte et bleue structurante peut participer à la restauration des conditions environnementales propices à une biodiversité active.

OBJECTIFS

Comment y répondre, par quels moyens ?

La mise en œuvre d'un projet de paysage sur le territoire de l'agglomération passera par des actions à différentes échelles (spatiales comme temporelles), comme par exemple :

- des actions ponctuelles sur les espaces urbanisés identifiés comme «à requalifier» ou «à valoriser»

- . sur les entrées d'agglomération : axes routiers, parvis des gares,
- . sur les secteurs d'activité économique (qualification des abords / mise en valeur nocturne des installations industrielles...),
- . sur les espaces publics des centres-bourgs et centres-villes (places, parvis des gares, etc.).

- des actions ponctuelles sur des espaces «à créer»

types parc urbain et espaces publics des secteurs de développement, à associer à des programmes générateurs d'usages.

- des actions de requalification des axes de déplacement structurants à une échelle intercommunale

pour l'effet «vitrine du territoire» et figurant les «entrées d'agglomération», avec possibilité de mettre en œuvre un vocabulaire d'aménagement unitaire et spécifique à l'agglomération (RN7, RD519 / RD 51 / RD 4 / RD 134 / etc.) :

- . reprofilage selon le schéma de déplacements tous modes,
- . aménagement des abords de chaussée,
- . enfouissement des réseaux, etc.

- des actions de matérialisation des rapports entre espaces urbanisés et espaces agro-naturels :

- . travail sur les lisières urbaines, les limites ville-campagne,
- . aménagement d'un parc agro-naturel,
- . reconquête des berges du Rhône.
- . etc.



2.4 Axe 01 - Une urbanisation contenue dans ses limites qui valorise ses interfaces

LES ESPACES AGRO-NATURELS À PRÉSERVER

Les espaces à forte valeur écologique

Les limites à l'urbanisation définies permettent de soustraire les espaces à forte valeur écologique des pressions urbaines. Ainsi, l'île de la Platière étant déjà protégée par ailleurs, les objectifs de protection et de valorisation se concentrent essentiellement sur les vallées affluentes, qui traversent d'Est en Ouest l'agglomération pour rejoindre la vallée du Rhône : les espaces riverains de la Sanne et du Dolon, correspondant aux espaces de bon fonctionnement des rivières, sont préservés, restaurés, mis en valeur par des aménagements de liaisons douces notamment.

Les espaces boisés structurants

Les milieux boisés, soulignant le rebord de la côtière ou ponctuant la plaine alluviale assurent aussi bien un rôle de structuration paysagère qu'un rôle écologique dans la diversité des milieux et accompagnent les petites vallées dans leur plongée dans la plaine. Ils sont préservés dans leurs surfaces et leurs lisières répondent à un espace tampon, favorisant la richesse et la diversité écologique.

Les entités agricoles fonctionnelles

Malgré les pressions induites par l'urbanisation et les déprises occasionnées sur certains espaces moins favorables à la culture, les filières agricoles sont relativement diversifiées et les dynamiques agricoles sont encore bien présentes, notamment grâce au maintien d'entités agricoles structurantes (sur le plateau de Louze ou dans la plaine de la Valloire) qu'il est important par conséquent de préserver durablement.

Ces deux entités sont certes structurantes, mais l'agriculture du territoire s'appuie également sur un ensemble d'espaces agricoles que l'on retrouve aussi bien dans la plaine que sur les plateaux. L'objectif est bien entendu de préserver la fonctionnalité de ces espaces, par un maintien de surfaces cohérentes et viables, des accès et une qualité des sols et outils d'investissement. Le potentiel agricole de ces terres est à maintenir au plus près de l'agglomération, dans un objectif nourricier à plus ou moins long terme. Certains espaces, de faibles surfaces et difficilement accessibles, pourraient d'ores et déjà rentrer dans un système de cultures de proximité (maraichage, jardins potagers).

A plus long terme, un projet alimentaire territorial pourrait organiser les systèmes de production pour répondre, dans une certaine mesure, aux besoins locaux.

LES ESPACES DE LIAISON À STRUCTURER

Les coupures vertes d'agglomération

Le développement de l'agglomération s'est fait de manière linéaire dans l'axe de la vallée et une conurbation s'est quasiment créée depuis Saint-Maurice-l'Exil jusqu'à Saint-Rambert-d'Albon. L'objectif est de préserver les coupures résiduelles au droit des deux affluents du Rhône, de les structurer et de les traiter sous l'angle paysager et écologique, afin d'organiser et rythmer la linéarité de cette agglomération ancrée à la RN7. Ces deux coupures vertes d'agglomération correspondent également à des corridors écologiques dont les fonctionnalités seront à renforcer (cf. ci-après).

Les continuités écologiques

Le principe de limites à l'urbanisation permet de préserver les espaces supports de continuités écologiques dans la vallée alluviale ou sur les plateaux, sans toutefois garantir leur fonctionnalité (pratiques agricoles défavorables, obstacles aux déplacements de la faune).

Au sein de l'enveloppe urbaine, le renforcement et la restauration des corridors écologiques, permettant de relier la vallée du Rhône et ses milieux humides et boisés (île de la Platière notamment) aux espaces agroforestiers des plateaux, est à envisager à court et moyen terme. Les cours d'eau constituent les principaux corridors écologiques et certains aménagements pourraient être engagés :

- la restauration morphologique du lit et des berges,
- l'éradication des espèces invasives,
- la restauration d'une ripisylve continue et de qualité,
- la restauration de milieux prairiaux dans les espaces de bon fonctionnement de la rivière.

Le corridor écologique de la Sanne fera l'objet d'un traitement écologique et paysager dans le cadre de l'aménagement de la ZIP Inspira. En revanche, le tronçon traversant l'agglomération mérite d'être élargi et restauré, en optimisant également les franchissements des nombreuses infrastructures segmentant le territoire.



2.4 Axe 01 - Une urbanisation contenue dans ses limites qui valorise ses interfaces

Le corridor écologique du Dolon bénéficie d'une plus grande largeur d'espaces riverains à la rivière du fait des champs d'expansion des crues. Des aménagements de liaisons douces le long de la rivière pourraient ainsi permettre la valorisation de cet espace.

La trame verte urbaine à conforter

Les espaces végétalisés (parcs urbains, alignement d'arbres, espaces verts) sont relativement peu nombreux au sein du tissu aggloméré et méritent d'être renforcés et surtout reliés entre eux, afin de créer une trame verte dense, support d'aménités environnementales et paysagères.

Cette trame s'appuie essentiellement sur les parcs et espaces publics existants notamment à Péage-de-Roussillon et Roussillon, sur les espaces boisés descendant des côtières (frange Est de Roussillon et de Chanas), sur la traversée des cours d'eau (la Sanne à Salaise-sur-Sanne, les Claires à Saint-Rambert-d'Albon). L'objectif est de rendre plus perméable le tissu aggloméré et d'assurer un véritable maillage, doublé dans la mesure du possible par des liaisons douces, et reliant les espaces du bord du Rhône à la côtière.

Cette trame verte et bleue peut prendre différentes formes et assure différentes fonctions : support de biodiversité, régulation climatique (contre les îlots de chaleur urbain), rétention des eaux pluviales, ... Ces différents espaces de liaison sont à composer et à intégrer aux projets de requalification de certains îlots bâtis, espaces publics ou même entrées urbaines.

Les alignements d'arbres structurants

L'arbre est un élément important du paysage urbain. Associés aux rues et autres routes, les alignements participent pleinement aux perceptions que les usagers se font de l'agglomération. Dans le tissu urbain, les alignements offrent une échelle intermédiaire par rapport au bâti, structurent les espaces et participent à la diversité des ambiances du paysage urbain au fil des saisons.

Ils témoignent également de l'histoire du développement urbain et constituent un repère temporel à travers leur caractère «immuable».

En dehors des centralités urbaines (sur la RD807/ Avenue Dr Lucien Steinberg à Saint-Rambert-d'Albon notamment), les alignements d'arbres encadrent et structurent la perception que les usagers se font des paysages plus ouverts.

Les alignements d'arbres revêtent une valeur d'ornement des paysages associés aux axes de circulation. Ils qualifient l'espace urbain mais participent aussi au confort d'usage de l'espace public (promenade urbaine agrémentée par le végétal, ombrage et fraîcheur offerts par les arbres) ainsi qu'à une biodiversité urbaine active. Dans le milieu urbain dense, les alignements arborés participent effectivement aux continuités environnementales à conforter à l'échelle de l'agglomération.

LES LIMITES À L'URBANISATION À DÉFINIR

Les limites à l'urbanisation

Parce que l'espace est rare et précieux, parce que la consommation passée a été très importante en lien avec un étalement urbain de l'agglomération, il est aujourd'hui nécessaire d'affirmer des limites claires à l'urbanisation, qui constituent également des espaces de rencontre entre les espaces urbanisés et les espaces agro-naturels, notamment pour :

- protéger et valoriser les espaces naturels et agricoles situés en limite de zones urbanisées par une rationalisation du foncier, par exemple par la mise en place de nouvelles formes urbaines plus compactes,
- constituer des espaces de transition comme des espaces publics de proximité attractifs, supports de nouveaux usages diversifiés.

La matérialisation de ces limites permettra de préserver les espaces agricoles et forestiers de la plaine et des coteaux, mais également les espaces naturels et les continuités écologiques principalement rencontrés dans la vallée du Rhône et ses vallées adjacentes. Ces limites excluront également les zones de risques et les espaces stratégiques pour la ressource en eau, afin de limiter les conflits d'usage et réduire l'exposition des habitants aux risques. Le développement urbain de l'agglomération d'ici 2040 sera ainsi contenu au sein de cette enveloppe définie.

Deux types de limite sont ainsi proposés :

- les limites strictes : elles sont calées sur des espaces présentant des intérêts à protéger tels que des espaces inondables, des champs captants, des espaces agricoles stratégiques. L'urbanisation ne doit pas dépasser ces limites. Il apparaît que les contours actuels de l'agglomération sont déjà marqués par ces limites à plusieurs endroits.



2.4 Axe 01 - Une urbanisation contenue dans ses limites qui valorise ses interfaces

- les limites souples : elles permettent une extension possible de l'urbanisation au-delà de ses contours actuels en l'absence d'éléments d'intérêt ou contraignants. Le développement de l'urbanisation peut aller au-delà de cette limite, mais sera stoppée à long terme par les limites strictes.

Les lisières ville-campagne à qualifier

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

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

La qualification des limites ville-campagne peut prendre plusieurs formes, selon les contextes, la disponibilité et le statut du foncier notamment : épaisseurs végétales intégrant des cheminements et figurant des corridors écologiques, espaces dédiés aux loisirs de pleine nature, espaces de production maraîchère ou autres cultures propices à des exploitations en circuit court, etc.

UN PAYSAGE URBAIN À RECONQUÉRIR

Le développement urbain des dernières décennies a conduit à une forme de banalisation voire de déqualification d'une partie importante des paysages urbains de l'agglomération, et notamment autour de l'axe figuré par la RN7. Pour rompre avec cette dynamique, il convient de mettre en œuvre un projet de paysage structurant, avec une priorité à donner sur certains secteurs porteurs de l'image du territoire.

Les entrées d'agglomération structurantes

Les entrées d'agglomération constituent des espaces de transition, des «entre-deux» et sont étroitement liées aux perceptions que les usagers du territoire se font via l'utilisation de la voiture individuelle notamment. Il faut également souligner que les gares constituent des points d'entrée majeurs sur le territoire de l'agglomération, ce qui confère à l'aménagement de leurs abords une importance toute particulière.

Points de contact avec l'agglomération depuis sa périphérie, ces espaces de portes revêtent des enjeux importants en matière «d'effet vitrine», supposant :

- de qualifier les espaces publics et / ou abords de chaussée ;
- d'y installer prioritairement des activités / équipements ou autres programmes porteurs d'une image attractive pour le territoire.

La localisation des entrées d'agglomération a été définie comme suit :

- deux portes Nord sont identifiées :
 - . une première qualifiée de « principale » sur la RN7 au Péage-de-Roussillon, à hauteur de l'échangeur d'Auberives-sur-Varèze ;
 - . la seconde, qualifiée de « secondaire » sur la RD4 à Saint-Maurice-l'Exil, au droit de la ZA Rhône-Varèze.
 - la porte d'entrée Sud de l'agglomération est localisée sur la RN7 à Saint-Rambert d'Albon, au Sud du pôle Leclerc.
 - la porte d'entrée Est de l'agglomération est définie sur le secteur de Chanas compris entre le passage de la RD519 sous l'autoroute et le péage en incluant le giratoire de Chanas. En complément de cette notion de porte, un besoin de matérialiser une limite ville-campagne forte sur la frange Est de l'agglomération à l'entrée Est d'Anneyron et de Roussillon (RD134 en limite d'urbanisation sur le plateau) a été défini par les participants lors des ateliers thématiques concernés.
 - la porte d'entrée Ouest de l'agglomération est située au niveau du pont de Sablons rendant le sujet de la requalification de la traversée de Sablons important.
- Giratoire de Chanas, RD519 à Saint-Maurice-l'Exil, pont de Sablons, RN7 à Roussillon et à Saint-Rambert d'Albon ou parvis des deux gares ne revêtent pas le même potentiel en matière d'aménagement.



2.4 Axe 01 - Une urbanisation contenue dans ses limites qui valorise ses interfaces

Mais la requalification de ces entrées d'agglomération doit répondre aux objectifs suivants :

- affirmer ces lieux comme des espaces de transition et créer la perception du changement (faire sentir qu'on rentre en ville) ;
- mettre en valeur ces espaces porteurs des images de l'agglomération ;
- enrichir le rôle des entrées situées dans le tissu urbain par une mixité programmatique ;
- inscrire ces espaces dans l'urbanité de l'agglomération : des espaces mixtes reliés aux polarités urbaines.

Les entités urbaines à requalifier en priorité

Certains ensembles urbains, composés d'espaces ouverts (publics comme privés) et/ou d'éléments bâtis figurent un paysage urbain peu qualifié. Parce qu'ils sont situés autour d'axes de circulation structurants, ils occupent une place privilégiée dans l'organisation urbaine de l'agglomération et dans les perceptions que les usagers s'en font. C'est ainsi que la requalification de ces secteurs apparaît prioritaire.

Ont notamment été identifiés :

- les franges de la RN7 (espaces ouverts et fronts bâtis) depuis le giratoire de Chanas jusqu'aux cités ouvrières (hors emprise de Green 7) ;
- la séquence d'entrée Nord de la ville de Saint-Rambert-d'Albon (abords de la gare, rue neuve, RD807 et ses abords jusqu'à la place Oriol)
- le quartier du val d'Or à Saint-Rambert-d'Albon
- la place de la République à Roussillon.

Les linéaires de voiries à requalifier en priorité

Les voies qui maillent l'agglomération sont à considérer, en sus de leur rôle de desserte du territoire, comme des médias de perception privilégiés du paysage. Ces voies véhiculent une part de l'image de l'agglomération.

Les linéaires de voirie identifiés comme peu qualifiés sont les suivants :

- la RN7, à l'exception du linéaire de voirie au droit des cités ouvrières ;
- la RD4 à Sablons, depuis le centre-bourg jusqu'à la connexion avec l'avenue Gabriel Péri au Péage-de-Roussillon ;
- la RD4 qui longe la voie ferrée entre le Péage-de-

Roussillon et Saint-Maurice-l'Exil, depuis la rue Lavoisier au Péage-de-Roussillon jusqu'au carrefour rue Romain Roland – Rue François Truffaut à Saint-Maurice-l'Exil ;

- la RD134 à Roussillon, depuis la place du Château jusqu'à la limite de l'enveloppe urbaine sur le plateau ;
- les voies qui connectent le centre de Saint-Rambert d'Albon aux secteurs d'activités économiques et industrielles situés à l'Est de l'autoroute sont également citées : rue de l'avenir qui passe sous l'autoroute et la RD182 qui enjambe notamment l'autoroute et la RN7.

Ainsi, ces axes doivent être réaménagés pour :

- maintenir des conditions optimales de fonctionnement urbain en organisant les déplacements tous modes (avec une place plus importante à accorder aux piétons, aux cyclistes et aux transports en commun) ;
- qualifier ces voies qui sont à considérer comme de véritables espaces publics, intégrant donc des enjeux de confort d'usage et de qualité du paysage urbain.

LES ÉLÉMENTS DE REPÈRE À METTRE EN VALEUR

Le développement urbain de l'agglomération doit s'inscrire dans un «récit identitaire», dans l'histoire des lieux et dans un cadre géophysique donné.

La mise en valeur de certains éléments «repère» sur le territoire va dans le sens d'un développement urbain respectueux de son cadre d'implantation et de ses patrimoines (naturels, culturels, historiques, architecturaux, etc.).

Les lieux identitaires liés à l'industrie

L'économie industrielle a façonné et façonne encore le développement et le paysage urbain de l'agglomération. Au-delà de sa fonction économique première, l'industrie fait ainsi partie du patrimoine historique, architectural et culturel de l'agglomération. La préservation de ce patrimoine participe au confortement du rôle que l'industrie a joué dans l'organisation urbaine et sociale du territoire.

La valorisation de ce patrimoine, immatériel et matériel, peut se faire via des interventions complémentaires de programmation muséographique, de valorisation architecturale, d'animation culturelle, d'interventions artistiques, etc. mais doit dans tous les cas permettre de rendre compte de sa diversité (cités ouvrières,



2.4 Axe 01 - Une urbanisation contenue dans ses limites qui valorise ses interfaces

cheminées et ensembles architecturaux des usines de fabrication, canal du Rhône et son pont barrage) en le rendant plus accessible et plus visible. Le projet d'agglomération doit donc permettre d'inscrire ces éléments dans les pratiques contemporaines et de retrouver des liens plus étroits entre les plateformes d'activités et les centres urbains. Cela peut passer par la mise en œuvre d'itinéraires de découverte redonnant à lire la logique sociétale des grandes industries du siècle dernier, par la création dans les villes d'espaces d'information sur l'histoire industrielle et de promotion de l'activité industrielle du territoire, etc. La réutilisation de certains bâtis faisant partie de cette histoire industrielle pour l'installation d'équipements culturels peut aussi participer à la réintégration de ce patrimoine dans le fonctionnement quotidien de l'agglomération.

Les lieux identitaires liés à l'intensité d'usage

Certains espaces publics, parce qu'ils sont les lieux de convergence des usagers et qu'ils revêtent une intensité d'usage singularisante participent à la construction de l'identité de l'agglomération : le centre-ville du Péage-de-Roussillon autour de la place Paul Morand, le centre-ville de Saint-Rambert-d'Albon autour de la place du 8 mai 1945, la cité scolaire de l'Edit à Roussillon, les quais du Rhône à Sablons ont été identifiés comme des points d'intensité d'usages majeurs à l'échelle de l'agglomération. Leur requalification apparaît donc prioritaire (à l'exception des quais du Rhône à Sablons récemment réaménagés).

A noter également, les débats lors des ateliers ont mis en avant que Green 7 est à considérer comme un espace porteur d'une intensité d'usage mais que la monofonctionnalité des lieux et leur déconnexion des centralités urbaines historiques ne permet pas de le qualifier d'espace identitaire.

La barrière de péage, l'aire de co-voiturage et le giratoire de Chanas sont également cités comme faisant repère car intensément utilisés par les habitants au quotidien. Sans que ces espaces revêtent une dimension identitaire, leur régularité d'usage rend l'objectif de qualité d'aménagement prioritaire.

Les lieux identitaires liés au patrimoine architectural

Les éléments de patrimoine architectural sont des marqueurs de l'histoire urbaine du territoire, et sont à valoriser, au même titre que les éléments du patrimoine industriel pour le rôle qu'ils ont joué dans la construction

de l'identité locale. Le château de Roussillon et le site du prieuré à Salaise-sur-Sanne ont été identifiés comme les plus représentatifs de l'histoire locale.

Le château d'eau localisé au bord de l'autoroute à Saint-Rambert-d'Albon a été mis en avant pour sa capacité à «faire repère».

Les lieux identitaires liés au patrimoine paysager

Les paysages de l'agglomération sont essentiellement vécus et perçus comme urbains. Mais la présence du Rhône a été définie comme importante car au-delà du strict rapport au fleuve, c'est bien l'ensemble du système vallée qui caractérise le cadre d'implantation de l'agglomération, avec :

- le fleuve et sa plaine accueillant de nombreuses infrastructures ;
- le coteau sur lequel les extensions résidentielles rendent nécessaires la préservation des quelques coupures vertes restantes ;
- le plateau de Louze ;
- la plaine de la Valloire.

L'île de la Platière est apparue au cours des échanges comme l'élément de patrimoine paysager le plus identitaire de l'agglomération, appelant à un renforcement des liens que cet espace naturel entretient avec le reste du territoire. Le rôle joué par la ViaRhôna est important dans ce cadre et le parking associé à cet itinéraire de découverte situé à Saint-Rambert-d'Albon est cité comme un point de repère important pour les usagers.

Les points de vue

Les points de vue offrent une perception unitaire de l'agglomération, de son inscription dans la vallée du Rhône, des rapports de co-visibilité qu'elle entretient avec les coteaux de la rive droite, de la variété de ses composantes industrielles, urbaines, agro-naturelles, etc.

Différentes typologies de points de vue et de perceptions associées ont été identifiées et notamment :

- les perceptions de l'agglomération depuis les points hauts :
 - . le cimetière de Roussillon,
 - . l'église et / ou le cimetière de Chanas,





2.4 Axe 01 - Une urbanisation contenue dans ses limites qui valorise ses interfaces

- . les points hauts depuis les coteaux de la rive droite recensés dans le cadre du schéma de secteur de la côtière rhodanienne,
- . les cônes de vue qui s'offrent aux usagers depuis l'autoroute, au Nord comme au Sud du territoire ainsi que sur l'ensemble des routes descendant vers la plaine depuis le plateau de Louze,
- . le panorama depuis la route du bois d'Ay à Anneyron,
- . la tour d'Albon,
- . la tour d'Anjou,
- . etc.

- les perceptions de l'agglomération depuis les grands axes de circulation de la plaine (RN7, RD1, RD266, RD86, etc.) qui offrent des vues sur les lointains avec les massifs des coteaux des deux rives du Rhône comme fonds de scène des paysages de l'agglomération.

Un point de vue intéressant sur la plaine et les massifs est localisé au Sud de l'agglomération, au niveau de la limite communale entre Andancette et Saint-Rambert d'Albon.

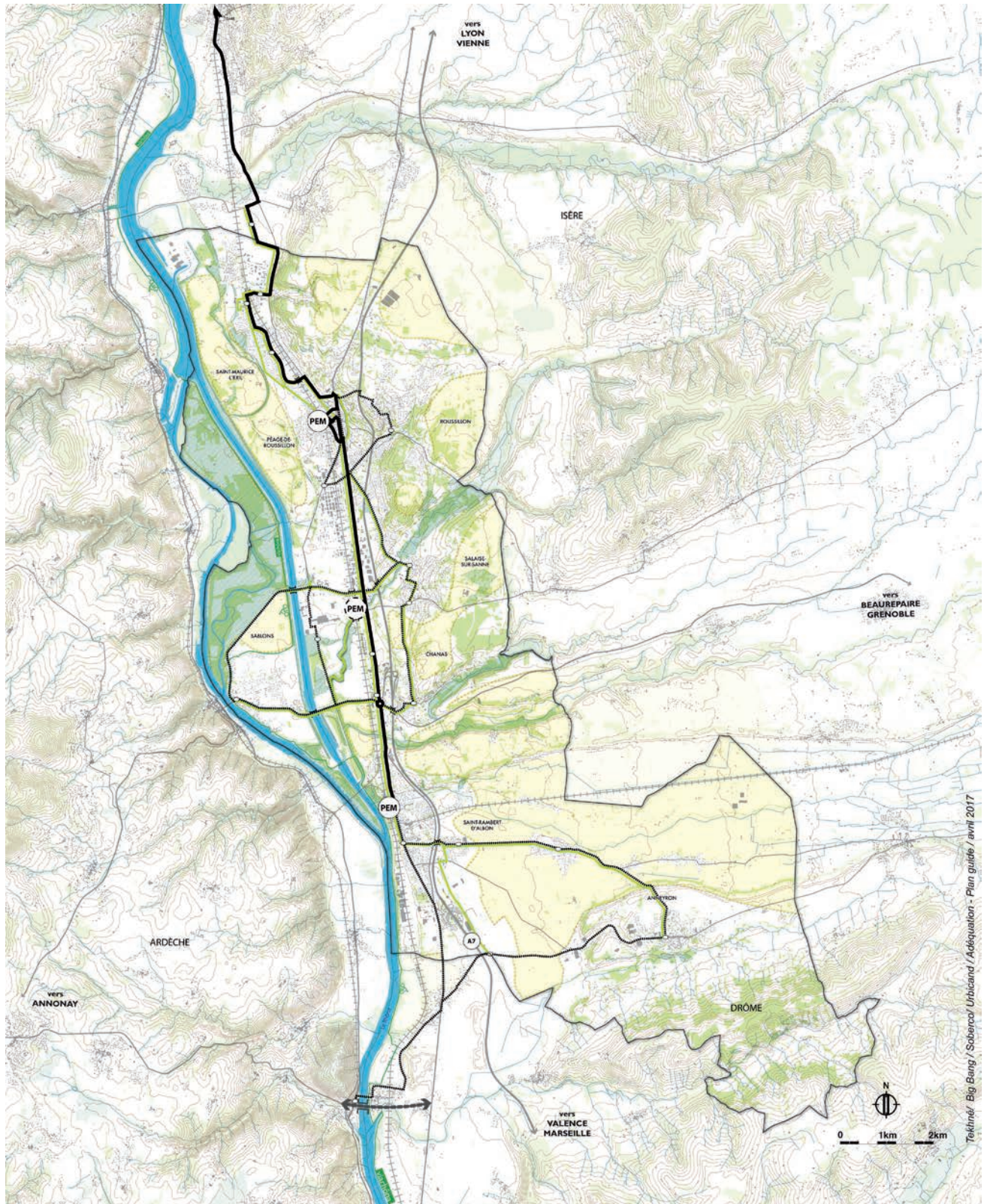
- les perceptions de l'agglomération depuis les ponts. Les ponts constituent des médias de perception à valoriser pour la capacité qu'ils ont à faire lire les rapports qui existent entre l'agglomération et le Rhône.

Les deux ponts de Sablons et de Peyraud, qui franchissent tous deux le canal du Rhône, présentent des caractéristiques architecturales particulières. Ils se distinguent des autres ponts qui présentent une écriture architecturale plus courante, avec un vocabulaire routier. Ces deux ponts ont une histoire et pourraient donc être valorisés aussi à ce titre. Le pont de Peyraud présente par ailleurs un potentiel intéressant de connexion entre la ViaRhôna et la rive droite.

En complément de ces lieux de perception privilégiés du territoire de l'agglomération, l'observatoire de la Platière est repéré comme l'un des lieux offrant la meilleure perception du Rhône « naturel ».



2.5 Axe 02 - Un territoire qui capitalise sur ses infrastructures de transport Nord Sud



LÉGENDE

Axe 02 - Un territoire qui capitalise sur ses infrastructures de transport Nord Sud

UN RÉSEAU TC D'AGGLOMÉRATION À STRUCTURER

- La ligne TC structurante
- Les lignes TC secondaires
- Les arrêts TC prioritaires

DES TRANSPORTS ALTERNATIFS À RENFORCER

- ⊕ Les pôles d'échanges multimodaux existants
- ⊖ Les pôles d'échanges multimodaux en réflexion
- Le réseau cyclable
- ▬ Les franchissements à sécuriser pour les modes actifs
- Les aires de covoiturage

DES POINTS D'ÉCHANGE À ÉTUDIER (emplacements non définitifs)

- ⊕ Un nouveau demi-échangeur
- ↔ Une nouvelle infrastructure routière
- ▬ Un nouveau franchissement du Rhône



2.5 Axe 02 - Un territoire qui capitalise sur ses infrastructures de transport Nord Sud

ENJEUX

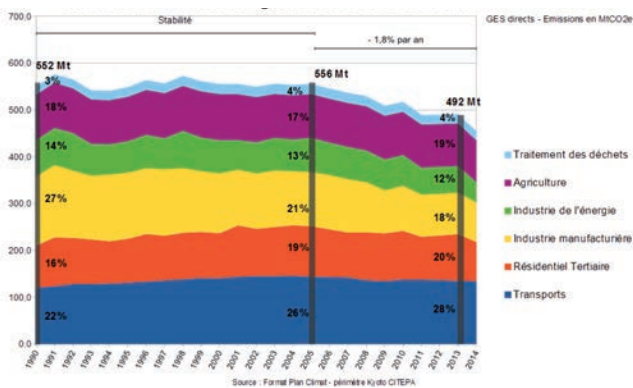
Pourquoi une action forte sur les déplacements dans le SAARRA ?

Limiter les émissions de gaz à effet de serre (GES) et la contribution du territoire au réchauffement climatique

Le transport constitue la principale source d'émission de GES en France. Les données statistiques montrent une augmentation croissante des déplacements routiers de 5% entre 2005 et 2013.

EVOLUTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DE LA FRANCE ENTRE 1990 ET 2013

SOURCE : STRATÉGIE BAS CARBONE, 2015, RÉSUMÉ AUX DÉCIDEURS



A cela, s'ajoute l'éloignement continu des ménages à leur zone d'emploi alors qu'un trajet sur quatre concerne les déplacements domicile-travail. Ainsi, les distances parcourues et la durée des déplacements locaux s'allongent régulièrement depuis les années 1980 comme le montre le graphique ci-dessous.

Compte-tenu des données, le gouvernement français a adopté en 2015 une Stratégie Nationale Bas Carbone puis une loi sur la transition énergétique en 2016 qui fixent les grandes orientations nationales. L'objectif de réduction des émissions de GES liées au transport d'ici 2024-2028 a été fixé à 30%.

Limiter la saturation du territoire liée aux trafics automobiles

L'agglomération de Roussillon-Saint-Rambert d'Albon connaît à l'heure actuelle un phénomène de saturation automobile sur l'axe RN7, le giratoire de Chanas et le pont de Serrières. Les projections démographiques attendues avec environ + 12 000 nouveaux habitants,

corrélées à la croissance des trafics liés au développement économique (environ + 5 000 emplois), auront un impact conséquent sur la qualité de vie : augmentation du trafic routier, augmentation de la saturation automobile et des situations de stress, dégradation de la qualité de l'air.

Assurer de meilleures conditions atmosphériques aux habitants et usagers par une qualité de l'air améliorée

L'enjeu sanitaire est une véritable problématique sur le territoire. L'augmentation du transport routier et l'utilisation des pesticides dans l'agriculture auront nécessairement des impacts sur la santé de la population. On distingue :

- des **impacts à court terme** (quelques jours) : irritations oculaires ou des voies respiratoires, crises d'asthme, exacerbation de troubles cardiovasculaires et respiratoires pouvant conduire à une hospitalisation, et dans les cas les plus graves au décès ;
- des **impacts à long terme** (de 1 à 10 ans) : développement ou aggravation de maladies chroniques telles que cancers, pathologies cardiovasculaires et respiratoires, troubles neurologiques, troubles du développement, etc.

Si les pics de pollution (de toute nature qu'ils soient) attirent davantage l'attention, c'est bien la pollution chronique, c'est-à-dire après des expositions répétées ou continues tout au long de la vie, qui cause globalement le plus d'impacts sanitaires (InVS ARS, 2014).

Malheureusement, aujourd'hui, le territoire ne dispose pas de données précises sur l'impact des pollutions sur la santé des personnes.

Développer une offre en transports diversifiée et inciter aux pratiques alternatives à la voiture individuelle

Le projet d'agglomération constitue une occasion unique de réfléchir au développement de nouveaux modes de déplacement à une échelle élargie, qui dépasse les limites communales.

Il permet, entre autres, d'imaginer un réseau de transports en commun étendu, connecté aux gares ferroviaires, de structurer un maillage cyclable, d'anticiper le développement de nouvelles offres (covoiturage, etc.) et d'inciter au changement de pratiques modales.



2.5 Axe 02 - Un territoire qui capitalise sur ses infrastructures de transport Nord Sud

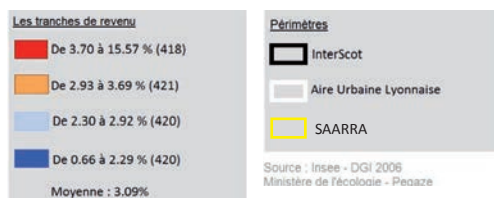
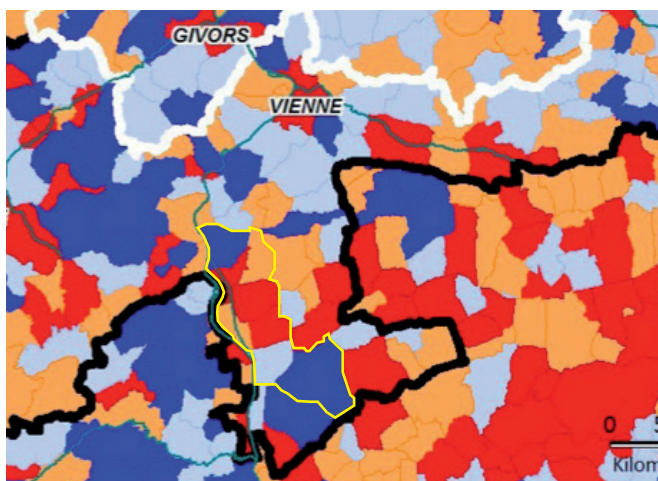
Favoriser l'augmentation du pouvoir d'achat des ménages

La mobilité constitue aujourd'hui un poste de dépenses important pour les ménages. Selon une étude menée sur le territoire de l'inter-Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise pour comprendre les situations de vulnérabilité socio-énergétique, les données analysées montrent une fragilité des ménages de l'agglomération. Ainsi, au niveau des dépenses liées à la mobilité de manière globale (carburant, assurance, amortissement, etc.), 15 à 20% des ménages de la CCPR (données disponibles uniquement sur les quatre communes du SAARRA) sont jugés vulnérables énergétiquement, soit un taux d'effort qui représente plus de 4,5% de budget. Le budget moyen annuel sur le territoire de l'inter-Scot est évalué à 4710 €/an (toutes dépenses confondues pour les déplacements) contre 4500 €/an au niveau national.

Ceci s'explique notamment par la forte part des déplacements en voiture effectués en solo (1 personne à bord), soit 72% des déplacements sur la CCPR (source : Sytral, EMD2015). Le budget affecté au carburant constitue alors un poids important.

PART DANS LE REVENU DES MÉNAGES DES DÉPENSES ÉNERGÉTIQUES POUR LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL EN VOITURE, PAR COMMUNE (EN % DU REVENU FISCAL MÉDIAN 2006), EN LIEN AVEC LE CARBURANT

SOURCE : APPRÉHENDER LE VOLET SOCIAL DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE, LES SCOT DE L'AIR MÉTROPOLITAINE LYONNAISE / AGENCES D'URBANISME DE LYON ET DE SAINT-ETIENNE, JUIN 2016



OBJECTIFS

Comment y répondre, par quels moyens ?

La mise en oeuvre d'un projet de déplacements sur l'agglomération doit s'appuyer sur les atouts du territoire et les infrastructures d'ores et déjà en place.

Valoriser les axes Nord Sud existants pour structurer l'armature urbaine et paysagère de l'agglomération

La requalification de la RN7 devra permettre de passer d'un axe de transit à un boulevard urbain, sur lequel l'ensemble des modes de déplacements devront être présents : bus à haut niveau de service, piétons, vélos, voitures.

Afin de renforcer son rôle structurant à l'échelle de l'agglomération, il est nécessaire de mettre en place une stratégie cohérente entre urbanisme et transports. La requalification des zones d'activités économiques et commerciales comme la densité des zones résidentielles constitueront un préalable à tout projet d'aménagement.

Renforcer le rôle des infrastructures existantes dans le développement d'une offre en mobilités alternatives à la voiture individuelle

L'agglomération dispose d'une diversité d'infrastructures sur lesquels l'alternativité peut être imaginée :

- le transport fluvial sur le Rhône et son canal pour l'acheminement des marchandises (ZIP Inspira) ;
- la transport ferroviaire grâce à la présence de 2 gares voyageurs TER existantes, plus une gare de fret à Salaise-sur-Sanne ;
- les transports alternatifs, en déployant un bus à haut niveau de service (BHNS) sur la RN7 et la RD4, et des liaisons piétons/vélos structurantes, sécurisées et confortables depuis la viaRhôna jusqu'aux pôles urbains ;
- le transport routier avec un territoire desservi par un échangeur autoroutier complet sur l'A7 au niveau de Chanas, et demain un demi-échangeur plus au sud, pour desservir la zone Axe 7 (ex-PANDA).



2.5 Axe 02 - Un territoire qui capitalise sur ses infrastructures de transport Nord Sud

UN RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN D'AGGLOMÉRATION À STRUCTURER

La ligne TC structurante

La nouvelle ligne de bus imaginée reprend le tracé de la ligne A de la TPR sur la RD4 en partie Nord pour ensuite poursuivre sur l'axe RN7 dans sa partie sud. Cette ligne forte relie la gare de Saint-Clair-du-Rhône à Anneyron dans une logique de desserte nord sud du territoire.

Afin de pouvoir concurrencer la voiture particulière, la ligne de bus doit pouvoir offrir un service cadencé avec des fréquences de passage satisfaisantes. Des aménagements de fluidité et de rapidité pourront également être développés en s'appuyant sur les études de déplacements d'ores et déjà réalisées (étude Rhône-Médian, étude requalification RN7 de l'agence d'urbanisme) : priorité bus aux feux, mise en site propre sur une partie du linéaire par exemple. Les profils de voie accueillant le bus seront adaptés aux conditions spatiales de chaque lieu (centre-ville, zones commerciales, etc.).

Les lignes TC secondaires

Une desserte complémentaire en transport en commun permettrait, grâce à un mode de déplacement moins lourd, de favoriser le rabattement des clients vers la ligne TC structurante.

Un système de trois boucles est imaginé. Elles desservent les principaux pôles d'emplois, scolaires, culturels et les centres urbains en dehors du faisceau RN7 (Sablons, Salaise, Chanas, Roussillon, Anneyron, Andance). La mise en place de ce réseau devra être phasé dans le temps. Des navettes à la demande par des mini-bus ou des taxis pourraient être imaginées dans un premier temps.

Les arrêts prioritaires

La ligne TC structurante comme les lignes secondaires devront desservir les principales polarités de l'agglomération pour pouvoir inciter au changement des pratiques modales. On peut citer : les gares, les collèges et lycées, Green 7 et les zones commerciales, les pôles d'emplois (Plateforme Osiris, la ZIP Inspira, Axe 7 (ex-PANDA), la ZA Rhône-Varèze), les équipements de loisirs (médiathèque, aqualône, parcs, stades) et administratifs (mairie, siège communauté de communes), les aires de covoiturage.

DES TRANSPORTS ALTERNATIFS À RENFORCER

Les pôles d'échanges multimodaux existants

Le projet d'agglomération renforce prioritairement le rôle des gares TER existantes de Péage-de-Roussillon et de Saint-Rambert d'Albon. Un plus fort rabattement vers ces deux gares entraîne implicitement une problématique de stationnement : où trouver les aires de stationnement nécessaires dans un tissu urbain déjà constitué et dense à Péage-de-Roussillon ? A-t-on les moyens financiers de construire un parking silo ?

La question de la tarification du stationnement autour des gares doit également être revue. En effet, aujourd'hui, une grande majorité des places voitures disponibles sont gratuites à proximité quand la consigne vélo est payante !

La valorisation des deux gares TER existantes en pôle d'échange multimodal nécessite d'améliorer leur attractivité et de mettre en place une offre variée et complémentaire entre différents modes de transport. Trois grands enjeux doivent être relevés : faciliter les accès aux gares, mieux coordonner les modes de déplacement et valoriser le patrimoine ferroviaire.

Il réunit dans un même lieu tous les services permettant de passer d'un mode de transport à un autre : TER, voiture personnelle, auto-partage, autobus, taxis, vélo... Ceci, afin de fluidifier le voyage de tous, de bout en bout, quels que soient les modes de transports empruntés.

Les pôles d'échanges multimodaux en réflexion

Le projet d'agglomération anticipe les réflexions en cours sur la réouverture de la gare de Salaise-sur-Sanne. Aujourd'hui gare de fret, sa localisation à proximité de la ZIP Inspira et des secteurs stratégiques (Green 7, Zone des Nèves, Zone de Jonchain) questionne sur une possible reconversion en gare de voyageurs.

Toutefois, les distances inter-gares questionnent sur la faisabilité de ce projet dans un réseau TER inchangé. Une des pistes de réflexion consiste à imaginer un transport ferroviaire omnibus, type «RER», depuis Lyon Jean-Macé jusqu'à Saint-Rambert d'Albon pour assurer les trajets du quotidien. Il pourrait s'appuyer sur l'ensemble des gares en fonctionnement et les haltes aujourd'hui fermées comme Vienne Reventin, Clonas-sur-Varèze et Salaise-sur-Sanne. Le prolongement de la ligne Lyon-Vienne avait été envisagé il y a quelques années mais il avait été finalement abandonné.



2.5 Axe 02 - Un territoire qui capitalise sur ses infrastructures de transport Nord Sud

Le réseau cyclable

La mise en place d'un réseau cyclable à l'échelle de l'agglomération permettra de sécuriser un certain nombre de parcours et de favoriser, in fine, la pratique du vélo pour les déplacements quotidiens (domicile-travail, domicile-étude) ou de loisirs, en trouvant notamment des connexions avec la ViaRhôna.

Le futur réseau cyclable pourra s'appuyer sur les initiatives locales déjà engagées. Il devra desservir les zones d'emplois, les sites scolaires et les gares en priorité grâce à l'aménagement de pistes cyclables, bandes cyclables, voies vertes voire de nouvelles passerelles.

Les franchissements à sécuriser

Le franchissement des faisceaux fluviaux, routiers et ferroviaires est une problématique forte sur le territoire. Les ponts qui permettent le franchissement du Rhône et de son canal ne sont aujourd'hui pas adaptés aux vélos. Les passages sous voie ou au-dessus des voies ferrées constituent des zones de danger à l'heure actuelle (peu de visibilité, passage étroit, etc.). Des travaux d'adaptabilité doivent être imaginés.

Les aires de covoiturage

L'agglomération dispose d'une localisation géographique stratégique, à la confluence des trafics nord-sud et est-ouest (Annonay-Beaurepaire). Les accès autoroutiers sur l'A7 consistent également de bonnes opportunités pour le développement du covoiturage.

Le plan guide localise ainsi un certain nombre d'aires de covoiturage à développer ou à confirmer. Leur visibilité et accessibilité devront être facilitées pour qu'elles soient fortement utilisées.

DES POINTS D'ÉCHANGE À ÉTUDIER

Un nouveau demi-échangeur

Les élus territoriaux locaux ont souligné la nécessité d'aménager de nouveaux échangeurs autoroutiers sur l'A7 compte tenu de la distance entre les échangeurs de Chanas (sortie 12) et de Tain-l'Hermitage (sortie 13), soit 30 km. L'Etat a ainsi acté la construction d'un demi-échangeur Nord-Drôme sur le sud de l'agglomération pour desservir la zone d'activités Axe 7 (ex-PANDA).

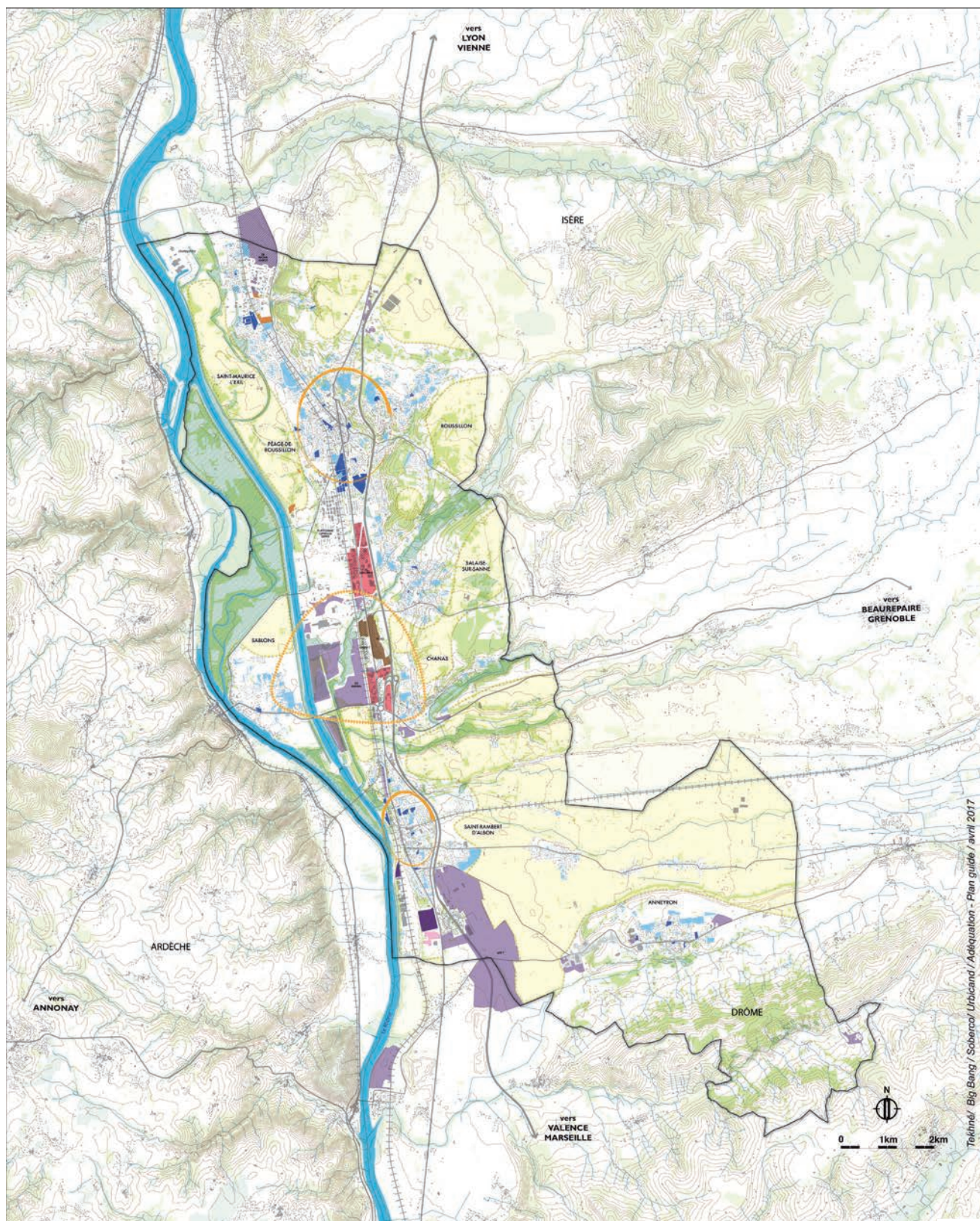
Celui-ci devra s'inscrire dans la stratégie globale de déplacements et constituer un hub multimodal: connexion par la ligne TC structurante, aire de covoiturage, bornes de recharge pour véhicules électriques voire au gaz naturel (GNV), etc.

Une nouvelle infrastructure routière

Un nouveau franchissement du Rhône est prévu au Sud de l'agglomération. Il devrait permettre de relier les deux rives de manière plus fluide et confortable. En effet, l'actuel pont suspendu d'Andance date de 1827 et présente un profil très étroit peu adapté à une hausse du trafic routier. Il est également interdit à la circulation poids lourds.

Ce nouveau pont permettra également de désengorger la RD820 qui relie Annonay à l'échangeur de Chanas et de reporter les flux vers le demi-échangeur Nord-Drôme grâce à l'aménagement d'une nouvelle liaison routière. Une nouvelle liaison à l'Est de l'échangeur devra également être envisagée pour assurer la desserte de la future zone d'activités Axe 7 (ex-PANDA).

2.6 Axe 03 - Une organisation territoriale en 3 pôles



LÉGENDE

Axe 03 - Une organisation territoriale en trois pôles

LES CENTRALITÉS À VALORISER

> densité, mixité, renouvellement, animation, espaces publics

Deux centralités existantes complémentaires

Une centralité en devenir

LES SECTEURS DE DÉVELOPPEMENT

Les secteurs de renouvellement résidentiel

Les secteurs de projet résidentiel

Les secteurs commerciaux à optimiser

Les secteurs commerciaux en développement

Les secteurs à forte valeur écologique

Les secteurs économiques (ZA, ZI) à optimiser

Les secteurs économiques (ZA, ZI) en développement

Les secteurs d'équipements en projet

Les secteurs de développement mixtes

Les secteurs constructibles sous conditions (exposition aux risques)



2.6 Axe 03 - Une organisation territoriale en 3 pôles

OBJECTIFS

Comment y répondre, par quels moyens ?

Le projet d'agglomération devra définir les conditions d'accueil sur son territoire à partir d'une vision urbaine et programmatique claire.

Affirmer trois pôles de développement

Le projet d'agglomération repose sur la définition de trois pôles de développement qui s'appuient chacun sur une porte d'entrée structurante du territoire :

- au Nord, la gare de Péage-de-Roussillon ;
- au Centre, la gare de Salaise-sur-Sanne, le port de Salaise-Sablons, et l'échangeur de Chanas ;
- au Sud, la gare de Saint-Rambert d'Albon, le port de Champagne, et le demi-échangeur Nord-Drôme.

La structuration de l'agglomération autour d'une organisation multipolaire doit s'appuyer sur un principe de complémentarité fort entre chaque pôle. Ainsi, chaque pôle devra engager une réflexion avec les deux autres pour imaginer son développement et définir les principes de sa singularité.

Assurer les proximités du quotidien entre habitat / emplois / services dans chacun des pôles

A l'intérieur de chacune des centralités, les projets urbains de toute nature qu'ils soient (revitalisation centre-ville, nouveaux quartiers) devront favoriser la mise en place d'une diversité programmatique. Ce rapprochement entre les fonctions du quotidien doit permettre de basculer vers un changement des modes de pratiquer la ville et laisser la voiture individuelle chez soi au profit de la marche à pied et du vélo.

Offrir des espaces publics, des lieux de convivialité et de citoyenneté

Les acteurs du territoire ont largement souligné le manque de qualité des espaces publics et l'absence de lieux d'animation significatifs à l'échelle de l'agglomération. Afin de retrouver l'envie de pratiquer la ville et sortir d'une forme d'individualisme, l'aménagement d'espaces publics urbains ou paysagers constituera une action forte du plan guide, garant du vivre ensemble, du vivant.

LES CENTRALITÉS À VALORISER

Deux centralités existantes complémentaires

Le plan guide s'appuie sur trois secteurs prioritaires pour imaginer le développement de l'agglomération. Deux d'entre eux sont déjà existants mais en déclin. Le projet propose ainsi une revitalisation du centre-ville de Péage-de-Roussillon/Roussillon et de celui de Saint-Rambert d'Albon afin d'améliorer leur attractivité et faire revenir la population en coeur d'agglomération, près des équipements et des aménités urbaines.

Cela passe par une plus grande mixité fonctionnelle, un réaménagement des espaces publics, une politique de rénovation de l'habitat, une reconversion des friches industrielles, une rénovation des secteurs d'habitat prioritaire, une densification des dents creuses, etc. La revalorisation du commerce en centre-ville est essentielle ici pour limiter la fuite des chalandes vers les zones commerciales.

Une centralité en devenir

La troisième centralité autour de Salaise-sur-Sanne constitue une réelle opportunité pour l'agglomération. La proximité de la ZIP Inspira et des zones commerciales périphériques, la présence d'une gare et de terrains vierges au contact de la ligne de bus à haut niveau de service lui confère un rôle stratégique dans la structuration de l'agglomération de 2040 et demande une vraie ambition politique.

LES SECTEURS DE DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL

Les secteurs de renouvellement urbain

Les rencontres communales ont permis d'affiner les potentiels de gisement foncier sur le territoire. Ainsi, plusieurs secteurs de renouvellement urbain ont été inscrits dans le plan guide. Situés principalement en fond de vallée, le long des axes structurants, ces secteurs constituent de véritables opportunités.

Certains fonciers sont aujourd'hui occupés par des secteurs d'habitat dégradé, comme à Roussillon, ou des friches industrielles délaissées, comme à Saint-Rambert d'Albon.



2.6 Axe 03 - Une organisation territoriale en 3 pôles

Les potentiels fonciers à vocation résidentielle

L'étude de gisement foncier a recensé un potentiel important de zones à urbaniser pour une vocation résidentielle à l'intérieur des limites de l'agglomération. Les secteurs les plus importants font, pour la plupart, l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation dans les PLU communaux.

Les autres potentiels fonciers identifiés représentent les parcelles vides et les possibilités de division parcellaire, principalement au sein des quartiers pavillonnaires.

LES SECTEURS DE DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL

Les secteurs commerciaux à optimiser

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

Leur requalification devra permettre d'imaginer des secteurs commerciaux de nouvelle génération autour des principes suivants : intensifier par la densification des surfaces consacrées aux parkings et voies de circulation, favoriser une plus grande convivialité par l'aménagement d'espaces publics, changer les pratiques de mobilité par une accessibilité multimodale et la qualité des cheminements piétons pour se déplacer d'un commerce à l'autre, et enfin assurer une qualité architecturale, paysagère et environnementale des constructions.

Les secteurs commerciaux en développement

Les nouvelles données sur l'exposition au risque d'inondation de la zone des Nèves à Salaise-sur-Sanne remet en cause le développement commercial initialement imaginé sur le secteur. L'implantation d'un nouvel hôtel est programmé au Sud de la commune, à proximité d'Intermarché, en lien avec le pôle nocturne multiculturel.

Sur la commune de Saint-Rambert-d'Albon, un projet d'extension de la zone commerciale autour de Leclerc est en cours. Le projet devra répondre aux objectifs de densité, de mixité, de multimodalité, de qualité des espaces et des bâtiments.

LES SECTEURS DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Les zones économiques à optimiser

A l'instar des zones commerciales à requalifier, certaines zones d'activités économiques du territoire devront favoriser leur renouvellement.

La requalification est alors un moyen d'harmoniser l'attractivité économique et l'image des différentes zones d'activités sur l'agglomération afin de tendre vers une plus grande complémentarité des ZAE au lieu de favoriser leur concurrence. Cela peut se traduire par la définition d'une programmation économique intercommunale, et d'un paysage commun facilement identifiable (signalétique, traitement paysager, etc.).

C'est aussi le moment d'introduire d'éventuels nouveaux usages (services interentreprises : restauration, crèche, conciergerie, etc.).

Quelques soient les actions opérationnelles, l'action publique doit prévaloir pour réaménager les espaces publics et accompagner les porteurs de projet privés au changement (densification, plantations, signalétique, énergie, déchets, etc.).

Les zones économiques en développement

Les zones économiques en développement participent pleinement à l'image de l'agglomération. Elles devront répondre aux différents enjeux d'innovation, de production énergétique, de mutualisation, de qualité paysagère, architecturale et environnementale.

Les principes d'écologie industrielle, développée sur la ZIP Inspira notamment dans le cadre du GPRA Rhône-Médian, ou d'autonomie énergétique développée sur la ZAE du Rocher à Estrablin (ViennAgglo) pourront servir d'exemples et s'étendre aux zones d'activités de l'agglomération.



2.6 Axe 03 - Une organisation territoriale en 3 pôles

LES SECTEURS DE DÉVELOPPEMENT PROGRAMMATIQUES

Les secteurs d'équipements en projet

Chaque centralité imaginée dans le plan guide pourra se distinguer des deux autres par l'implantation d'un équipement d'intérêt d'agglomération. La singularité de chaque centralité permettra une mise sous tension du territoire et la création de liens, ou d'interdépendances. Cela permettra également de renforcer l'offre en équipements sur le territoire.

Chaque centralité pourra s'appuyer sur ses atouts pour accueillir un nouvel équipement :

- centralité NORD : le site de la carrière est identifié comme un lieu stratégique pour l'accueil d'un équipement d'agglomération compte-tenu des qualités intrasèques du site et de la proximité avec la gare.

Suggestion : un **pôle de formation et de recherche** (IUT, laboratoires de recherche, espace de conférences, etc.)

- centralité CENTRE : malgré le caractère inondable du site, la zone des Nèves dispose d'un tènement foncier important dont la programmation et les usages peuvent être complémentaires à la ZIP Inspira et au pôle commercial.

Suggestion : un **pôle de loisirs** (pôle nocturne, sport indoor, espace multiculturel, activité hôtelière, parc sportif inondable).

- centralité SUD : l'usine Albon Plastiques pourrait être amenée à muter dans les années à venir. Dans ce contexte, la reconversion du site en équipement semble intéressante compte-tenu de sa proximité avec le Rhône (viaRhôna, futur parc des berges), et de la gare de Saint-Rambert-d'Albon.

Suggestion : un **pôle touristique et de loisirs** (espace de jeux, expositions temporaires, fêtes, concerts, projections cinéma, bar-restauration, librairie, etc.)

D'autre part, les projets d'équipements publics engagés ou en réflexion dans chaque commune ont été reportés dans le plan guide.

Les secteurs de développement mixtes

En croisant les enjeux de centralité et les capacités foncières du territoire, le plan guide révèle une zone stratégique de développement sur l'agglomération autour de la zone des Nèves et de la gare de Salaise-sur-Sanne.

Ce secteur au contact de la ZIP Inspira, et traversé par la ligne TC structurante (ligne A) et la Sanne, possède un rôle important. De par sa visibilité depuis l'axe RN7 et son caractère inondable, l'aménagement de ce site devra être exemplaire et innovant, au regard des atouts et des contraintes dont il dispose, car il reflètera une certaine image de l'agglomération.

Les ambitions seront multiples :

- une densité des constructions en dehors de la zone inondable ;

- une mixité fonctionnelle alliant économie, hôtellerie, équipements, activités agricoles (pépinière bio, pôle agricole, etc.) et espaces naturels (mise en valeur du corridor écologique de la Sanne) ;

- une qualité architecturale, environnementale et paysagère des aménagements et des constructions ;

- une production d'énergies renouvelables ;

- une gestion des eaux pluviales et des crues (limiter l'imperméabilisation des sols dans les projets neufs et les secteurs existants) ;

- une prise en compte des nuisances acoustiques sur la RN7 et des risques d'inondation dans les aménagements paysagers et les constructions ;

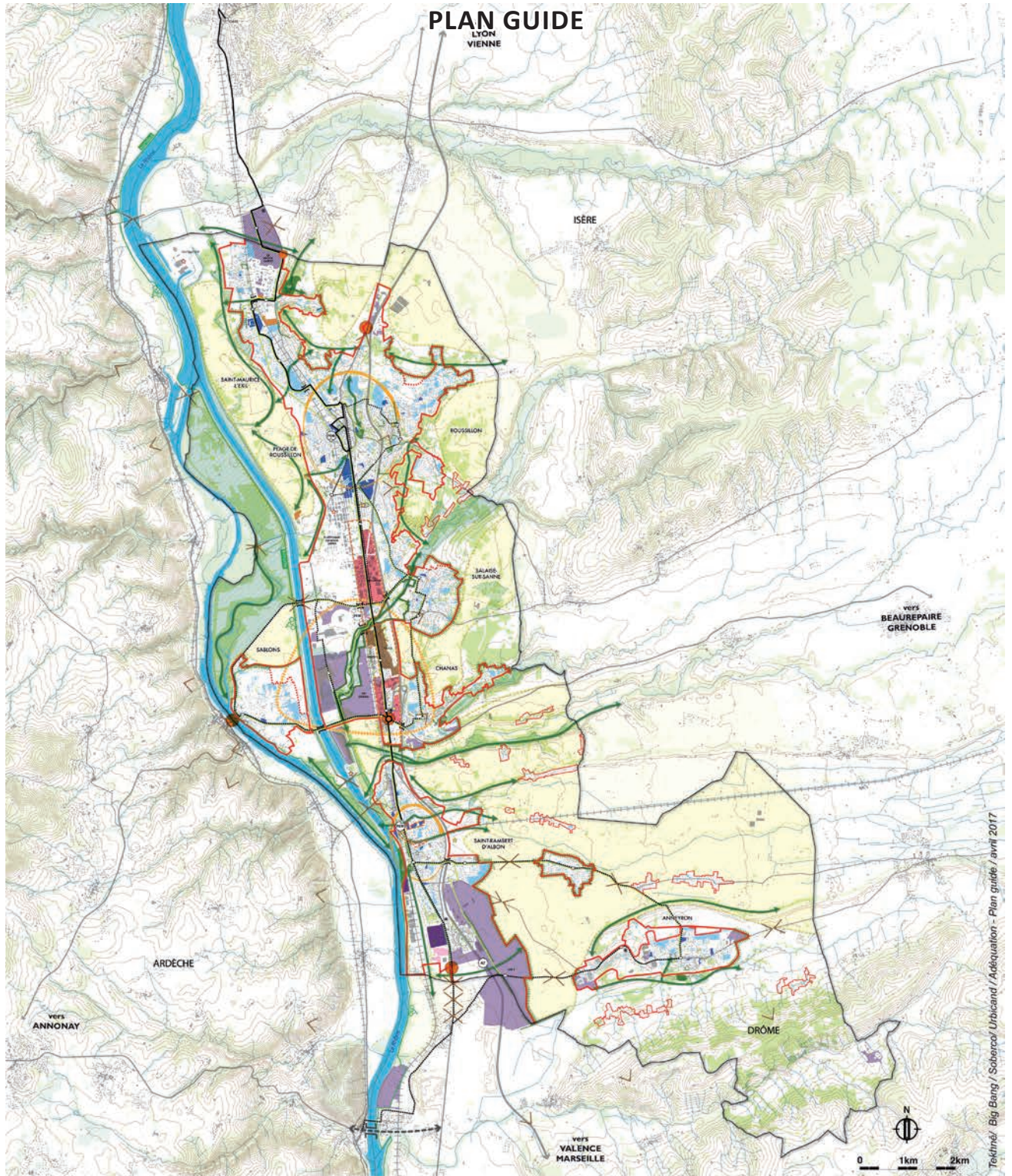
- une prise en compte des mobilités alternatives (autopartage, véhicules électriques, stationnement, transport à la demande, passerelle piétons/vélos, pistes cyclables, etc.) en lien avec la ZIP Inspira et Green 7 ;

- une gestion raisonnée des déchets ;

- etc.

Une étude urbaine plus approfondie devra être lancée pour définir la programmation et les principes d'urbanisation de cette zone (concours, dialogue compétitif, étude d'aménagement urbain et paysager). Une Analyse Environnementale et d'Urbanisme pourra être engagée dans le cadre de cette étude afin de garantir le respect des principes environnementaux dans le projet.

2.7 Synthèse



LÉGENDE

Axe 01 - Une urbanisation contenue dans ses limites, définies par les risques et les contraintes, qui valorise ses interfaces ville-nature

LES ESPACES AGRO-NATURELS À PRÉSERVER
 Les espaces à forte valeur écologique
 Les espaces boisés structurants
 Les entités agricoles fonctionnelles

LES ESPACES DE LIAISON À STRUCTURER
 Les coupures vertes d'agglomération
 Les continuités écologiques
 La trame verte urbaine à conforter
 Les alignements d'arbres structurants

LES LIMITES À L'URBANISATION À DÉFINIR
 Les limites strictes (limite intangible à long terme)
 Les limites souples (limite à moyen terme)
 Les lisières ville-campagne à qualifier

UN PAYSAGE URBAIN À RECONQUÉRIR
 Les entités urbaines à requalifier en priorité
 Les entrées d'agglomération structurantes

LES ÉLÉMENTS REPERE À METTRE EN VALEUR
 Les lieux identitaires liés à l'industrie
 Les lieux identitaires liés à l'intensité d'usage
 Les lieux identitaires liés au patrimoine architectural
 Les lieux identitaires liés au patrimoine paysager
 Les points de vue

Axe 02 - Un territoire qui capitalise sur ses infrastructures de transport Nord Sud

UN RÉSEAU TC D'AGGLOMÉRATION À STRUCTURER
 La ligne TC structurante
 Les lignes TC secondaires
 Les arrêts TC prioritaires

DES TRANSPORTS ALTERNATIFS À RENFORCER
 Les pôles d'échanges multimodaux existants
 Les pôles d'échanges multimodaux en réflexion
 Le réseau cyclable
 Les franchissements à sécuriser pour les modes actifs
 Les aires de covoiturage

DES POINTS D'ÉCHANGE À ÉTUDIER (emplacements non définitifs)
 Un nouveau demi-échangeur
 Une nouvelle infrastructure routière
 Un nouveau franchissement du Rhône

Axe 03 - Une organisation territoriale en trois pôles

LES CENTRALITÉS À VALORISER
 > densité, mixité, renouvellement, animation, espaces publics
 Deux centralités existantes complémentaires
 Une centralité en devenir




LES SECTEURS DE DÉVELOPPEMENT
 Les secteurs de renouvellement résidentiel
 Les secteurs de projet résidentiel
 Les secteurs commerciaux à optimiser
 Les secteurs économiques en développement
 Les secteurs économiques (ZA, ZI) à optimiser
 Les secteurs économiques (ZA, ZI) en développement
 Les secteurs d'équipements en projet
 Les secteurs de développement mixtes
 Les secteurs constructibles sous conditions (exposition aux risques)
 Les espaces urbanisés en 2016

Tékhné/ Big Bang / Soberco Urbanland / Adéquation - Plan guide - avril 2017





2.7 Synthèse

Axe 01 - Une urbanisation contenue dans ses limites, définies par les risques et les contraintes, qui valorise ses interfaces ville-nature




LES ESPACES AGRO-NATURELS À PRÉSERVER

-  Les espaces à forte valeur écologique
-  Les espaces boisés structurants
-  Les entités agricoles fonctionnelles



LES ESPACES DE LIAISON À STRUCTURER

-  Les coupures vertes d'agglomération
-  Les continuités écologiques
-  La trame verte urbaine à conforter
-  Les alignements d'arbres structurants






LES LIMITES À L'URBANISATION À DÉFINIR

-  Les limites strictes (limite intangible à long terme)
-  Les limites souples (limite à moyen terme)
-  Les lisières ville-campagne à qualifier

UN PAYSAGE URBAIN À RECONQUÉRIR




-  Les entités urbaines à requalifier en priorité
-  Les entrées d'agglomération structurantes

LES ÉLÉMENTS REPÈRE À METTRE EN VALEUR






-  Les lieux identitaires liés à l'industrie
-  Les lieux identitaires liés à l'intensité d'usage
-  Les lieux identitaires liés au patrimoine architectural
-  Les lieux identitaires liés au patrimoine paysager
-  Les points de vue

Axe 02 - Un territoire qui capitalise sur ses infrastructures de transport Nord Sud




UN RÉSEAU TC D'AGGLOMÉRATION À STRUCTURER

-  La ligne TC structurante
-  Les lignes TC secondaires
-  Les arrêts TC prioritaires

DES TRANSPORTS ALTERNATIFS À RENFORCER

-  Les pôles d'échanges multimodaux existants
-  Les pôles d'échanges multimodaux en réflexion
-  Le réseau cyclable
-  Les franchissements à sécuriser pour les modes actifs
-  Les aires de covoiturage



DES POINTS D'ÉCHANGE À ÉTUDIER (emplacements non définitifs)

-  Un nouveau demi-échangeur
-  Une nouvelle infrastructure routière
-  Un nouveau franchissement du Rhône

Axe 03 - Une organisation territoriale en trois pôles

LES CENTRALITÉS À VALORISER

> densité, mixité, renouvellement, animation, espaces publics

-  Deux centralités existantes complémentaires
-  Une centralité en devenir

LES SECTEURS DE DÉVELOPPEMENT

-  Les secteurs de renouvellement résidentiel
-  Les secteurs de projet résidentiel
-  Les secteurs commerciaux à optimiser
-  Les secteurs commerciaux en développement
-  Les secteurs économiques (ZA, ZI) à optimiser
-  Les secteurs économiques (ZA, ZI) en développement
-  Les secteurs d'équipements en projet
-  Les secteurs de développement mixtes
-  Les secteurs constructibles sous conditions (exposition aux risques)
-  Les espaces urbanisés en 2016

03- ANNEXES

Les séances d'animation

Atelier partenarial n°02

Objectif

Cet atelier avait pour objectif de partager les premiers éléments de scénarios d'évolution du territoire et ses impacts en terme de déplacements, de besoins d'accueil en équipements et services, et de paysage.

L'atelier a permis de définir une image de l'agglomération Roussillon Saint-Rambert d'Albon à l'horizon 2040 qui porte une identité forte et partagée par le plus grand nombre d'acteurs du territoire.

Moyens

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

- une première phase d'introduction de 30 min a permis
 - . de rappeler les conclusions de la première phase de portée à connaissances et de la dynamique choisie pour l'accueil des nouveaux habitants ;
 - . de présenter les besoins du territoire en terme d'équipements au regard des 12 000 habitants supplémentaires (moyenne) en 2040 ;
 - . d'esquisser des premières visions de scénarios d'évolution du territoire émanant des réflexions des participants.
- un travail en groupe : 2 groupes ont participé à l'élaboration des scénarios. Ils ont pu travaillé sur la thématique des déplacements, des équipements, de l'offre en services et du paysage (environ 30 min chacun) afin de croiser chaque thématique et d'observer les interactions compatibles ou non.
- synthèse et débriefing de la journée.

Planning

La rencontre s'est déroulée le 13 juin 2016, de 13h30 à 17h30 à la Mairie de Roussillon.



Atelier partenarial n°02

13h30	ACCUEIL DES PARTICIPANTS	
13h45	PLÉNIÈRE Rappel des objectifs du SAARRA Animation : M. Vial Présentation des scénarios d'évolution du territoire et des besoins programmatiques Animation : Tekhnê, Adéquation	
14H15		
14h15	<p>ATELIER DE TRAVAIL GROUPE 1</p> <ul style="list-style-type: none">- déplacements- équipements- services <p>- paysage, agriculture, environnement</p> <p>Animation : Big Bang, Adéquation</p>	<p>ATELIER DE TRAVAIL GROUPE 2</p> <ul style="list-style-type: none">- déplacements- équipements- services <p>- paysage, agriculture, environnement</p> <p>Animation : Tekhnê, Soberco</p>
16h15		
16h15	PAUSE	
16h30		
16h30	DÉBRIEFING + DÉBAT + SYNTHÈSE Animation : Equipe, Syndicat Mixte	
17h30		

Comité de pilotage n°03

Objectif

Ce troisième comité de pilotage a regroupé l'ensemble des élus de l'agglomération et des partenaires spécifiques aux enjeux évoqués (DDT, ZIP Inspira, SMIRCLAID).

Les bureaux d'étude Soberco et Urbicand ont apporté des informations complémentaires sur la disponibilité de la ressource en eau et la méthodologie d'analyse du gisement foncier sur l'ensemble des 8 communes.

Moyens

Le comité de pilotage s'est déroulé en séance plénière et a été conclu par des échanges sur la présentation de l'équipe.

Planning

La rencontre s'est déroulée le 01 juillet 2016, de 14h à 17h au siège d'Inspira.



Comité de pilotage n°04

Objectif

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

L'équipe Tekhnê a restitué les travaux de scénarisation réalisés au cours de l'atelier n°02 et a également réalisé une première esquisse du plan guide de l'agglomération à partir de 4 axes stratégiques et des premières pistes d'actions programmatiques.

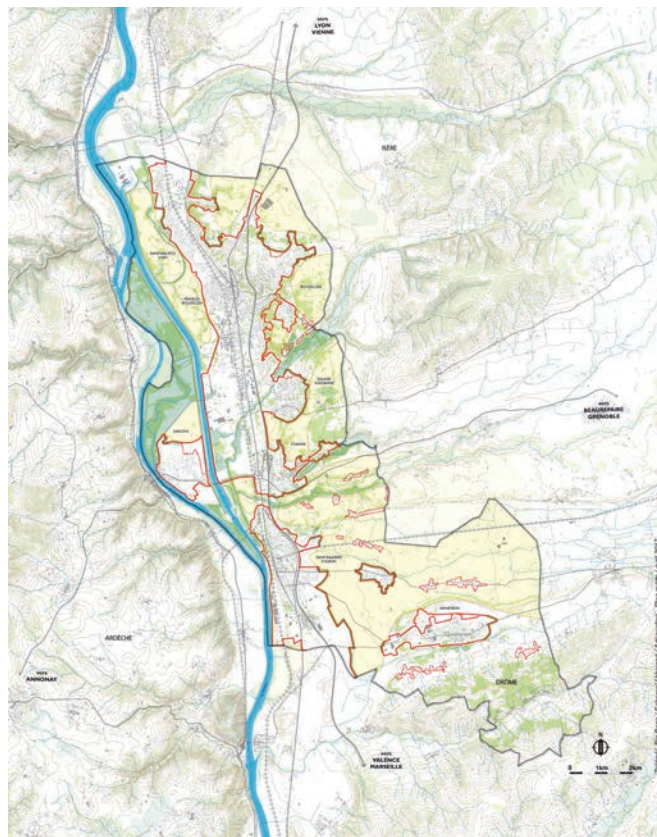
A la suite de ce comité de pilotage, trois axes stratégiques ont été retenus sur lesquels le travail de spatialisation du plan guide a été approfondi par l'équipe.

Moyens

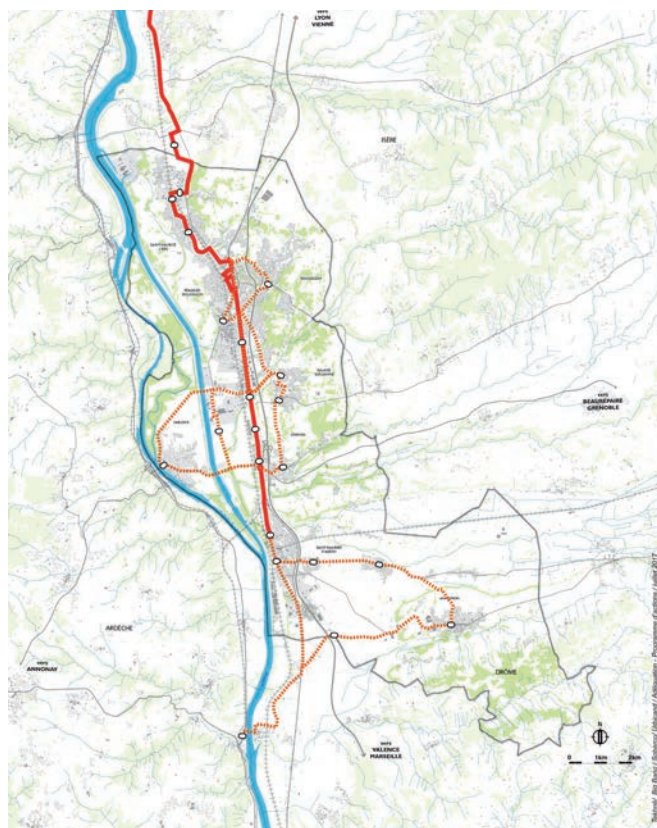
Le comité de pilotage s'est déroulé en séance plénière et a été conclu par des échanges sur la présentation de l'équipe.

Planning

La rencontre s'est déroulée le 09 septembre 2016, de 14h à 17h à la mairie d'Anneyron.



Extrait des actions programmatiques proposées
Axe 01 - Les limites à l'urbanisation



Extrait des actions programmatiques proposées
Axe 03 - Réseau de transports en commun

Atelier partenarial n°03

Objectif

Cet atelier avait pour objectif de co-construire le plan guide de l'agglomération à l'horizon de 2040.

Les groupes ont été amenés à réfléchir sur la structuration du territoire au regard des thèmes prédéfinis :

- 1 groupe a travaillé sur le socle environnemental et paysager ;
- 1 groupe a travaillé sur les liens, et la mobilité ;
- 1 groupe a travaillé sur la programmation urbaine et économique.

Moyens

L'Atelier se déroule sur 1/2 journée et se décompose de la manière suivante :

- une séance introductive a permis de :
 - . rappeler le cadre de la mission et son état d'avancement ;
 - . rappeler les principes retenus pour construire l'agglomération ;
 - . présenter les axes stratégiques de développement et les conditions de réalisation d'une agglomération ;
 - . questionner les personnes présentes sur leur vision de l'agglomération en 2040.
- un travail en groupe : 3 groupes ont participé à l'élaboration du plan guide et précisé spatialement les éléments fondateurs du plan guide à mettre en oeuvre ainsi que les opportunités et/ou les difficultés de mise en oeuvre des composantes du projet.
- une synthèse de la journée.

Planning

La rencontre s'est déroulée le 14 novembre 2016, de 13h à 17h à la mairie de Salaise-sur-Sanne.





Atelier partenarial n°03

13h30	ACCUEIL DES PARTICIPANTS		
13h45	SÉANCE INTRODUCTIVE Rappel des objectifs du SAARRA Animation : M. Vial Quel est l'ADN de l'agglomération en 2040 ? Animation : Tekhnê		
14H15			
14h15	<p>GROUPE 1 AXE 01</p> <p>Une urbanisation contenue dans ses limites qui valorise ses interfaces</p> <p>Animation : Big Bang, Soberco</p>	<p>GROUPE 2 AXE 02</p> <p>Un territoire qui capitalise sur ses infrastructures</p> <p>Animation : Tekhnê, Urbicand</p>	<p>GROUPE 3 AXE 03</p> <p>Une organisation territoriale en 3 pôles</p> <p>Animation : Tekhnê, Adéquation</p>
16h15			
16h15	PAUSE		
16h30			
16h30	DÉBRIEFING + DÉBAT + SYNTHÈSE Animation : Equipe, Syndicat Mixte		
17h15			



Comité de pilotage n°05

Objectif

Ce cinquième comité de pilotage avait pour objectif de présenter les ambitions du plan guide, et sa déclinaison en axes stratégiques. Chaque carte de synthèse par axe a transcrit de manière précise les propositions de l'atelier précédent. Certains questionnements encore en cours sur différents sujets ont également été abordés afin de pouvoir fixer de manière définitive le positionnement des élus.

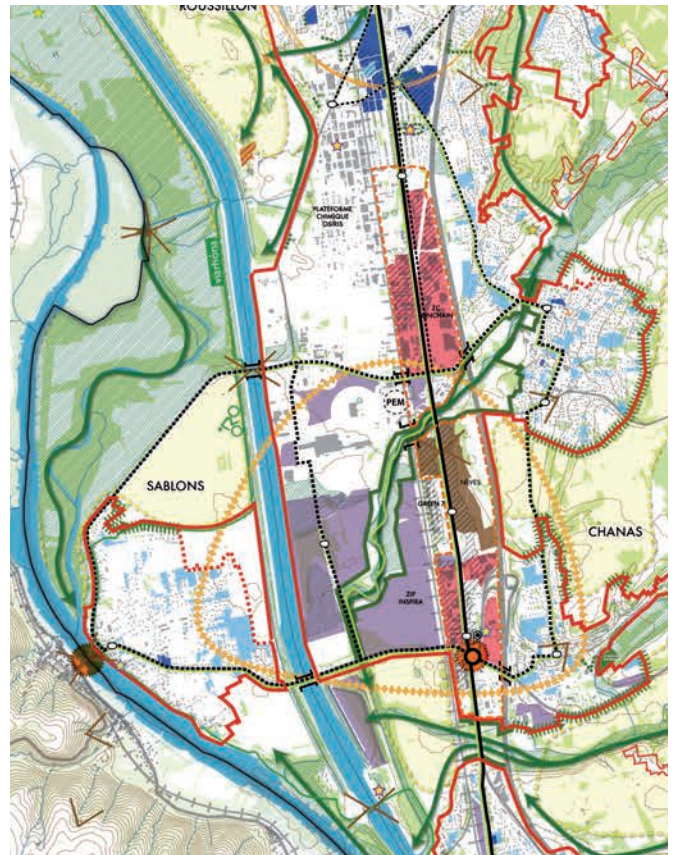
A la fin de la réunion, il a été demandé aux élus des 8 communes de regarder minutieusement les trois cartes de synthèse et d'énoncer les modifications nécessaires à réaliser. Le plan guide fixe ainsi à l'échelle de l'agglomération les bases du projet à l'horizon 2040 qui devra être décliné dans les documents propres à chaque commune.

Moyens

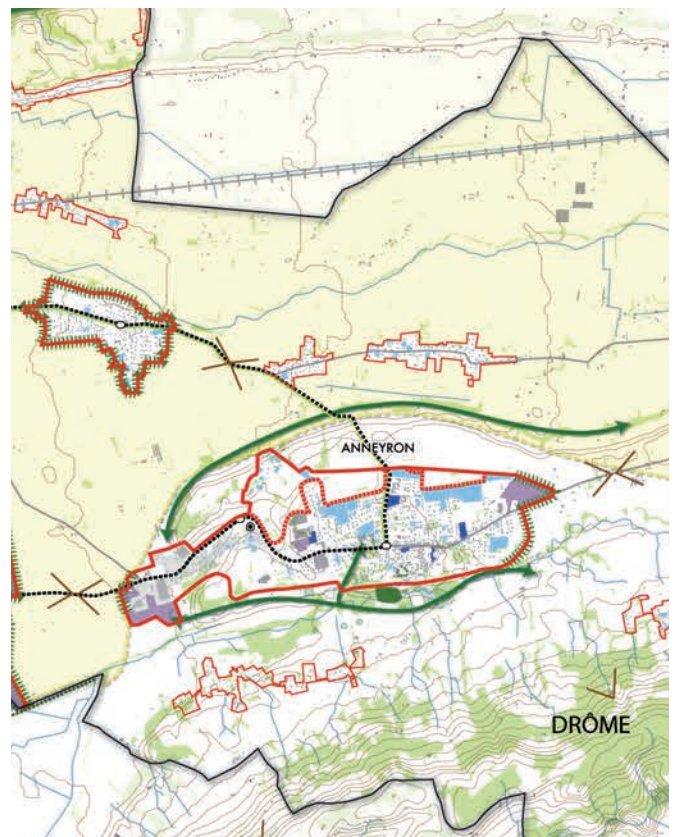
Le comité de pilotage s'est déroulé en séance plénière et a été conclu par des échanges sur la présentation de l'équipe.

Planning

La rencontre s'est déroulée le 09 décembre 2016, de 14h à 17h à la mairie de Péage-de-Roussillon.



Extrait du plan guide
Zoom secteur Centre



Extrait du plan guide
Zoom secteur Sud

Table des matières

Introduction	3
<i>Les objectifs du schéma d'aménagement de l'agglomération Roussillon Saint-Rambert-d'Albon</i>	4
<i>Vers un projet d'agglomération partagé et innovant</i>	4
La méthode de travail	7
Rappels des points clés du diagnostic	8
<i>Les cinq marqueurs du territoire</i>	8
<i>Un territoire contraint dans ses limites d'expansion</i>	10
<i>Des capacités foncières suffisantes</i>	10
01- SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT	13
1.1 Scénario 01 - «Les marges»	14
<i>Principes</i>	14
<i>Questionnements</i>	14
1.2 Scénario 02 - «Coeur d'agglomération»	15
<i>Principes</i>	15
<i>Questionnements</i>	15
1.3 Scénario 03 - «Renouvellement et émergence d'un nouveau pôle»	16
<i>Principes</i>	16
<i>Questionnements</i>	16
1.4 Synthèse	17
<i>Un scénario de développement urbain préférentiel</i>	17
<i>18 Principes partagés pour construire le plan guide</i>	17
02- PLAN GUIDE	19
2.1 Préalables	20
2.2 Les trois piliers du plan guide	21
<i>La soutenabilité</i>	21
<i>Le vivant</i>	21
<i>L'innovation</i>	21
2.3 Les conditions de réalisation d'une agglomération	22
2.4 Axe 01 - une urbanisation contenue dans ses limites qui valorise ses interfaces	24
<i>Enjeux</i>	25
<i>Objectifs</i>	25
<i>Les espaces agro-naturels à préserver</i>	26
<i>Les espaces de liaison à structurer</i>	26
<i>Les limites à l'urbanisation à définir</i>	27
<i>Un paysage urbain à reconquérir</i>	28
<i>Les éléments repère à mettre en valeur</i>	29
2.5 Axe 02 - un territoire qui capitalise sur ses infrastructures de transport nord sud	32
<i>Enjeux</i>	33
<i>Un réseau de transport en commun d'agglomération à structurer</i>	35
<i>Des transports alternatifs à renforcer</i>	35
<i>Des points d'échange à étudier</i>	36





Table des matières

2.6 Axe 03 - une organisation territoriale en 3 pôles	37
<i>Enjeux</i>	38
<i>Objectifs</i>	39
<i>Les centralités à valoriser</i>	39
<i>Les secteurs de développement résidentiel</i>	39
<i>Les secteurs de développement commercial</i>	40
<i>Les secteurs de développement économique</i>	40
<i>Les secteurs de développement programmatiques</i>	41
03- ANNEXES	44
<i>Atelier partenarial n°02</i>	45
<i>Comité de pilotage n°03</i>	47
<i>Rencontres communales</i>	48
<i>Comité de pilotage n°04</i>	49
<i>Atelier partenarial n°03</i>	50
<i>Comité de pilotage n°05</i>	52