

Révision du SCOT des Rives du Rhône

Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Document arrêté en Conseil Syndical le 14 février 2019

SOMMAIRE

Partie 1 : Les grandes ambitions du projet.....P.4

Ambition 1 : Les Rives du Rhône : territoire dynamique de la moyenne vallée du Rhône

- 1.1 Mettre en synergie les dynamiques économiques
- 1.2 Améliorer les mobilités, en particulier Est-Ouest
- 1.3 Conforter un développement démographique maîtrisé
- 1.4 Organiser un développement équilibré autour de l'armature urbaine du territoire

Ambition 2 : Intensifier les efforts pour faire évoluer les modes de développement

- 2.1. Protéger les ressources indispensables au développement du territoire
- 2.2. Valoriser économiquement les ressources du territoire
- 2.3. Revitaliser les centralités par le renouvellement urbain

Partie 2 : Les objectifs à atteindre pour la réussite du projet.....P.18

Objectif 1 : Valoriser les différentes formes d'économies locales

- 1.1 Soutenir l'industrie et l'artisanat, dans un contexte de mutation économique
- 1.2 Faciliter le développement des activités tertiaires et de services
- 1.3. Soutenir et consolider l'activité agricole et sylvicole
- 1.4. Equilibrer et stabiliser l'offre commerciale
- 1.5. Promouvoir le tourisme et la culture comme outil de développement économique du territoire

Objectif 2 : Intégrer les composantes environnementales et paysagères dans le développement du territoire

- 2.1 Positionner le paysage comme une composante à part entière du projet
- 2.2 Maintenir voire améliorer la richesse et la fonctionnalité écologique du territoire
- 2.3 Valoriser les diverses et nombreuses ressources du territoire
- 2.4 Limiter la vulnérabilité et l'exposition des populations aux risques et nuisances d'aujourd'hui comme de demain
- 2.5 Accompagner la transition énergétique et climatique

Objectif 3 : Améliorer les conditions d’accessibilité et de mobilité pour les habitants et les entreprises

- 3.1 Valoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle
- 3.2 Améliorer les conditions d’accessibilité sur le territoire, en s’appuyant sur les infrastructures existantes et futures
- 3.3 Atténuer les nuisances du trafic routier

Objectif 4 : Offrir des logements à tous dans des cadres de vie diversifiés, tous de qualité

- 4.1 Accueillir les habitants en ville et en campagne
- 4.2 Bâtir pour tous et pour mieux vivre ensemble
- 4.3 Favoriser le renouvellement urbain et à l’adaptation du parc existant
- 4.4 Optimiser l’efficacité foncière et la qualité architecturale et urbaine des nouveaux projets d’habitat
- 4.5 Conforter l’offre de services en cohérence avec les politiques de développement résidentiel
- 4.6 Accompagner et valoriser le déploiement des infrastructures numériques

Partie 3 : Focus sur les secteurs à enjeux.....P.55

Focus 1 : la Côtère Rhodanienne

Focus 2 : l’Agglomération Roussillon Saint Rambert d’Albon

Lexique.....P.65

Partie 1

Les grandes ambitions du projet

Ambition 1 : Les Rives du Rhône : territoire dynamique de la moyenne vallée du Rhône

La situation géographique, les 250 000 habitants, 100 000 Résidences Principales, 86 500 emplois sur place, les trois agglomérations, donnent au territoire des Rives du Rhône des dynamiques qu'il faut exploiter et orienter au mieux.

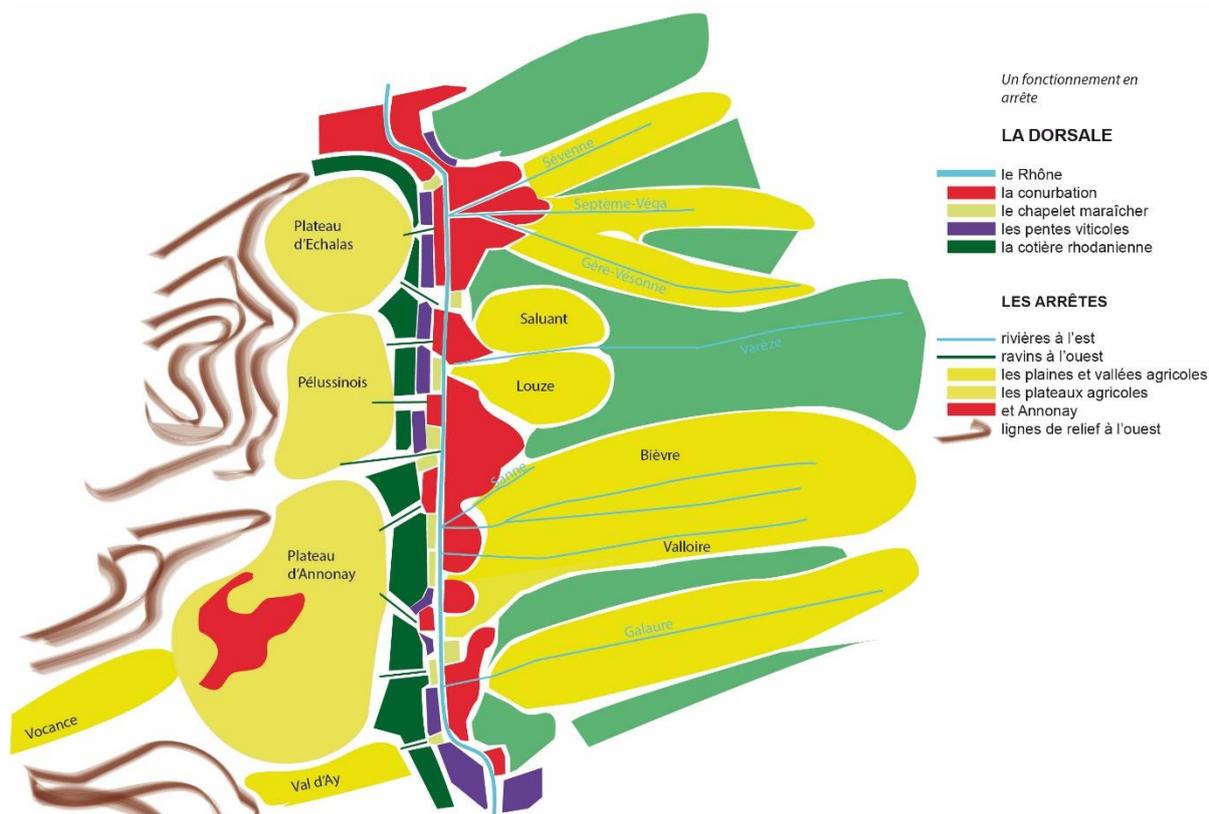
- *Territoire sud de la Métropole lyonnaise, il contribue à sa dynamique et profite de son niveau d'excellence européenne dans de très nombreux domaines. Dans ces riches échanges, la Communauté d'agglomération de Vienne a un rôle particulier à jouer, de rotule entre cette Métropole et le territoire.*
- *Segment de la vallée du Rhône, il comprend un chapelet de villes, riches d'industries et d'activités comme en particulier l'agglomération Roussillon St Rambert d'Albon, reliées par les importantes infrastructures faisant de cette vallée un couloir d'échanges économiques et humains de première importance. Ces derniers se jouent avec le nord -déjà évoqué- et le sud vers Valence toute proche, Marseille et la Méditerranée. Ils sont propices à la fixation d'activités nouvelles et au développement.*
- *Rural de part et d'autre de la vallée, il abrite des économies agricoles, forestières, touristiques et un tissu de PME-PMI développé, qui animent tous ces espaces péri-rhodaniens et leur confèrent des dynamiques propres, pas seulement résidentielles, propices à de nouveaux modes de vie et de productions. Les espaces péri-rhodaniens s'accrochent sur la vallée, via des liaisons Est Ouest à conforter.*
- *Intégrant maintenant le bassin d'Annonay, le Val d'Ay et le territoire de Beaurepaire, il s'ouvre encore un peu plus au Massif Central et s'enrichit d'une ville industrielle en pleine reconversion, qui s'oriente vers plus de polyvalence économique et valorise ses fonctions tertiaires.*

Aussi, l'aménagement du territoire des Rives du Rhône proposé pour ces 20 prochaines années est pensé pour faire face :

- *D'abord aux besoins liés à son dynamisme propre, c'est-à-dire à un développement endogène dans sa richesse et sa complexité : entreprises présentes, parcours résidentiels, qualité des lieux de vie, accessibilité,...*
- *Ensuite pour tenter de capter des activités génératrices d'emplois, liées aux flux d'échanges énormes et en tout genre de la vallée.*

Il faut le faire dans un territoire agrandi, plus large, où les espaces « péri-rhodaniens » doivent trouver toute leur place, chacun dans leur spécificité.

C'est pourquoi ce nouveau PADD est un peu moins mono centré sur la vallée, et pense le territoire en largeur comme en longueur. Le schéma ci-dessous représente la structure et les sous-secteurs en fonction desquels a été pensé et organisé le projet d'aménagement : un axe rhodanien qui reste tout de même central et forme la colonne vertébrale à laquelle viennent se greffer des vallées et plateaux de part et d'autre, l'ensemble formant et fonctionnant en arêtes de poisson orientées est-ouest.



Dans cette vision, des attentions particulières sont portées :

- A l'organisation de la conurbation quasi continue dans la vallée, dont les Rives de Rhône ne sont qu'un segment parmi d'autres, et dont les capacités d'accueil doivent être conjuguées avec les soucis d'amélioration du cadre de vie urbain, de protection des risques, des ressources et des espaces agricoles (maraîchers et viticoles), et de restauration écologique ;
- Au développement d'Annonay, de ses liens avec la vallée et de ses capacités de rayonnement sur le plateau et les vallées ardéchoises (Vocance, Val d'Ay) ;
- A chacun des secteurs de vallées, de plaine ou de plateau identifié, avec des nuances si besoin ;
- A l'articulation de tous ces espaces, qui passe par l'amélioration des liaisons est-ouest et de leurs points de raccordement aux axes rhodaniens.

1.1 Mettre en synergie les dynamiques économiques

Les élus souhaitent faire des Rives du Rhône un territoire économiquement plus autonome et fort, existant à part entière entre les principales agglomérations voisines. La stratégie inter-communautaire à l'échelle **du SCOT** réaffirme :

- Le rôle structurant des **trois agglomérations** Viennoise, Roussillon St Rambert d'Albon et Annonéenne, comme pôles d'emplois majeurs, industriels et tertiaires, à conforter.
 - **Vienne** comme **tête de pont** entre la Métropole lyonnaise et le territoire des Rives du Rhône, amenée à accueillir des activités spécifiques liées à la métropole et à rayonner sur le territoire, notamment en partie nord.
 - **L'agglomération Roussillon St Rambert d'Albon** et son rôle de **carrefour** entre les vallées nord-sud et est-ouest, grâce à son accessibilité multimodale, ses capacités foncières importantes.
 - **Annonay** comme **ville majeure entre plateaux ardéchois et vallée du Rhône**, qui accueille des industries de pointe et des services structurants, qui rayonne sur l'espace rural alentour et constitue un maillon majeur du réseau de ville ardéchoises (Privas, Aubenas).
- L'importance du **tissu d'activité (TPE, PME) dans les espaces péri-rhodaniens** qui contribue à la vitalité équilibrée des espaces ruraux, lieux de travail et de vie.

Le développement de ces économies territoriales s'inscrit dans des logiques plus vastes que le SCOT prend en compte :

- en s'inscrivant dans les réseaux et démarches régionaux d'aménagement du territoire : InterSCOT Lyonnais et Pôle Métropolitain au nord, entente **TRIDAN** (Transrhodanienne Isère Nord Drôme Ardèche) au centre, relation avec le territoire du **Grand Rovaltain** au sud.
- en soutenant les projets permettant de développer des relations matérielles ou immatérielles avec les pôles de la connaissance, les têtes de réseaux économiques, les services ou équipements de rangs supérieurs, présents dans les métropoles et agglomérations limitrophes. Le développement des complémentarités économiques avec les pôles de Grenoble, Valence et Romans sur Isère au Sud représente en particulier une ambition forte, parallèlement aux échanges avec le nord du SCOT (métropole lyonnaise, CAPI...) et aux échanges avec l'ouest du territoire (Saint Etienne).
- en portant des projets d'amélioration d'infrastructures tous modes et numériques.

1.2 Améliorer les mobilités, en particulier Est-Ouest

Un réseau de grandes infrastructures à améliorer

La localisation géographique stratégique du territoire a permis historiquement le développement de nombreux flux d'échanges, générateurs de développement économique.

L'objectif est de continuer à **valoriser la présence des axes de développement structurants Nord Sud** en :

- renforçant l'accessibilité au réseau autoroutier grâce à la création de 3 demi-diffuseurs prévus sur l'A7
- poursuivant l'amélioration de l'accessibilité et de la multimodalité des pôles gares du territoire, étroitement liée aux projets de renouvellement urbain déjà engagés, au maintien de la qualité de l'offre TER ;
- inscrivant les nombreux aménagements valorisant le fleuve Rhône à des fins économiques, touristiques ou énergétiques ;

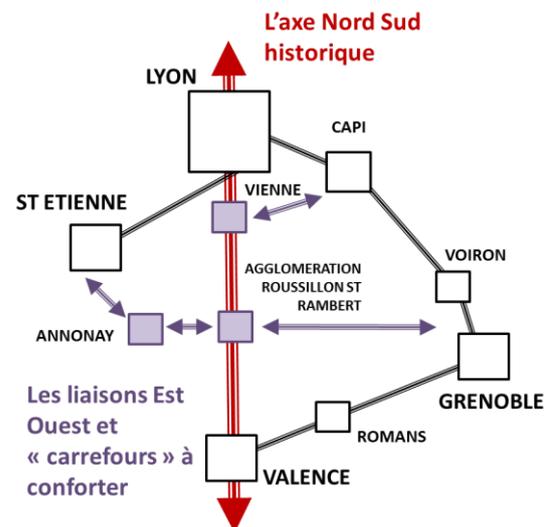
- étendant l'offre de transports urbains collectifs de Condrieu à St Rambert d'Albon dans la partie centrale du territoire (voire Anneyron).

L'extension et l'élargissement du territoire amène à apporter **plus d'attention à l'enjeu d'amélioration des échanges sur les axes Est Ouest.**

- **Pour l'axe des A47 et A46** qui tangentent le territoire au nord : tout projet de décongestion aura des répercussions sur les communes nord du SCOT, et ne devra pas se faire au détriment des intérêts locaux.

L'organisation de l'accès à l'A47 et aux gares de Givors et de Rives de Gier représente un objectif à prendre en compte notamment pour les communes du plateau de Condrieu (nord du Pilat), qui nécessitera en particulier une amélioration progressive des infrastructures connectant le plateau à la vallée du Gier.

- **Pour l'axe de la RD 75, de Vienne à l'Isle d'Abeau (Communauté d'Agglomération Porte Isère –CAPI-) et l'aéroport de St Exupéry- :** l'important développement de ces secteurs va fortement accroître les flux, jusqu'à la place St Louis à Vienne, et mérite à ce titre une approche métropolitaine, interSCOT plus fouillée.



- **Le grand axe St Etienne - Annonay – Serrières (RD 821)- Chanas et Chanas – Beaurepaire (RD 519) – Voiron, Grenoble :** l'amélioration des offres doit être recherchée pour renforcer cet axe économique à potentiel, conforter la position de carrefour de l'agglomération Roussillon St Rambert d'Albon, et désenclaver Annonay. Plusieurs projets structurants sont prioritaires pour permettre l'amélioration de cet axe Est Ouest :
 - La mise en place d'un nouveau franchissement du Rhône dans le secteur d'Andance, afin d'améliorer l'accès à la Rive Gauche depuis la RD82, ce qui permettra de limiter les flux sur la RD 820 et surtout de désengorger les flux au niveau du pont de Serrières.
 - L'amélioration de la liaison routière entre ce nouveau franchissement et l'échangeur devant être créé au sud de Saint Rambert d'Albon, afin de faciliter l'accès à l'autoroute A7 depuis la RD82.
 - La finalisation de la mise à deux fois deux voies de l'axe Annonay – Serrières (RD820), afin d'améliorer les temps d'accès à la vallée depuis le plateau d'Annonay.

Une offre de mobilités à adapter en tenant compte d'un contexte plus rural

En sus du développement de l'axe collectif structurant de la vallée du Rhône (ligne TER Lyon Valence), l'objectif est d'**améliorer les déplacements alternatifs Est Ouest et les déplacements dans les espaces péri-rhodaniens**, en recherchant :

- A mieux **connecter par des liaisons structurantes en transport collectif la vallée avec les polarités latérales**, en particulier Annonay (liaison Annonay – le Péage de Roussillon), Pélussin (liaison Pélussin – St Clair les Roches), Beaurepaire (liaison Beaurepaire – le Péage de Roussillon).
- A **développer des solutions de mobilité innovantes en milieu rural**, afin de faire évoluer les pratiques dans un contexte de faible densité (covoiturage, TAD, cars routiers, autopartage,...).
- A faciliter en particulier les rabattements depuis les espaces péri-rhodaniens vers la vallée et les gares (en intégrant les mobilités vers Valence en particulier pour le Val d’Ay).
- A développer les modes de déplacements doux, via des aménagements adaptés des espaces publics et des infrastructures, à l’échelle des grandes agglomérations mais également des plus petites communes.

L’organisation des mobilités entre la vallée et les plateaux en rive droite (Pilat, massif ardéchois) représente une problématique particulière. L’objectif est de maîtriser l’évolution des flux sur les axes routiers les moins calibrés permettant l’accès au plateau, et d’améliorer la sécurisation de ces axes pour les usagers.

1.3 Conforter un développement démographique maîtrisé

Promouvoir un développement plus local, en évitant la banlieurisation du territoire

Dans la continuité des orientations du précédent SCOT, **les élus affirment leur ambition de développement démographique et économique équilibré.**

L’objectif est de promouvoir un développement endogène qui cherche à faire croître au même rythme croissance démographique et croissance de l’emploi sur place, en milieu rural comme en milieu urbain.

Choisir une croissance démographique raisonnable

L’ambition est d’accueillir environ **47 000 habitants supplémentaires à l’horizon 2040**, ce qui représente un Taux Annuel de Variation d’environ +0,7% entre 2017 et 2040.

Ce taux été adapté par rapport aux ambitions démographiques déclinées dans le précédent SCOT afin de mieux prendre en compte :

- La **diminution générale des perspectives de croissance** depuis le milieu des années 2000 (tassement de la croissance observée ces dernières années- 2006 – 2013) ;
- Le **renforcement des politiques d’accueil de la métropole lyonnaise**, qui conduit de très volontaristes politiques de l’habitat, de déplacements et du cadre de vie pour maintenir sur place des ménages qui auparavant déménageaient dans les couronnes périphériques. Cette politique porte ses fruits comme l’indique l’amélioration du taux de croissance démographique de la Métropole ces dernières années.
- L’intégration dans le SCOT de territoires aux tendances démographiques passées moins fortes, notamment dans le secteur ardéchois.
- L’**ambition affirmée par les élus du territoire de préserver le cadre de vie** sur le territoire (environnement, paysages, gestion des risques) et les ressources (eau, agriculture, foncier).

Produire suffisamment de logements pour permettre l’accueil de populations

L'accueil de 47 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2040 induira la production d'environ 34 750 nouveaux logements (résidences principales). L'estimation des volumes de logements à créer prend en compte:

- Le besoin pour l'accueil des nouveaux habitants : environ 20 850 logements ;
- Le besoin pour pallier la diminution de la taille moyenne des ménages¹ : environ 7 550 logements.
- Le besoin pour le renouvellement naturel du parc existant : environ 6 350 logements.

1.4 Organiser un développement équilibré autour de l'armature urbaine du territoire

L'équilibre du développement résidentiel sur le territoire représente un enjeu fort, les principaux pôles (villes, bourgs) ayant connu en moyenne ces dernières décennies des taux de croissance moindre par rapport aux espaces périphériques et aux milieux ruraux. Le précédent SCOT a fixé des objectifs importants et innovants à l'époque en ce sens, qui sont ici repris, étendus aux nouveaux territoires, et quelque peu nuancés par secteurs.

L'objectif recherché est de trouver un juste équilibre démographique entre les polarités de l'armature et les espaces ruraux, permettant à tous de se développer raisonnablement.

Conforter l'accueil de populations dans les principales polarités de l'armature urbaine

Le renforcement démographique de l'armature urbaine doit permettre de :

- **Conforter les fonctions des pôles de l'armature urbaine** par le cumul d'actions sur le logement, l'offre de services et de commerces, et l'emploi ; actions indissociables d'interventions sur leur tissu urbain qu'il faut, au choix, renouveler, aérer en hyper-centre, embellir, qualifier l'espace public (Ambition 2)
- **Rapprocher les habitants des services, des emplois, et de l'offre de transport en commun** (gares, nœuds de transports en commun routiers) afin de réduire les temps de déplacement tous modes de transport confondus ;
- **Limiter la consommation d'espace et les impacts paysagers** et environnementaux générés ces dernières années par le développement plus fort en milieu rural.

L'objectif est d'accueillir plus de la moitié des nouveaux habitants dans les principales polarités urbaines (polarités d'agglomération et polarité intermédiaires dans la carte ci-après), ce qui nécessitera la production de plus de la moitié des nouveaux logements dans ces communes, qui accueillent une part importante des petits ménages.

Des objectifs différenciés sont fixés pour prendre en compte les spécificités de chacune. Il s'agit de :

- Redresser la situation de la ville d'Annonay, qui a connu un déclin démographique particulièrement marqué, et qu'il faut soutenir dans son objectif de reconquête démographique et globale, dont les effets commencent à être perceptibles. **Cette ambition est centrale et doit être confortée par le présent SCOT et le PLUi en cours d'élaboration d'Annonay Rhône Agglo en** fixant un rééquilibrage de l'accueil de populations entre la ville et les villages du bassin de vie (dont certaines communes du val d'Ay).
- **Poursuivre la politique de structuration et renforcement de l'agglomération Roussillon St Rambert d'Albon**, lancée par le précédent SCOT, avec des capacités **d'accueil de populations et d'activités** renforcées par rapport au reste du territoire, en lien avec les importants projets d'espaces d'activité qui doivent y être développés (INSPIRA, Axe 7). Toutefois, le retour d'expérience des premières années d'application du SCOT et des montages d'opérations, l'élaboration du Schéma d'Aménagement de l'Agglomération Roussillon – St

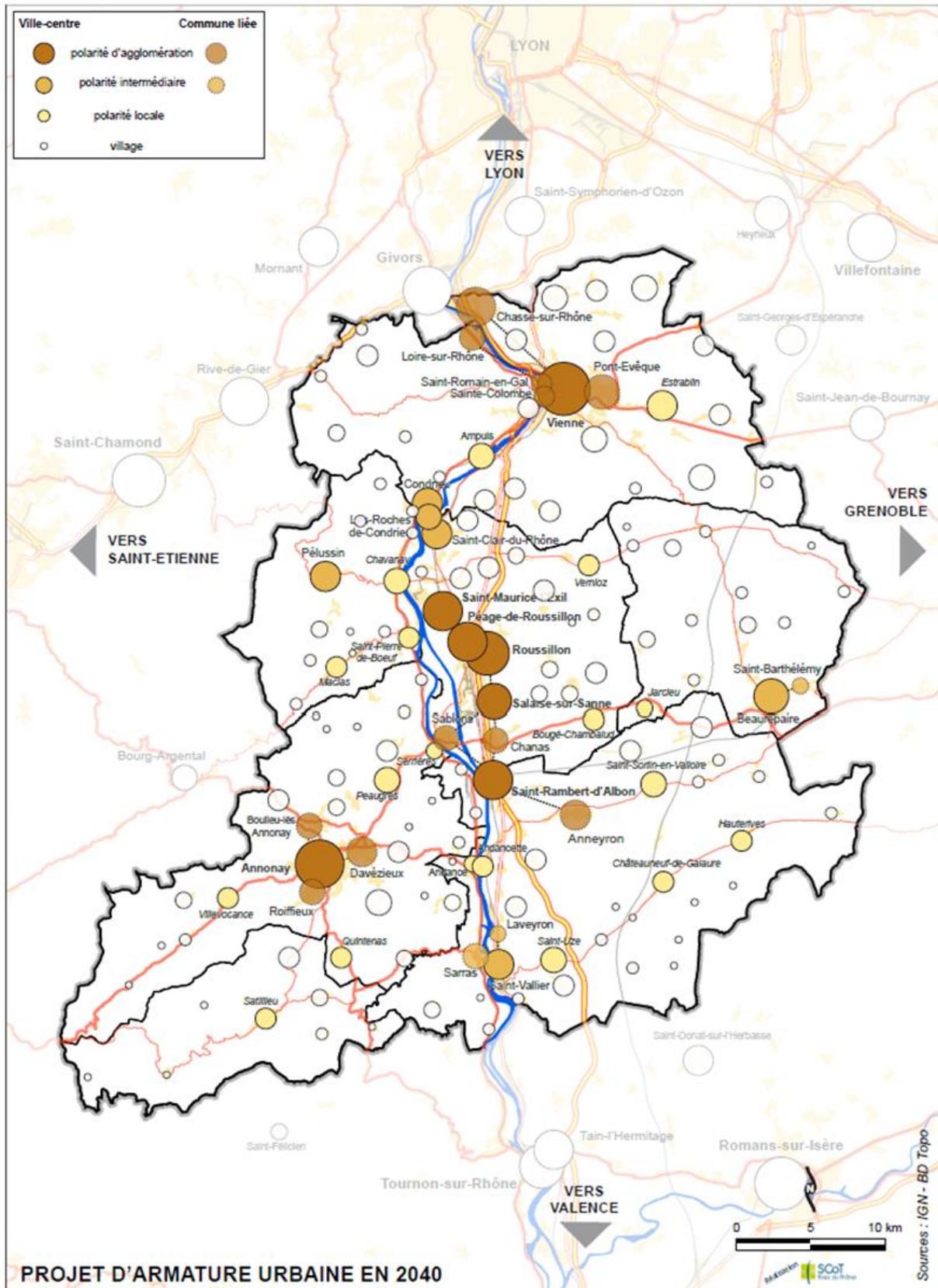
¹ L'hypothèse retenue est que la taille moyenne des ménages passe, à l'échelle du SCOT, de 2,38 en 2017 à 2,23 en 2040

Rambert d'Albon (SAARRA) amènent à nuancer quelque peu l'objectif de croissance démographique et la production de logements. Des objectifs spécifiques liés à l'aménagement de l'agglomération sont présentés spécifiquement dans la partie 3 du PADD (Focus).

- **Poursuivre le renforcement résidentiel de la polarité de Vienne**, en développant les partenariats avec les différents partenaires (Etat, EPORA, bailleurs sociaux...) pour continuer d'intensifier les politiques de renouvellement urbain, en particulier : densification, reconquête des friches à l'image du projet Vienne Sévène, intervention partenariale pour reconquérir la vallée de la Cance, reconquête des berges du Rhône, politiques d'amélioration de l'habitat dans le parc ancien du cœur historique,...
- Conforter les pôles urbains de St Vallier – Laveyron – Sarras, Beaurepaire – Saint Barthélémy, Pélussin, Condrieu – Les Roches de Condrieu – St Clair du Rhône, dans leur rôle de polarités intermédiaires, utile à leur territoire alentour.

D'autre part, les élus souhaitent **conforter le développement des polarités locales** (bourgs ruraux), qui jouent un rôle important dans la vitalité des espaces ruraux, en offrant des logements diversifiés, des services, des emplois. Cet objectif est nouveau par rapport au précédent SCOT.

En considérant les polarités locales, l'objectif est d'accueillir plus des deux tiers des nouveaux habitants dans les communes composant les polarités urbaines (polarités d'agglomérations, intermédiaires et locales), en y produisant au moins les 2/3 des nouveaux logements ; les villages accueilleront quant à eux 1/3 de la croissance démographique et moins d'1/3 des nouveaux logements.



	Part actuelle de la population	Part de la population supplémentaire accueillie	Part des nouveaux logements produits
Polarités d'agglomération	40%	44%	45%
Polarités intermédiaires	9%	9%	10%
Polarités locales	14%	15%	14%
Villages	37%	33%	32%

Maîtriser le développement résidentiel dans les espaces ruraux

Toujours en continuité par rapport au précédent SCOT, l'ambition des élus est de maîtriser le développement résidentiel dans les espaces péri-rhodaniens « ruraux » pour préserver leurs qualités productives (agricoles, forestières, ressources) et paysagères qui fondent leur attractivité résidentielle et touristique.

Pour s'adapter aux enjeux particuliers par secteurs, le PADD vise à bien maîtriser **la production de logements**, en particulier dans les secteurs suivants (cf. volet Habitat) :

- Dans le secteur de la Côtière Rhodanienne, présentant des **sensibilités environnementales et paysagères particulièrement fortes** (cf. partie 3, focus sur la Côtière Rhodanienne) ;
- Dans le secteur du Parc du Pilat, qui cumule de nombreuses sensibilités (paysagères, écologiques, agricoles) et qui connaît des problématiques de mobilité considérable (saturation de l'ex-RN86 et des axes routiers menant à la vallée).
- Dans le secteur du bassin d'Annonay, concerné par des **enjeux particulièrement importants d'équilibre démographique avec la ville d'Annonay**. Le redressement démographique d'Annonay ne pourra passer, à l'horizon 2040, que par une modération des rythmes de production de logements sur le reste du bassin de vie.
- Dans le secteur des **Piémonts de Bonnevaux**, plus éloigné des grands axes routiers et faiblement desservi par les transports en commun.
- Dans le secteur de la **vallée de la Galaure**, concerné par des **problématiques de déséquilibres de la ressource en eau**.

Ambition 2 : Intensifier les efforts pour faire évoluer les modes de développement

La transition écologique indispensable à mener pour répondre aux défis sociaux, climatiques, énergétiques actuels nécessite surtout une évolution vers un nouveau modèle économique et social, un modèle qui renouvelle nos façons de consommer, de produire, de travailler, d'habiter et de vivre ensemble et qui va au-delà d'un simple verdissement de notre modèle de société actuel.

Si le virage a commencé à s'amorcer doucement, y compris dans la vision de l'aménagement du territoire que promouvait le précédent SCOT, il s'agit maintenant de changer d'échelle, en dépassant le stade de la prise de conscience, des initiatives pionnières et des premières mesures sectorielles, pour aller vers une mise en mouvement coordonnée de l'ensemble des acteurs de la société et secteurs de l'économie.

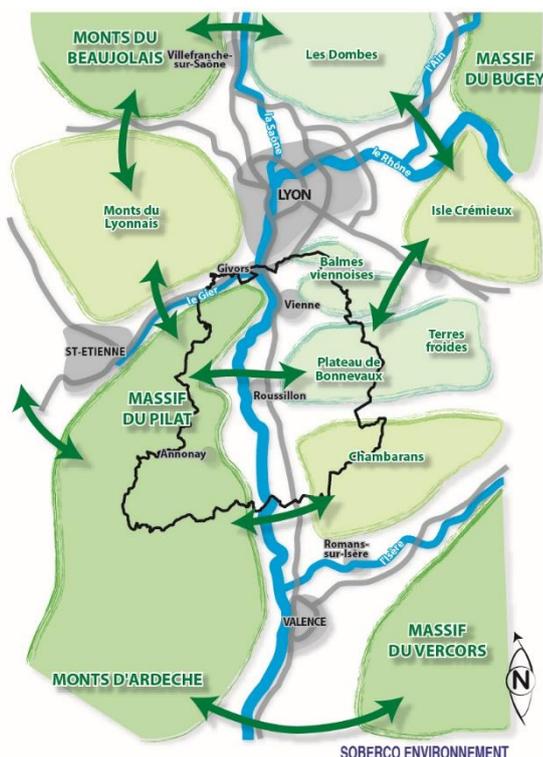
Les orientations déjà prises dans le SCOT des Rives du Rhône doivent être amplifiées pour constituer un des leviers d'actions qui permettra d'assurer cette transition, en planifiant les espaces de développement, en protégeant les ressources indispensables et d'organiser progressivement un nouveau modèle, plus adapté.

Cette transition écologique doit constituer le filtre d'appréhension des choix de développement sur le moyen et long terme. Elle se base sur la protection durable des ressources et du patrimoine, sur leur valorisation économique et sociale, mais aussi sur un mode d'urbanisation privilégiant le renouvellement à l'extension urbaine.

2.1. Protéger les ressources indispensables au développement du territoire

L'espace, l'énergie, l'eau, la biodiversité constituent les ressources locales à ménager du fait de leur rareté. Les enjeux sont aujourd'hui connus et le SCOT des Rives du Rhône participe à la protection des ressources en organisant plus rationnellement l'aménagement du territoire, en préservant des espaces stratégiques, ... Ainsi, les ambitions portent essentiellement sur :

- La rationalisation de la consommation d'espace avec une ferme volonté de réinvestir les espaces déjà urbanisés et d'optimiser les besoins de foncier ;
- L'amélioration des performances énergétiques du territoire, aussi bien d'un point de vue des constructions que des mobilités et de son fonctionnement général (sobriété énergétique, réduction des besoins) ;
- La protection de la ressource en eau superficielle et souterraine, mais également l'adéquation entre les besoins générés par le développement et les ressources disponibles sur le territoire, sans engager de coût majeur pour les collectivités. En effet, même si globalement la ressource disponible semble suffisante pour assurer les différents usages (eau potable, industrie, irrigation, milieux aquatiques, ...), certains territoires devront mettre en œuvre des mesures complémentaires (vocation résidentielle plus limitée, réduction des prélèvements, interconnexions avec des ressources plus lointaines, ...) pour concilier l'ensemble de ces usages.



- Le maintien de la biodiversité, voire son amélioration, en préservant les espaces naturels remarquables, mais également l'ensemble de la matrice agro-naturelle qui sert à la fois d'habitat mais également de support de déplacement de la faune, concourant aux fonctionnalités écologiques du territoire.

Une partie de la frange ouest du territoire s'inscrit dans le Parc Naturel Régional du Pilat, qui présente des ambitions fortes en matière de préservation de la biodiversité avec notamment un objectif de maintien de 70% du territoire Parc en matrice naturelle.

- La biodiversité constitue un patrimoine commun, dont les services rendus, encore peu valorisés aujourd'hui, constituent pourtant des atouts indispensables pour la vitalité et la viabilité des territoires. Le projet de territoire valorise son positionnement stratégique au cœur d'un réseau maillé d'entités naturelles et paysagères structurantes et s'appuie sur de grandes continuités vertes comme armature au projet d'aménagement. Les politiques d'aménagement devront intégrer des objectifs de biodiversité « positive », en cohérence avec la charte territoriale réalisée sur ce sujet.

2.2. Valoriser économiquement les ressources du territoire

Les contraintes associées à un autre usage des ressources, plus modéré, sont à considérer comme une opportunité de changement vers un modèle plus adapté. Cette transition doit s'accompagner d'une valorisation plus locale des ressources, pour en tirer profit et accroître ainsi les capacités de développement du territoire.

Les ambitions portées dans le cadre du SCOT s'appuient sur les ressources, mais également les compétences et les savoir-faire permettant de les valoriser :

- La valorisation des productions agricoles et sylvicoles, en recherchant, grâce à la diversité des produits et des terroirs, à répondre à la demande locale, afin de développer une certaine autosuffisance alimentaire ;
- La production d'énergies renouvelables, s'appuyant également sur la diversité des gisements (soleil, vent, aquifère, déchets, eaux usées, bois, ...) en essayant de rapprocher la production des besoins de consommations et de tendre vers l'autonomie énergétique.
- Labellisé « Grand Projet Rhône-Alpes » (GPRA), le territoire Rhône Médian s'appuie sur 2 orientations stratégiques, piliers de la transition vers une économie écologique : l'écologie industrielle et territoriale et le report modal des marchandises de la route vers le fleuve ou le rail. Dans cet élan donné au territoire, les principes de l'économie circulaire sont à développer dans les différents domaines et privilégient des positionnements d'entreprises adaptés et réfléchis afin de faciliter les transferts de flux. Toujours dans cet esprit, les déchets constituent une ressource à la fois « matière » et « énergie » et sont à placer au cœur de l'économie circulaire.

2.3. Revitaliser les centralités par le renouvellement urbain

Redonner de l'attractivité aux centralités en valorisant leurs fonctions fondamentales

Face à la dévitalisation des centralités, à toutes les échelles de polarités (d'agglomération, intermédiaires et locales), les élus souhaitent **affirmer la revitalisation des centralités urbaines et villageoises comme une priorité forte du nouveau SCOT**, car cette revitalisation est indispensable au maintien de l'attractivité du territoire à long terme. L'objectif est de **redonner aux centralités urbaines et villageoises leurs fonctions fondamentales, mixtes et complémentaires** :

- La **fonction d'habitat**, en proposant une offre de logements renouvelée et adaptée par rapport aux attentes des ménages.
- La **fonction de services**, en maintenant et en localisant les nouveaux services dans ou au plus près des centralités (services et équipements de santé, administratifs, aux personnes).
- La **fonction économique**, en facilitant l'implantation des entreprises artisanales ou tertiaires dans ou à proximité des centres.
- La **fonction commerciale**, en maintenant et en améliorant l'offre de centralité,
- La **fonction patrimoniale et identitaire**, en améliorant la qualité des espaces publics et la place de la nature en ville et en reconquérant le patrimoine bâti dégradé, voire en le démolissant pour aérer les tissus urbains trop denses.

Il faut regrouper à nouveau toutes ces fonctions si l'on veut recréer l'animation et la convivialité des centres, caractéristiques des villes et bourgs français. Afin de réussir ce pari, le SCOT fixe les objectifs suivants qui sont autant de moyens nécessaires :

- **Viser une production de logements plus intense dans les polarités de l'armature urbaine à tous les niveaux ;**
- **Limiter le développement des zones commerciales et de services en périphéries ;**
- **Investir sur le renouvellement urbain**, à toutes les échelles (voir ci-après).

La revitalisation des centralités représente un enjeu particulièrement fort dans la ville d'Annonay et dans le bi-pôle Roussillon – le Péage de Roussillon. Des orientations spécifiques relatives à ces centralités sont détaillées dans la partie 3 du PADD (focus sur l'agglomération Roussillon Saint Rambert d'Albon et l'agglomération d'Annonay).

Intensifier le renouvellement urbain

Dans ce nouveau SCOT, les élus souhaitent opérer un basculement, même s'il sera progressif, vers beaucoup plus de renouvellement urbain, dans tous les domaines.

- **Il est une condition indispensable à la revitalisation des centralités** et au maintien de l'équilibre démographique entre les polarités urbaines et le monde rural. C'est un levier incontournable, qui nécessite des moyens et outils publics volontaristes et de long terme (Politiques foncières, PLU avec leurs OAP et règlement, ...) pour relancer les dynamiques privées.
- **Il est également une condition pour répondre aux ambitions environnementales du projet** : il permet de limiter la consommation d'espace en recréant la ville sur la ville, de véritablement rapprocher les populations des nœuds de transport en commun et de favoriser les mobilités douces.

Des politiques ambitieuses seront réalisées sur les principales agglomérations et villes :

- **Dans l'agglomération de Vienne, il s'agira de poursuivre les dynamiques engagées, en particulier sur la ville centre**, via le renouvellement du centre historique, de la vallée de la Gère, du quartier Vienne Sévenne et des espaces en mutation dans les faubourgs Sud (espace Saint Germain, Pyramide Sud...). Le chantier ambitieux de reconquête des voies sur berges constituera également un axe fort pour le renouvellement.
- **Les politiques de renouvellement seront poursuivies dans la ville centre d'Annonay, en prenant en compte un contexte spécifique appelant à dé-densifier** certains secteurs et à recréer des espaces publics de qualité au-delà des politiques traditionnelles de densification de l'habitat. Des orientations spécifiques sont proposées dans la partie 3 du PADD (focus sur l'agglomération d'Annonay).
- **Les politiques de renouvellement gagneront à être intensifiées au niveau de l'agglomération Roussillon St Rambert d'Albon, en structurant une vision globale et cohérente des travaux à mener à l'horizon 2040** : revitalisation des centres de Roussillon, du Péage de Roussillon et de Saint Rambert d'Albon, traitement des espaces commerciaux périphériques vieillissants, aménagement des espaces sous contraintes à proximité des grandes infrastructures (RN7, A7, PLM). Des orientations spécifiques sont proposées dans la partie 3 du PADD (focus sur l'agglomération Roussillon Saint Rambert d'Albon).
- Au-delà des grandes agglomérations, **le renouvellement constituera une priorité dans les centralités des polarités intermédiaires ou locales particulièrement contraintes ou présentant des espaces dégradés** (Condrieu, Beaurepaire, Saint Vallier, Serrières, Andance – Andancette...).

L'objectif, et le pari important sur l'avenir, est de redonner une attractivité globale à toutes les communes sur le territoire, avec, dans plusieurs décennies, à la fois des campagnes dynamiques et des centralités urbaines de qualité.

Partie 2

Les objectifs à atteindre pour la réussite du projet

Objectif 1 : Valoriser les différentes formes d'économies locales

1.1 Soutenir l'industrie et l'artisanat, dans un contexte de mutation économique

Le territoire accueille des activités industrielles importantes, avec des grands groupes aux besoins spécifiques mais également un tissu dense et varié de TPE et de PMI qui se répartissent de manière plus diffuse sur le territoire, y compris dans les espaces ruraux.

Les activités industrielles ont connu des difficultés notables au cours des dernières années, mais le territoire continue de créer de l'emploi. Plusieurs enjeux ont été identifiés par rapport aux politiques futures : le développement de l'offre de services et de réseaux, l'amélioration de l'offre de formation, le développement des filières industrielles innovantes.

Promouvoir le maintien de tous les types d'entreprises, et l'implantation des filières porteuses d'avenir

Les élus ont affirmé leur ambition de renforcer les activités industrielles et artisanales, en recherchant à la fois :

- Le **maintien des grands groupes industriels** (Iveco, Guilloteau, Candia,...) et des principales filières industrielles sur le territoire, en particulier au niveau des polarités économiques majeures (agglomérations) et des grands sites de développement d'envergure métropolitaine ou régionale.
- Le **maintien des activités artisanales diffuses en milieu rural** qui sont portées par un réseau dense de TPE et de PME réparti sur tout le territoire.

En outre, le **développement des filières innovantes permettant de mieux valoriser les ressources locales** (industrie verte, bois énergie, recyclage et valorisation des déchets...) est à encourager, dans la poursuite des dynamiques engagées notamment au niveau du Grand Projet Régional Rhône Médian. Ces filières doivent permettre de générer des emplois sur le territoire au cours des prochaines décennies, afin de maintenir la spécificité industrielle locale. Le développement des énergies renouvelables représente une ambition également dans les espaces ruraux, qui disposent de nombreuses ressources (exemple du territoire du Val d'Ay portant des politiques de développement spécifiques).

L'ambition est de **mettre en cohérence, dans le cadre du SCOT, les politiques d'aménagement économique** des différents EPCI qui constituent le territoire.

Organiser des politiques d'aménagement économique qui répondent aux besoins des entreprises en milieu urbain comme rural

L'objectif est de **promouvoir des politiques d'aménagement (foncier, immobilier, renouvellement) qui répondent aux attentes des différentes catégories d'entreprises** :

- L'objectif est avant tout de **permettre le renouvellement des espaces économiques existants**, en particulier pour les espaces vieillissants qui ne répondent plus aux attentes des entreprises. Le renouvellement des espaces économiques existants pourra permettre de créer une nouvelle offre économique, mais également servir d'autres vocations (production d'habitat, espaces publics).

Des politiques ambitieuses de renouvellement seront en particulier mobilisées sur les grands sites industriels en friches ou en cours d'enrichissement, en distinguant les espaces périphériques amenés à conserver une fonction économique (Loire sur Rhône, Pont à Mousson...), et les sites industriels en zones urbaines denses amenés à changer de destination (exemple de Vienne Sévenne qui doit accueillir du logement et des activités tertiaires). Le renouvellement des ZA à vocation commerciale vieillissantes représente également un objectif important (Jonchain Nord à Salaise, Rond-point de Chanas, Saint Vallier Nord, zone commerciale de Davézieux).

- Au-delà du renouvellement, l'objectif est de **proposer une offre foncière et immobilière de qualité qui réponde aux besoins d'implantation des entreprises** dans les différents bassins de vie. En effet, il est indispensable de pouvoir offrir des conditions d'accueil satisfaisantes aux besoins des entreprises notamment la demande issue d'un développement endogène. Les besoins fonciers pour l'accueil devront permettre de mettre en œuvre les stratégies de développement économique exprimées par les EPCI dans leur Schéma d'Accueil des Entreprises.
- Afin de répondre aux besoins d'implantation des entreprises, il s'agira de s'appuyer sur le maillage existant de zones d'activités (zones d'intérêt métropolitain / régional, zones d'intérêt SCOT). Les politiques d'aménagement devront intégrer l'évolution des besoins des entreprises, avec des attentes accrues en termes d'accessibilité numérique, de mise en réseau des structures, de développement des services et équipements mutualisés sur les sites d'activité, y compris en milieu rural.

En milieu rural, les besoins d'accueil d'activités économiques devront être anticipés, en favorisant l'accueil dans les tissus bâtis existants. Le développement de petits espaces d'activité pourra toutefois s'avérer nécessaire pour accueillir certains types d'activités qui peuvent difficilement s'implanter à proximité des espaces résidentiels (activités nuisantes en particulier). L'objectif est de faciliter le **maintien des TPE dans les villages**, sans chercher à centraliser l'ensemble des activités économiques dans les grands espaces d'activité. Afin d'identifier les espaces d'activité à développer à l'échelle locale, l'objectif est de s'appuyer sur des schémas d'accueil d'entreprises réalisés à l'échelle intercommunale, affichant une stratégie de développement globale qui permette de justifier les besoins fonciers pour l'accueil des entreprises. Le développement d'espaces partagés pour les entreprises (coworking) est également à promouvoir, en lien avec la montée en puissance du télétravail.

Accueillir un développement autour des industries vertes et de la multimodalité, en s'appuyant sur les deux sites majeurs de la ZIP INSPIRA et d'Axe 7

Afin de soutenir le développement économique endogène, le développement des industries innovantes et de la logistique multimodale, **les élus affirment l'importance du développement des grands projets de la ZIP Inspira et du site Axe 7**, qui prévoient à long terme l'ouverture de 350 à 400 hectares pour l'accueil d'activités (nouvelles implantations). Les surfaces concernées représentent l'ambition de développement à long terme et non la disponibilité à court terme sur les deux sites, cette disponibilité étant nettement plus restreinte.

L'objectif est de phaser le développement de ces deux grands projets économiques, leur aboutissement dépassant l'horizon 2040, et d'optimiser leur qualité. Les deux sites ont vocation à accueillir des activités industrielles et logistiques multimodales, et nécessiteront un haut niveau d'accessibilité ainsi qu'une desserte Très Haut Débit.

L'objectif est de rechercher un développement des deux sites en complémentarité, en valorisant les spécificités de chacun. En particulier, les objectifs suivants sont définis :

- Poursuivre la coopération active pour le développement des deux sites, en s'appuyant sur les initiatives déjà engagées ;
- Définir un schéma d'aménagement pour chacune des zones permettant de préciser le phasage de leur développement respectif ;
- Définir les principes d'organisation des flux logistiques sur les deux sites, l'ambition étant que le site Axe 7 contribue à accueillir les flux logistiques multimodaux générés par les activités de la ZIP INSPIRA.

L'agglomération Roussillon Saint Rambert d'Albon est amenée à accueillir, à l'horizon 2040, un développement économique important autour des grands projets d'aménagement précités. La structuration de ce développement est abordée dans les objectifs spécifiques d'aménagement définis dans la partie 3 du PADD (zoom sur l'aménagement et le développement de l'agglomération Roussillon Saint Rambert d'Albon).

Encourager le renouvellement du site industrialo-portuaire de Loire sur Rhône, afin de permettre son développement

Le site de Loire sur Rhône, avec 45 hectares disponibles en 2017, représente un site important d'envergure métropolitaine (site identifié dans le schéma portuaire), avec une position stratégique par rapport à Lyon et au port Edouard Heriot. L'objectif est de permettre le renouvellement et le développement du site afin d'accueillir de nouvelles activités industrialo-portuaires, en complément du développement prévu au niveau de la ZIP.

Le site présente des problématiques d'accessibilité, avec une connexion à l'autoroute qui reste fragile, nécessitant la traversée de la ville de Givors et de Vienne / St Romain en Gal. Il est indispensable d'améliorer l'accessibilité du site et de limiter l'impact des trafics poids lourds sur les centres de Vienne et de Givors, en s'appuyant sur la mise en place ouvrage dans le secteur Nord du SCOT.

S'inscrire dans les exigences qualitatives et environnementales du XXIème siècle

Le développement de grands sites économiques est susceptible d'avoir des impacts notables sur le paysage et l'environnement. Tout d'abord, la priorité doit être donnée à l'optimisation et au développement des zones d'activités existantes et/ou identifiées au Scot avant d'en créer de nouvelles, dans le respect des orientations fixées par le DOO. Par ailleurs, dans le but de diminuer leur impact, le développement des zones d'activités économiques ou commerciales intégrera en amont les problématiques environnementales et paysagères pour tendre vers l'émergence d'éco-zones à forte valeur ajoutée en termes d'image pour le territoire. Cela intègre prioritairement :

- La mise en place de nouveaux modèles d'aménagement :
 - Le réinvestissement de sites déjà urbanisés, des friches industrielles et commerciales,
 - Le développement des sites d'activité dans les secteurs de moindre intérêt écologique et agronomique,
 - La desserte en transport collectif et en modes doux de ces nouveaux sites, en particulier pour les zones d'intérêt métropolitain / régional et les principales zones intercommunales,
 - La proximité de certaines entreprises afin de privilégier la mise en place d'une économie circulaire.
- L'intégration des enjeux paysagers et environnementaux dans les modalités d'aménagement :
 - Renforcer les exigences de réduction des consommations énergétiques et viser l'autonomie énergétique des parcs d'activités
 - Mettre en place des aménagements favorisant le développement de la biodiversité, au droit des espaces verts et des bâtiments
 - Intégrer la gestion des eaux pluviales dans les aménagements, en privilégiant la collecte et la rétention à ciel ouvert.

1.2 Faciliter le développement des activités tertiaires et de services

L'économie tertiaire, autour des emplois de services aux entreprises, recherche-développement, formations, créations, numérique, mais aussi autour des services à la personne et des qualités de vie, représente une part croissante de l'emploi local.

L'ambition est de conquérir des entreprises dans tous ces domaines :

- En s'appuyant et développant les liens autour des entreprises implantées à Vienne ainsi que dans les agglomérations Roussillon Saint Rambert d'Albon et Annonay.
- En facilitant le **développement du secteur médico-social**, 3^{ème} employeur des Rives du Rhône, (environ 4500 emplois) pour répondre au vieillissement démographique des prochaines décennies d'une part, et aux grands enjeux de santé publique (impacts de la détérioration de la qualité de l'air, des composants toxiques dans l'alimentation, des modes de vie et d'alimentation...). Le développement du secteur médico-social représente un enjeu sociodémographique majeur, et une opportunité économique importante pour les prochaines années.

Le développement tertiaire sur l'agglomération de Vienne, et particulièrement à Vienne, reste une priorité forte, pour affirmer ce pôle d'emploi « métropolitain supérieur » déjà existant au nord du territoire. Vienne offre un cadre de travail et de vie qui peut séduire de nombreuses entreprises et familles d'origine ou de culture « urbaine » : proximité immédiate de Lyon, de ses centres d'affaires, et du vaste tissu d'entreprises implantées dans la métropole et facilement accessible ; offre locale de services de formation et accompagnement aux entreprises ; bon niveau du commerce local et de l'offre culturelle, qualité urbaine certaine...

L'agglomération développe déjà des programmes immobiliers, essentiellement de bureaux, pour les entreprises au quartier St Germain, à proximité de la gare Vienne centre. L'objectif est de poursuivre les efforts engagés en termes d'offre, en s'appuyant sur les projets de renouvellement à venir : Vienne Sévenne à proximité de la gare de Vienne Estressin.

Conforter Vienne dans sa fonction métropolitaine supérieure permet d'accrocher le territoire à la métropole lyonnaise et aux dynamiques métropolitaines européennes qui s'y jouent. Cette « tête de pont » économique peut alors disposer d'un niveau d'offres de services utiles au territoire, sans pour autant restreindre les possibilités d'accueil d'activités métropolitaines supérieures dans les autres agglomérations.

En s'appuyant aussi sur les dynamiques industrielles évoquées au chapitre précédent, **l'offre tertiaire et l'offre d'équipements et de services pourront aussi être développées sur l'agglomération d'Annonay** (en particulier dans le centre historique et dans les sites de renouvellement urbain), **et sur l'agglomération Roussillon St Rambert d'Albon**, afin de diversifier l'économie de ces deux agglomérations à dimension industrielle historique forte. La ville d'Annonay joue, en outre, un rôle important en termes d'offre de services supérieurs (secteur médico-social, services administratifs,...), générateur d'emplois, à conforter.

D'une façon générale, le développement de l'offre de bureaux sera donc recherché dans ces 3 agglomérations, les dynamiques de construction sur les Rives du Rhône étant plutôt faibles par rapport aux métropoles limitrophes (Lyon, St Etienne, Valence) et par rapport aux axes de développement proches (Lyon Grenoble, Lyon Genève). Le développement de l'offre tertiaire est à mettre en lien, en particulier, avec l'amélioration de l'offre de formation sur les agglomérations, qui représente un enjeu pour les réseaux d'entreprises.

Dans le même esprit, et à une échelle plus modeste, **l'accueil d'activités tertiaires dans les polarités intermédiaires, locales et dans les villages sera encouragé.** De nombreuses petites activités, liées à la santé, à

la culture, aux services à la personne, aux professions libérales et autoentrepreneurs de tout secteur, méritent d'être accueillies dans les cœurs ou faubourgs des villages, et peuvent très utilement concourir à leur revitalisation. Le maintien et le développement des services publics (santé, social, scolaire...) représentera un enjeu important dans les polarités intermédiaires et de proximité.

1.3. Soutenir et consolider l'activité agricole et sylvicole

L'agriculture, la viticulture et la sylviculture représentent des secteurs économiques importants, qui subissent des mutations majeures (restructuration et agrandissement des exploitations, difficultés structurelles de certaines filières,...). L'agriculture contribue à forger les paysages, avec une forte diversité de terroirs productifs (viticulture, arboriculture, polyculture élevage, céréales,...) et des exploitations elles-mêmes diversifiées, garantie d'une meilleure résilience économique.

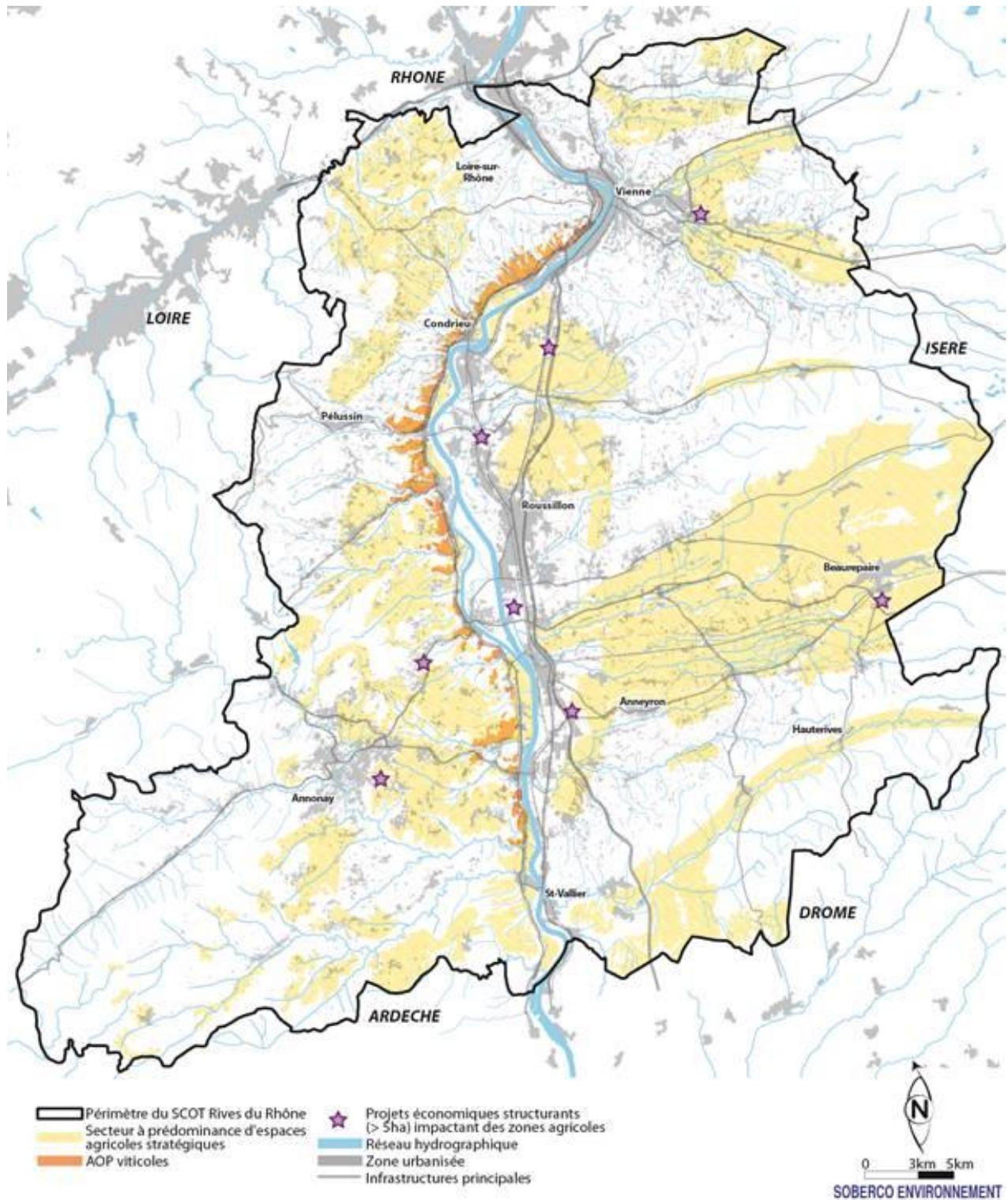
Le territoire a connu des baisses significatives des surfaces agricoles cultivées depuis le début des années 2000 (perte de 935 ha d'espaces agricoles entre 2009 et 2015) Ces baisses s'expliquent à la fois par les pressions urbaines qui pèsent sur les espaces agricoles, et par des phénomènes de recul des activités dans certains secteurs.

Concernant les espaces boisés, le territoire se caractérise par des forêts majoritairement privées, très morcelées, et feuillues. Ces ressources sont difficiles à valoriser mais les opportunités économiques sont à développer et structurer, sur un territoire qui compte 30% d'espaces boisés.

L'ambition du SCOT est d'affirmer la **place forte et stratégique des espaces agricoles et forestiers**, ainsi que celle des activités de production associées, au sein du projet de développement et d'aménagement du territoire, en prenant en compte les enjeux agricoles et sylvicoles :

- **La protection des terres agricoles** par rapport aux pressions liées à l'aménagement et au développement du territoire représente une ambition forte. L'objectif est de réduire les rythmes de consommation d'espace d'une manière générale, de limiter les prélèvements d'espaces de nature stratégique pour l'agriculture, et de réduire les impacts indirects conduisant à une multiplication des surfaces perdues.
- **La préservation du potentiel de production agricole** est à garantir au maximum dans un objectif de valorisation à long terme de ces espaces, dans un contexte de revalorisation de la production agricole de proximité et des circuits courts. Les espaces agricoles du territoire couvrent théoriquement les besoins alimentaires de la population d'ici 2040, dans la mesure où l'ensemble de ces espaces soit exploité, ce qui n'est pas le cas actuellement. Le PNR du Pilat se fixe d'ailleurs un objectif de maintien de la Surface Agricole Utile d'ici 2030 par rapport à celle de 2011. Dans ce contexte, de nouveaux espaces agricoles, pour lesquels l'exploitation avait été abandonnée pour diverses raisons, pourraient être recherchés (reconquête d'espaces en friche par exemple) pour compenser les atteintes à l'outil de production. D'autres outils pourront être mobilisés afin d'améliorer les pratiques et valoriser les productions locales (outil PENAP par exemple).
- **La préservation des espaces agricoles stratégiques** est à assurer de manière prioritaire afin de ne pas réduire le potentiel productif du territoire. Cet objectif doit ponctuellement composer avec l'enjeu d'accueil et/ou déplacements d'entreprises pour lequel le Scot identifie également des secteurs de développement. Par ailleurs, le Scot devra veiller au maintien des capacités de production locale et la capacité d'évolution des outils des filières, ainsi qu'à la limitation des conflits avec les espaces urbanisés, et au maintien de la fonctionnalité des espaces agricoles (en limitant le mitage, les zones de contacts entre agriculture et habitation et en préservant les réseaux d'irrigation et accès aux parcelles en cas de projets impactant...)

- L'accompagnement **des mutations économiques des filières agricoles** et sylvicoles **locales**, en promouvant le développement d'une agriculture de proximité, de filières courtes, et en encourageant la diversification des activités pour mieux répondre aux besoins alimentaires des habitants du territoire.
- La **pérennité des exploitations existantes** et **l'émergence de nouvelles exploitations sont à favoriser**. Le développement des outils de transformation et des industries agro-alimentaires locales gagnera également à être facilité. Dans les secteurs à activité viticole développée, l'implantation de bâtiments d'exploitation et de transformation est à faciliter, en prenant en compte les contraintes spécifiques à certains bâtiments (périmètres d'éloignement, enjeux de desserte,...).
- Le **soutien des activités sylvicoles**, tout en veillant à maintenir les surfaces forestières, passera par la prise en compte des enjeux de desserte des massifs et de regroupement afin de renforcer la gestion des forêts privées. Les secteurs du Pilat, Val d'Ay, de la Vocance, et des piémonts de Bonnevaux, accueillent en particulier d'importants massifs méritant d'être valorisés.
- La **valorisation des multiples fonctions** des espaces agricoles et forestiers : économie, alimentation, paysage, coupures vertes, contribution à l'identité territoriale, biodiversité, puits carbone, ... Il s'agit de reconnaître leurs fonctions connexes et transversales au-delà de leur seul rôle de production. L'agriculture entretient et valorise en effet des corridors écologiques, des zones d'expansion de crue, des coupures vertes ou des limites stratégiques à l'urbanisation, des zones soumises à des risques industriels ou naturels (incendies)...



1.4. Equilibrer et stabiliser l'offre commerciale

*Face à des changements sociologiques importants (renouvellement de population), à des bouleversements des modes de consommation (croissance de la consommation digitale), le commerce doit être abordé sous un angle nouveau avec comme objectif central : **repenser l'attractivité des espaces commerciaux pour une approche moins quantitative mais une approche qui intègre le confort du consommateur et une meilleure intégration urbaine et environnementale des espaces commerciaux. Cet engagement doit se traduire en respectant quatre objectifs.***

Conforter l'armature commerciale dans son organisation actuelle

Le tableau et la carte ci-après mettent en évidence la structure de l'armature commerciale à consolider. Cette armature précise et complète les bases posées pour le SCOT approuvé de 2012. Les orientations du SCOT et le DAAC devront permettre de conforter cette armature, de veiller au respect de la hiérarchie des pôles et aux équilibres territoriaux. Cet objectif induit notamment de ne pas faire émerger de pôle commercial de niveau métropolitain à l'échelle du territoire.

Stopper l'extension des espaces commerciaux de périphérie

Les espaces commerciaux de périphérie devront construire leur développement au sein de l'enveloppe foncière occupée. En dehors des seuls secteurs identifiés au DAAC, il ne sera plus autorisé d'ouverture à l'urbanisation à vocation commerciale en extension de ces espaces. De la même façon, le développement commercial sur les axes de flux déconnectés des centralités sera fortement limité, hors exceptions justifiées localement (en secteur rural notamment). Cet objectif vise à limiter l'étalement urbain, à favoriser la reconstruction du commerce sur les espaces existants afin de limiter l'apparition de friches et à retrouver un équilibre entre les centralités et les espaces de périphérie. Dans le cas où cette stratégie de densification des espaces existants se traduirait par un déplacement de grandes et moyennes surfaces commerciales isolées (hors zone commerciale) vers ces espaces, le local libéré devra retrouver une fonction non commerciale.

Favoriser la diversité commerciale

L'offre alimentaire de périphérie existante permet de proposer aux habitants un niveau de service cohérent limitant les déplacements. Il s'agit aujourd'hui de conforter l'offre alimentaire existante en stabilisant les surfaces à leur niveau actuel et de n'accepter, compte tenu de l'émergence de nouveaux modes de consommation (drive), que des croissances de surfaces minimales liées à des opérations de modernisation sans déplacement (sauf exception dûment justifiée et inscrite dans le cadre d'un projet urbain d'ensemble). Dans cette optique, seules les implantations de nouvelles activités commerciales non alimentaires seront autorisées, sous réserve qu'elles contribuent à la diversité commerciale et à la limitation des déplacements des consommateurs.

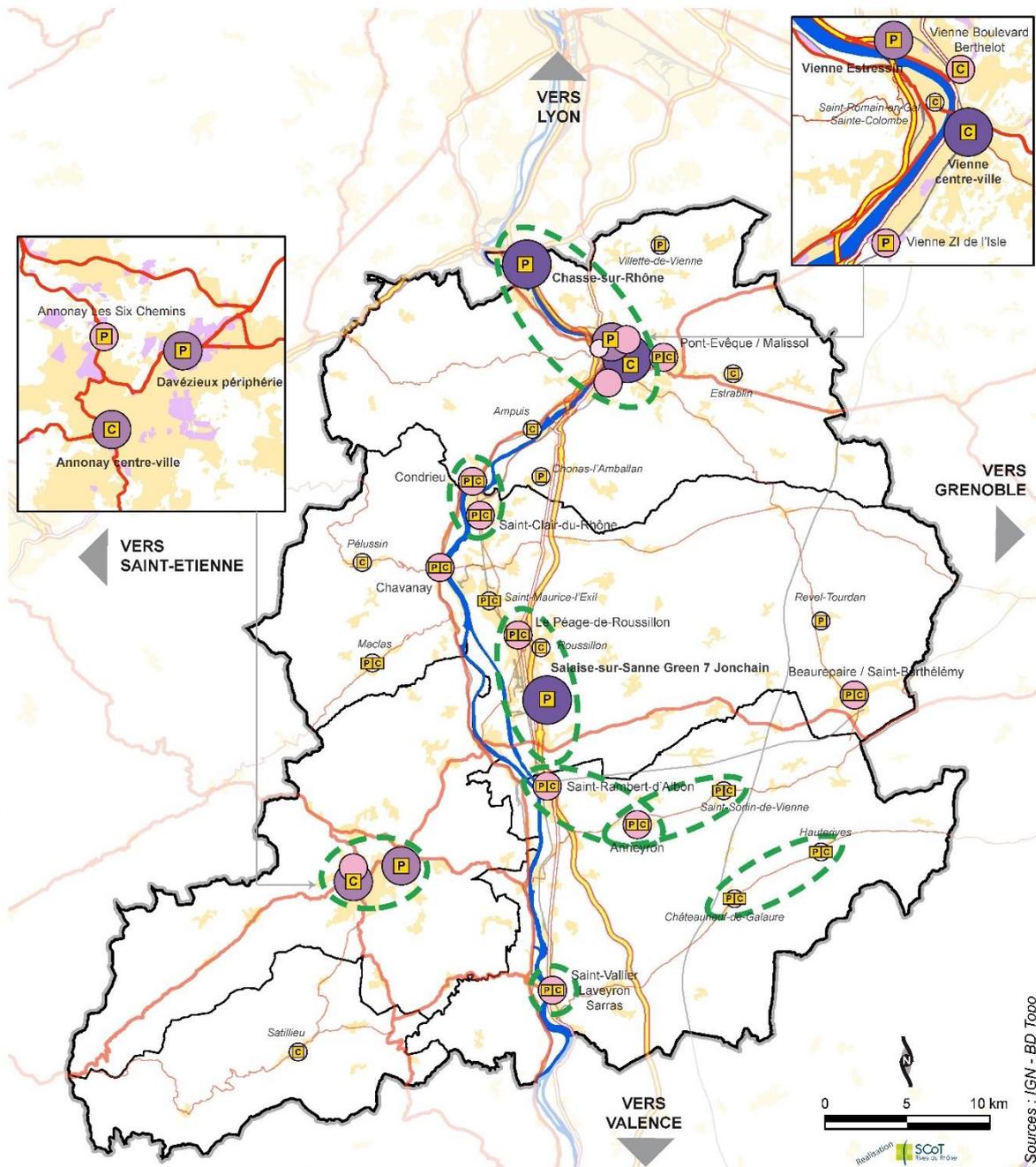
Prioriser le développement commercial dans les centralités

Le PADD définit une ambition de **renforcement de la vocation commerciale des centralités**, comme une des conditions de leur revitalisation. Les orientations devront non seulement concourir au maintien de l'appareil commercial actuel mais également proposer des facteurs et conditions favorables à son développement.

En effet l'attractivité d'une centralité est une équation entre quatre niveaux d'attractivité : résidentielle, de service, économique et « identitaire ».

Carte de hiérarchisation des fonctions des polarités commerciales

PROJET D'ARMATURE COMMERCIALE EN 2040



Pôles commerciaux

-  Pôle majeur
-  Pôle d'agglomération
-  Pôle de bassin de vie
-  Pôle de proximité intercommunale
-  Polarité commerciale
-  Pôle commercial de centre-ville
-  Pôle commercial de périphérie

Sources : IGN - BD Topo

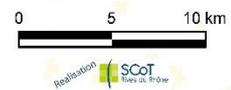


Tableau de hiérarchisation des fonctions des polarités commerciales

Typologie	Comportements de consommation	Rayonnement	Plancher commercial 2015*	Pôles commerciaux
Pôle Métropolitain	Consommation occasionnelle, exceptionnelle ou quotidienne	>300 000 hab	>80 000 m ²	<i>Pas de pôle métropolitain</i>
Pôle Majeur de centre-ville	Consommation occasionnelle, exceptionnelle ou quotidienne	>100 000 hab	40 000 - 80 000 m ²	Vienne - centre
Pôle Majeur de périphérie		>100 000 hab	40 000 - 80 000 m ²	Salaise-sur-Sanne Green 7 / Jonchain Chasse-sur-Rhône
Pôle d'agglomération de centre-ville	Consommation courante diversifiée en non alimentaire	50 000 – 100 000 hab	20 000 – 40 000 m ²	Annonay centre
Pôle d'agglomération de périphérie			20 000 – 40 000 m ²	Davézieux périphérie Vienne – ZI Estressin
Polarité de bassin de vie	Consommation courante, non quotidienne, hebdomadaire	10 000 – 50 000 hab	10 000 -20 000 m ²	Vienne - Bd Berthelot et ZI de l'Isle Annonay - Les Six Chemins Pont-Evêque / Malissol / Le Rocher Condrieu - Saint-Clair-du-Rhône Chavanay Le Péage-Roussillon St-Rambert- d'Albon - Anneyron Saint-Vallier, Laveyron, Sarras Beaurepaire – Saint Barthélémy
Polarité de proximité intercommunale	Consommation quotidienne première nécessité	>5 000 hab	2 000 – 10 000 m ²	Villette de Vienne Saint-Romain-en-Gal Estrablin Chonas l'Ambellan Pélussin Roussillon Saint Maurice L'Exil Châteauneuf de Galauré - Hauterives Maclas Ampuis St-Sorlin-en-Valloire Revel-Tourdan

A ce titre, il s'agira de maintenir dans les centralités les fonctions médicales, les fonctions tertiaires et les services au public garantissant les flux nécessaires à la vitalité des commerces. Dans le même objectif, une attention particulière sera portée à la rénovation et au renouvellement de l'habitat pour garantir au commerce une clientèle de proximité. Enfin, il s'agira aussi de préserver les centralités par la limitation de l'implantation de commerces sur les espaces de flux (développement périphérique ou diffus le long des axes de circulation).

Régénérer les espaces commerciaux de périphérie

Face à la croissance du digital, l'enjeu pour les espaces de périphérie devient moins quantitatif mais plus qualitatif avec comme levier stratégique l'amélioration de l'ambiance d'achat, le confort de déplacement, voir la multifonctionnalité (loisirs) des espaces.

Les orientations du Scot se concentreront dans cet objectif sur quatre enjeux :

- L'anticipation et le traitement des friches commerciales.
- La recherche de densification des zones d'activités commerciales (notamment par la mutualisation des accès et du stationnement).
- L'amélioration du confort d'achat (en intégrant les besoins spécifiques liés au vieillissement de la population) et du fonctionnement urbain (sécurisation et facilité de déplacements notamment) des espaces commerciaux.
- La requalification paysagère, bâti et environnementale des zones commerciales vieillissantes

Anticiper la croissance démographique tout en s'adaptant aux évolutions de consommation

Sur la base d'un taux de croissance de population de 0,75 % par an à horizon 2025 puis 2040, l'approche des besoins commerciaux (avec maintien des modes de consommation actuels) a fait émerger un besoin modéré de développement de l'offre commerciale sur le territoire. Il conviendra de réguler à la baisse la croissance globale de la surface de plancher commercial du territoire, au risque d'accroître le développement des friches. Les potentialités nouvelles seront qualifiées et territorialisées afin de mailler au mieux le territoire, de compléter l'offre de proximité et limiter les obligations de déplacements.

1.5. Promouvoir le tourisme et la culture comme outil de développement économique du territoire

Le développement de l'économie touristique représente un potentiel important pour le territoire, avec une offre actuellement diversifiée, à dominante urbaine et culturelle à Vienne-St Romain en Gal et à Annonay, viticole pour la côtère rhodanienne et globalement rurale ailleurs. Plusieurs sites touristiques « phares » jouent un rôle de vitrine touristique pour le territoire, à optimiser toujours plus dans le cadre d'une offre globale, avec mise en réseau des sites, coordination des manifestations (Jazz à Vienne, fête de l'air et de la montgolfière à Annonay, Salaise Blues Festival, concerts du Palais Idéal du Facteur Cheval...), multiplication et bouclage des voies douces, développement de l'offre d'hébergement et de services.

Intégrer les problématiques et enjeux touristiques dans les politiques d'aménagement

Les orientations du SCOT devront permettre, d'une manière générale, de conforter l'attractivité touristique du territoire, en promouvant notamment la préservation des paysages, des richesses environnementales, et des patrimoines (historiques, patrimoine bâti, petit patrimoine).

La mise en valeur des patrimoines urbains, gallo-romains et historiques de Vienne et St Romain en Gal, nécessite essentiellement aujourd'hui des mesures de sauvegarde, rénovation et entretien très lourds et coûteux. Les aménagements urbains complémentaires, dont la reconquête des rives du Rhône, permettront d'améliorer encore l'attractivité de cette porte d'entrée « nord ».

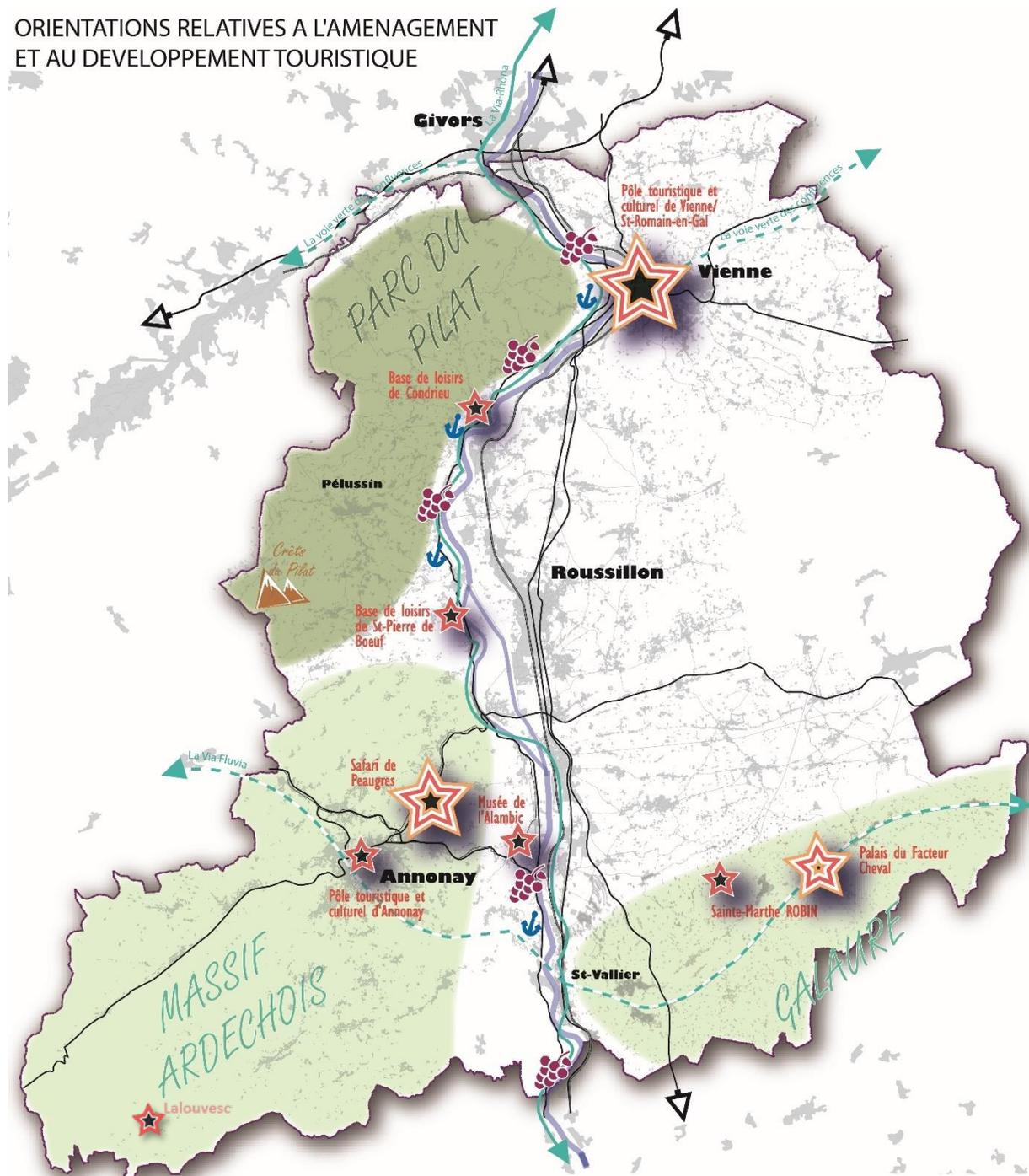
Une vigilance particulière sera portée à la **préservation des paysages et du cadre environnemental dans le PNR du Pilat** et de sa Côtère Rhodanienne -qui se poursuit plus au sud, jusqu'en Ardèche et dans le Val d'Ay-. La combinaison du tourisme vert et viticole est un deuxième point fort à valoriser pour le territoire, qui est déjà bien identifié comme une destination à part entière.

En plus des secteurs déjà identifiés du point de vue touristique comme le Parc du Pilat, les élus souhaitent également **affirmer la vocation touristique des espaces ruraux du Sud du territoire**, en particulier :

- La vallée de la Galaure –autour du Palais du facteur Cheval à Hauterives (fréquentation culturelle et fonction événementielle), de Marthe Robin à Chateauneuf de Galaure, des activités de tourisme industriel, de loisirs (jumping) et d'agritourisme
- Le massif ardéchois (agglomération d'Annonay avec la destination « Ardèche Grand Air », Val d'ay) : développement du tourisme vert, développement de la Via Fluvia, du tourisme culturel (Lalouvesc), des activités du Safari de Peaugres et de l'offre culturelle et événementielle au niveau de la ville d'Annonay.

Plus spécifiquement, l'objectif est d'**anticiper les besoins d'aménagement liés au développement touristique** : aménagement qualitatif des sites, organisation des déplacements doux, qualification et diversification de l'offre d'hébergement. Aucune Unité Touristique Nouvelle (UTN) structurante n'est envisagée. Seules des UTN « locales » pourront être aménagées, sous réserve d'être autorisées par le PLU(i).

ORIENTATIONS RELATIVES A L'AMENAGEMENT
ET AU DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE



Compléter le maillage des itinéraires cyclables à vocation touristique, et optimiser l'offre d'hébergement

Une ambition **de renforcement du maillage d'itinéraires cyclables** est définie à l'horizon 2040, avec en particulier :

- L'optimisation de l'aménagement de la Via Rhôna, axe touristique central pour le territoire (finalisation du site propre, sécurisation des points problématiques éventuels).
- La mise en place d'une boucle alternative à la Via Rhôna, sur la Rive Gauche, au niveau de l'agglomération Roussillon Saint Rambert
- L'aménagement de la voie verte des confluences et de la Via Fluvia connectant le bassin d'Annonay et le Val d'Ay à la vallée du Rhône, en complément de la valorisation de la Via Rhôna et en connexion avec les itinéraires de l'Ardéchoise permanente.
- L'aménagement d'une véloroute dans les vallées de la Galaure et de la Valloire, afin de desservir les sites touristiques de la vallée et de rejoindre la vallée de l'Isère.

L'objectif, au-delà de l'aménagement, est de développer l'offre d'hébergement et de produits touristiques autour de ces grands axes cyclables.

Le renforcement de l'offre d'hébergement touristique représente un objectif particulièrement fort dans les secteurs du Bassin d'Annonay et de Porte de DrômArdèche, en recherchant une offre de qualité à proximité des sites touristiques.

Mettre en cohérence les politiques de développement touristique et culturel

Au-delà des politiques d'aménagement, les élus affirment également leur souhait de développer l'économie touristique locale en favorisant la coopération territoriale à l'échelle du SCOT, et le développement de produits touristiques combinés. En termes de filières, l'objectif est de promouvoir en particulier le tourisme fluvial, le tourisme culturel, les activités de plein air et des filières touristiques autour de la valorisation des savoir-faire et du tourisme de découverte économique.

Afin de développer les politiques culturelles, les élus souhaitent permettre le développement de nouveaux équipements structurants, à mettre en place en priorité au niveau des principales polarités du territoire (polarités d'agglomération et intermédiaires).

La mise en réseau des sites représente également un objectif important, en augmentant en particulier les liens entre les sites « phares » du territoire : pôle touristique de Vienne St Romain en Gal, Safari de Peaugres, Palais du Facteur Cheval, Côte viticole, Parc du Pilat, massif ardéchois, sites culturels comme Lalouvesc ou le site Marthe Robin, port des Roches,...

Objectif 2 : Intégrer les composantes environnementales et paysagères dans le développement du territoire

Territoire riche de ses ressources et de son patrimoine naturel et paysager, il n'en est pas moins soumis à des pressions urbaines qui mettent en péril leur durabilité et leur qualité, avec des conséquences à long terme sur le cadre de vie et l'attractivité résidentielle.

L'environnement doit être aujourd'hui au cœur du projet du Scot tant il est à la fois une volonté et une nécessité. Cet axe s'exprime au travers de multiples objectifs, en interaction avec les orientations de développement, dont la poursuite est une condition sine qua non d'un développement durable du territoire : protection des espaces naturels, mise en valeur des paysages, préservation des ressources naturelles, prévention des risques et des nuisances, intégration des enjeux énergétiques et climatiques,...

Ces différents objectifs doivent orienter les choix en matière d'aménagement afin de faire évoluer les modèles de développement, passés et à bout de souffle, vers des modèles plus novateurs et intégrateurs, adaptés aux capacités des territoires.

2.1 Positionner le paysage comme une composante à part entière du projet

Le territoire présente des qualités paysagères importantes, avec une grande diversité d'ensembles paysagers : vallée du Rhône, côtière rhodanienne, plateaux et monts du Pilat et de l'Ardèche, vallées ardéchoises (Vocance, Ay), vallées agricoles en arrêtes de poisson sur la rive gauche, massifs forestiers en Ardèche et sur les piémonts de Bonnevaux,...

Mais l'urbanisation intense de la vallée du Rhône depuis l'après-guerre et la péri-urbanisation diffuse - particulièrement soutenue au nord du territoire-, les ont doublement impactées, voire altérées. L'objectif est d'y remédier, progressivement mais obstinément.

Restructurer et revaloriser les paysages urbains de la conurbation rhodanienne et de l'agglomération d'Annonay

L'attractivité des espaces urbains les plus denses dépendra fortement des politiques d'aménagement et de renouvellement qui y seront déployées au cours des prochaines années. Les élus souhaitent traiter qualitativement les aménagements urbains dans ces secteurs, en veillant en particulier à :

- **Traiter l'axe de la RN7, de l'ex-RN86 sur tout leur linéaire**, en visant une amélioration des **principales entrées et traversées de villes**, une reconquête des rapports au fleuve (pour Vienne, l'agglomération Roussillon St Rambert d'Albon, et Saint Vallier en particulier), un apaisement des trafics intra-urbains et une intégration optimale de l'infrastructure dans la ville. Les **principales fenêtres paysagères** depuis ces grands axes, et depuis l'autoroute A7, méritent également d'être préservées.
- **Mettre en valeur le Rhône dans les paysages**, en préservant les points de vue et les **covisibilités** d'une rive à l'autre, et en en créant de nouveaux. Penser le paysage perçu depuis le fleuve (de plus en plus fréquenté) en soignant les façades urbaines et tous les nombreux projets d'aménagement qui le borderont, et, dans les paysages urbains profiter de sa présence pour créer des espaces publics de premier ordre.

- Bien **circonscrire les principaux espaces urbains** en posant des limites franches avec les espaces agricoles et naturels
 - Respecter les **grandes coupures qui rythment la conurbation** : ne pas réduire les vastes espaces agricoles et naturels entre les grands espaces agglomérés,
 - Préserver les espaces de séparation entre les différentes zones agglomérées et à leur pourtour, que ce soit les espaces agricoles interstitiels de la vallée, les espaces identifiées sur le territoire du PNR du Pilat ou les espaces périphériques de la ceinture agricole d'Annonay.
 - Ne pas monter (ou descendre) l'urbanisation sur les côtières rhodaniennes (voir focus n°1) et respecter la limite ville campagne identifiée par le PNR du Pilat dans la vallée du Gier
- Reconquérir les **sites stratégiques de renouvellement urbain** :
 - Secteurs des centralités historiques, dont les sites industriels ou artisanaux,
 - Quartiers d'habitat social,
 - Zones commerciales vieillissantes.
- Améliorer la qualité des nouveaux projets urbains, que ce soit les projets de quartiers résidentiels, les projets commerciaux, les espaces d'activité. Une vigilance particulière sera portée concernant l'intégration paysagère et urbaine des **grands espaces d'activité en projet** (Axe 7, ZIP INSPIRA, zone du Rocher, Rhône Varèze, Flachet Boissonnette, Marenton...).

L'aménagement du secteur de l'agglomération Roussillon Saint Rambert d'Albon représente une question centrale pour le territoire, avec de forts enjeux de traitement de la traversée de la RN7, de renouvellement des espaces urbains vieillissants, de qualification des espaces publics, et de densification des espaces existants. Ce secteur accueille, en outre, les principaux projets économiques de grande ampleur, qui doivent faire l'objet de réflexions poussées en termes d'intégration paysagère. Des objectifs spécifiques sont proposés pour l'aménagement de ce secteur dans la partie 3 du PADD.

Préserver les qualités rurales des espaces péri-rhodaniens

Au sortir de la métropole lyonnaise et, dans une moindre mesure, du valentinois, la qualité des paysages ruraux constitue le fondement de la qualité de vie sur le territoire et de son attractivité résidentielle et touristique. Afin de mieux la préserver, il s'agira de :

- Préserver et valoriser les points de vue, cols, routes en balcon, et sites, en particulier identifiés par le PNR du Pilat (cartographiés dans le DOO).
- **Protéger les grandes poches visuelles**, le plus souvent liées à de vastes espaces agricoles ouverts, qui rythment le grand paysage (cartographiés dans le DOO).
- Garder dégagés les points de vue sur les **silhouettes villageoises** perceptibles de loin et qui font le charme de la ruralité
- Définir des mesures (au DOO) pour encadrer l'évolution de long terme des **espaces urbanisés et peu denses** qui se sont étirés un peu partout sur **les côtières** de la rive droite, mais aussi au pied des collines ardéchoises et du mont Pilat. Des principes communs pourraient être recherchés, à adapter ensuite par les PLU(i) : définir ou réaffirmer des centralités, empêcher la densification sur certains secteurs, maintenir les microcoupures existantes, ne pas grimper trop haut...
- Regrouper l'urbanisation dans l'ensemble des communes en valorisant prioritairement le comblement des dents creuses et la revitalisation des centralités ; et préserver les ceintures végétales ou vivrières péri-villageoises pour traiter les limites entre ville et campagne.

La préservation des paysages représente un enjeu particulièrement marqué dans le **PNR du Pilat** dont les orientations et prescriptions ont été reprises ici, et seront précisées dans le DOO. L'enjeu est tout aussi important dans tout le secteur de la Côtère Rhodanienne, où les capacités de développement sont réduites et où les constructions en coteau ou en balcon génèrent des impacts paysagers importants sur un espace à caractère identitaire très fort. Afin de mieux prendre en compte ces enjeux paysagers, le PADD définit des orientations spécifiques pour ce secteur (partie 3, Focus sur la Côtère Rhodanienne).

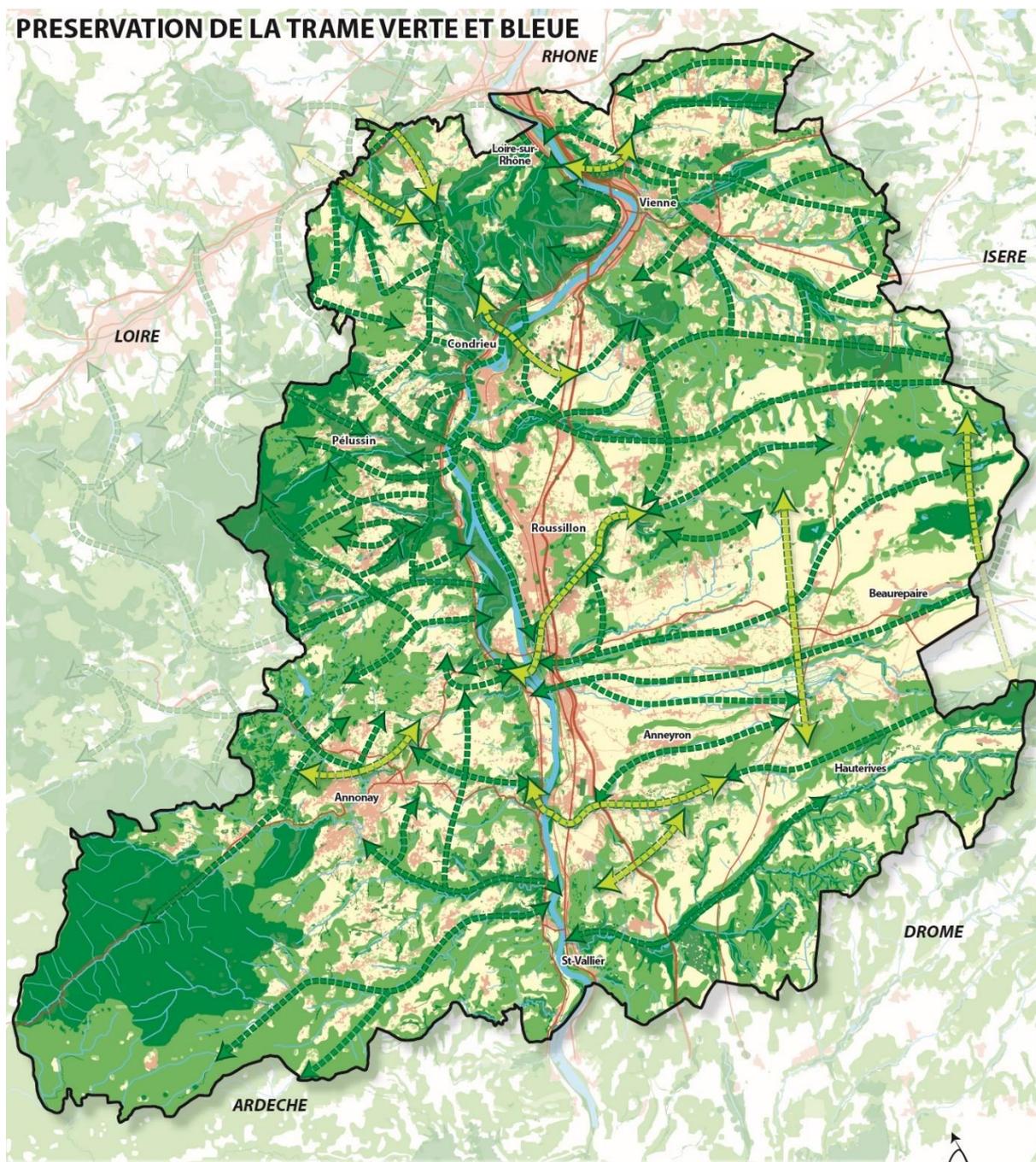
2.2 Maintenir voire améliorer la richesse et la fonctionnalité écologique du territoire

Le territoire des Rives du Rhône constitue un maillon clé du réseau écologique national et régional, du fait de sa traversée par le fleuve Rhône et la présence d'entités naturelles structurantes, dont le massif du Pilat, labellisé Parc Naturel Régional. Les espaces naturels remarquables sont associés à ces grands réservoirs de biodiversité, mais aussi à des milieux rares et fragiles que l'on retrouve dans les vallons pour les milieux humides, ou sur les côtières pour les pelouses sèches. La matrice des espaces agricoles et forestiers contribue fortement à l'intérêt écologique du territoire et constitue également des supports aux déplacements de la faune, qui sont quelques fois contraints par le développement linéaire de l'urbanisation et le réseau d'infrastructures multiples.

La prise en compte de la biodiversité et sa préservation sont devenues une nécessité et une priorité du fait des nombreux services rendus (pollinisation, fibre, régulation climatique, hydraulique,...). En ce sens, les orientations du SCOT visent une préservation et une amélioration des fonctionnalités écologiques du territoire, qui se déclinent selon plusieurs objectifs :

- **Préserver les espaces naturels dans leur diversité**, qu'ils soient le support d'une faune et d'une flore remarquable ou plus ordinaire, mais également les continuités écologiques reliant les réservoirs de biodiversité. Les continuités écologiques majeures localisées dans le couloir rhodanien sont prioritairement préservées et restaurées.
- **Prendre en compte les enjeux écologiques** (réservoirs de biodiversité et corridors écologiques) **dans les choix de développement urbain et les opérations d'aménagement**, dans une logique d'optimisation propre à la séquence Eviter Réduire Compenser.
- **S'appuyer sur la trame verte et bleue** pour aménager le territoire, en valorisant notamment la multifonctionnalité des espaces (fonction paysagère, récréative, hydraulique, protection des risques, écologique,...).

PRESERVATION DE LA TRAME VERTE ET BLEUE



-  Périmètre du SCOT Rives du Rhône
-  Espaces naturels remarquables à protéger
-  Réservoirs de biodiversité à préserver
-  Corridor écologique d'enjeu régional
-  Corridor écologique d'enjeu local
-  Matrice des espaces agricoles et forestiers à préserver



2.3 Valoriser les diverses et nombreuses ressources du territoire

Prendre en compte la vulnérabilité de la ressource en eau dans les choix de développement

Les diverses pressions qualitatives et quantitatives sur les ressources en eau superficielle et souterraine menacent la pérennité de la ressource en eau sur le territoire. Pourtant, les perspectives ambitieuses de développement du territoire en termes de croissance de la population et de développement économique ne peuvent être imaginées sans un mode de gestion efficace et durable de la ressource en eau. En compatibilité avec les objectifs du SDAGE et des SAGE, le projet poursuit les objectifs suivants :

- Maîtriser, d'une manière générale, les consommations des populations des entreprises, en optimisant le fonctionnement des réseaux existants et en encourageant l'évolution des comportements individuels.
- Garantir la protection des espaces stratégiques pour la ressource en eau : les captages d'alimentation en eau potable et les zones stratégiques actuelles et futures (zones de sauvegarde), les abords des cours d'eau et les zones humides.
- Promouvoir la sécurisation de l'approvisionnement en eau potable, en améliorant en particulier l'interconnexion des réseaux pour les territoires qui ne sont pas interconnectés.
- Assurer l'adéquation entre les besoins en eau potable générés par le développement résidentiel et économique et les capacités d'approvisionnement du territoire en fixant les conditions de développement de certains territoires potentiellement déficitaires à moyen ou long terme (sécurisation de l'approvisionnement par interconnexion ou recherche de nouvelles ressources, amélioration du rendement, ...).
- Assurer l'adéquation entre les besoins de traitement des effluents générés par le développement résidentiel et économique et les capacités de traitement du territoire en fixant les conditions de développement de certains territoires potentiellement problématiques à moyen ou long terme (extension de la station d'épuration, amélioration des rendements, raccordement à une autre step, ...).
- Accompagner les démarches de gestion intégrée des bassins versants, concourant notamment à l'amélioration de la qualité des eaux superficielles et souterraines, mais également à l'optimisation de leur gestion quantitative.

Les déchets : une nouvelle ressource à valoriser

Dans un contexte et objectif de changement de modèle de développement, les déchets sont à repositionner au cœur de l'économie circulaire. Même si les marges de manœuvre du SCOT sont limitées dans ce domaine, il s'agit à la fois de réduire la production de déchets à la source, mais aussi de les considérer comme une ressource valorisable d'un point de vue économique et énergétique.

Le concept d'économie circulaire est à développer et ne pourra être favorisé qu'en mettant en relation les entreprises entre elles, et donc à proximité, afin que les déchets de l'une puissent servir de matières premières à l'autre. L'organisation spatiale des espaces d'accueil des entreprises est à reconsidérer en prenant en compte cet aspect, outre bien entendu les questions de réseaux numériques et de réseaux d'eau brute. Les actions conduites dans le cadre du Grand Projet Régional traduisent de manière opérationnelle ces objectifs de développement d'écologie industrielle, de valorisation énergétique des déchets (méthanisation), ...

Concernant les déchets résiduels, la saturation possible des centres et l'augmentation des trafics de poids lourds à long terme doit amener le territoire à porter une réflexion sur les modalités de prise en charge de ses déchets en compatibilité avec les objectifs de croissance démographique visés : aménagement de nouveaux équipements de traitement des déchets (et notamment des déchets du BTP), reconversion des sites de stockage, ...

L'identification des besoins de traitement des déchets est indispensable et le SCOT pourra ainsi réserver les espaces nécessaires à leur mise en place dans le cadre du DOO.

Les sols : une ressource dont l'usage est à rationaliser

Après une importante artificialisation des sols, la disparition des terres agricoles s'est ralentie ces dernières années mais reste conséquente, la périurbanisation et la perte d'attractivité des villes centres favorisant la consommation d'espace. Les nouveaux objectifs définis en matière de développement résidentiel et économique visent une rationalisation de la consommation d'espace par la mise en place d'un fort réinvestissement urbain (reconquête des friches et des logements vacants, renouvellement urbain, remplissage des dents creuses,...).

Dans le même objectif d'utilisation rationnelle des sols, le SCOT promeut une exploitation raisonnée des carrières, satisfaisant les besoins locaux, mais intégrant nécessairement des objectifs de recyclage importants afin de limiter les extensions des carrières.

2.4 Limiter la vulnérabilité et l'exposition des populations aux risques et nuisances

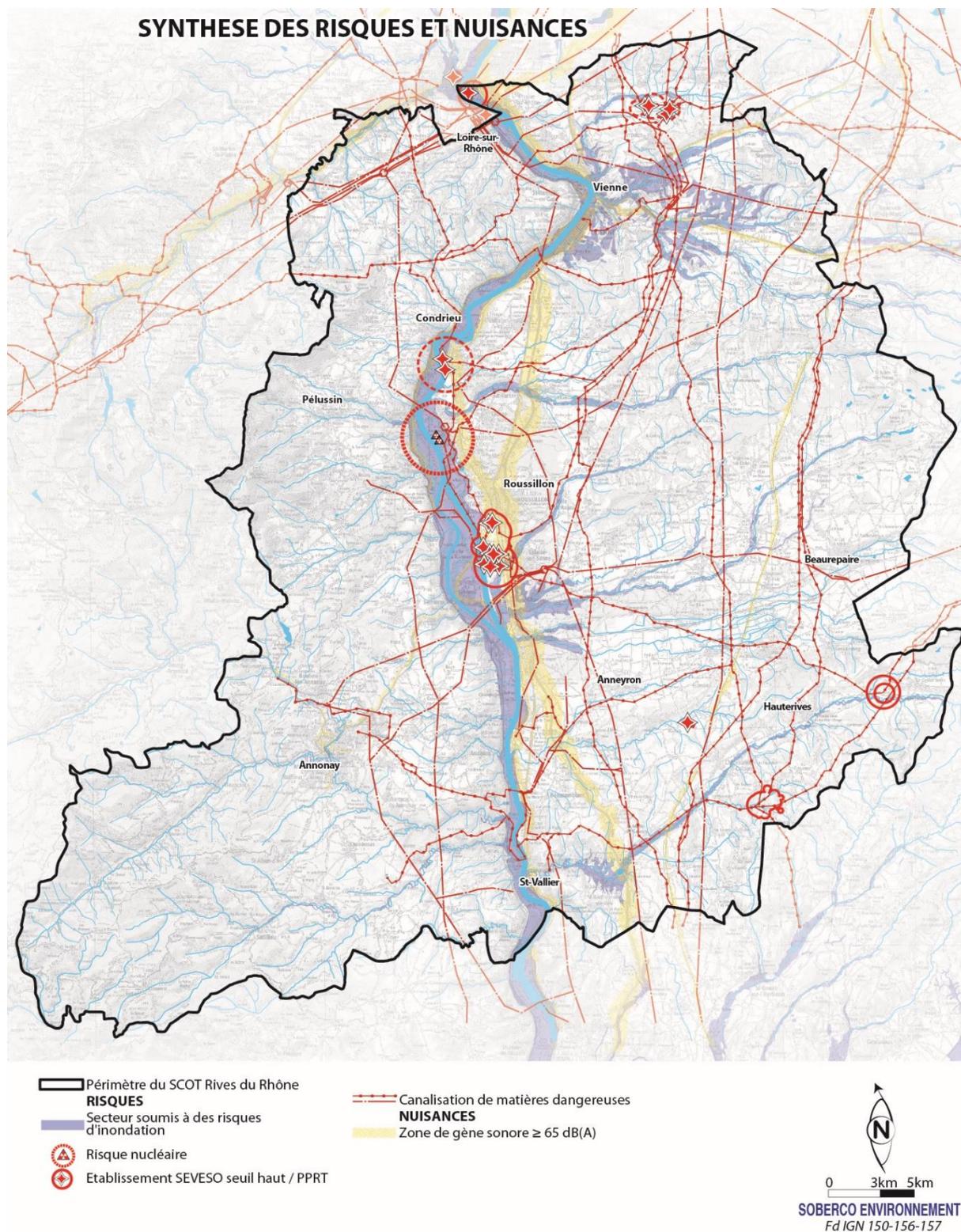
Le territoire n'est pas sans contrainte, mais ces dernières sont inégalement réparties et de nombreux risques et nuisances se concentrent dans la vallée du Rhône. Leur prise en compte dans les choix et modalités de développement est primordiale, afin d'envisager un développement cohérent et peu enclin à aggraver les risques ou à augmenter l'exposition des habitants à ces derniers :

Prendre en compte l'exposition aux risques naturels et technologiques dans les choix de développement

Afin de limiter l'exposition aux risques naturels et technologiques, il s'agira en particulier :

- De localiser le développement de l'urbanisation en dehors des champs d'expansion des crues ou sous conditions, conformément aux plans de prévention des risques (PPRI), intégrant également les risques de rupture de barrage ;
- De renforcer la gestion des eaux pluviales afin de réduire la vulnérabilité des territoires et améliorer la qualité des milieux aquatiques ;
- De développer des modalités d'aménagement qui prennent en compte les différents types de risques géologiques présents sur le territoire : les mouvements de terrain et les aléas de retrait-gonflement des argiles notamment ;
- De développer l'urbanisation à proximité des différents établissements à risque est encadré par les plans de prévention des risques technologiques ;
- De rechercher un éloignement de l'urbanisation vis-à-vis des lignes à haute tension et des canalisations de transports de matières dangereuses (gazoduc, canalisation de produits chimiques) ;
- D'améliorer la résilience du territoire en diminuant la vulnérabilité des enjeux (protection du bâti existant, aménagements particuliers, sécurité des infrastructures et réseaux, etc...) et en favorisant les actions pour réduire les aléas (par exemple : mise en place de ralentissements dynamiques dans le cadre du risque inondations) ;
- De prendre en compte les risques miniers, en lien avec l'inventaire des concessions, permet de prévenir les risques d'effondrement et d'affaissement.

La bonne prise en compte des risques nécessite de disposer de plans de prévention des risques à jour. Plusieurs secteurs du territoire mériteraient la mise en place de tels documents par l'Etat, notamment au regard des risques d'inondation.



Par ailleurs, dans un contexte de densification et de renouvellement urbain, une vigilance particulière doit être portée sur la prise en compte des sites et sols potentiellement pollués, ainsi que des anciens sites industriels, dans les réflexions d'aménagement, afin de réduire les risques associés et revaloriser ces espaces.

Prendre en compte l'exposition aux pollutions et nuisances sonores dans les choix de développement

La bonne desserte autoroutière, routière et ferroviaire du territoire a pour corollaire la présence d'infrastructures structurantes sur le territoire, supportant des trafics à l'origine de nuisances acoustiques pouvant être importantes, notamment en vallée du Rhône. Des distances de recul ou la réalisation d'aménagements spécifiques seront nécessaires pour concilier l'enjeu d'amélioration des dessertes et de renforcement des centralités. Ces orientations contribueront également à réduire l'exposition des habitants aux pollutions atmosphériques.

Une grande vigilance sera portée quant aux effets cumulés de l'ensemble des facteurs environnementaux pouvant entraîner des impacts sur la santé, notamment dans le secteur de la vallée du Rhône, où pollutions atmosphériques, nuisances sonores et de nombreux risques se concentrent et auxquels sont exposés de nombreux habitants. Les élus souhaitent développer les connaissances relatives aux pollutions et aux risques engendrés dans ce secteur, en faisant de ce sujet un sujet important dans le suivi des évolutions territoriales à l'échelle du SCOT.

Ainsi, malgré les contraintes et nuisances cumulées dans la vallée du Rhône, le projet de territoire s'appuie principalement sur le réseau de villes de la vallée, qui bénéficient d'une desserte multimodale efficace et de l'ensemble des services, équipements et commerces nécessaires. Ce choix s'accompagne alors de mesures en lien avec l'aménagement de ces territoires d'accueil (orientation du développement dans les secteurs les moins contraints, desserte renforcée des transports collectifs, adaptations architecturales, distance de recul, végétalisation, ...), qui permettront d'améliorer les conditions d'accueil des habitants et de les soustraire au maximum des nuisances.

2.5 Accompagner la transition énergétique et climatique

Développer la plus grande frugalité dans l'aménagement du territoire

Mettre en place une armature territoriale favorable à la réduction des déplacements

L'armature territoriale proposée, appuyée sur les réseaux de transports collectifs existants ou en projets, vise une répartition équilibrée des zones de développement résidentiel et économique. Cela permettra de renforcer la proximité des habitants des pôles de services, de commerces et d'équipements et de limiter les déplacements ne pouvant être réalisés qu'en voiture individuelle. L'objectif de confortement des commerces des centres bourgs et de non-extension des surfaces commerciales périphériques concourt également à une augmentation des proximités et une réduction de l'usage de la voiture individuelle.

Améliorer la performance énergétique du parc de logements

La réduction des consommations énergétiques liées aux constructions constitue un enjeu majeur aussi bien à l'échelle nationale qu'à l'échelle du territoire. Le projet de territoire porte une ambition forte en matière de réhabilitation du parc de logement existant et de renouvellement urbain, qui permettra d'améliorer progressivement les performances énergétiques du parc.

Un des objectifs du PADD est donc de mettre la priorité sur la réhabilitation du bâti ancien, tout en conciliant préservation du patrimoine et amélioration des performances énergétiques.

Concernant les nouvelles constructions, il s'agira de créer les conditions favorables au respect de la réglementation thermique en vigueur en permettant :

- Une implantation du bâti favorable à une conception bioclimatique,
- L'intégration des dispositifs de production d'énergie renouvelable,
- La réduction des besoins de consommations, par l'intermédiaire de formes bâties compactes, répondant également à la diversité des typologies de logements.

Favoriser des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle par des aménagements adaptés

L'objectif du SCOT est de renforcer l'usage de modes alternatifs à la voiture individuelle en anticipant les besoins d'aménagement qui faciliteront leur pratique. Ainsi, plusieurs orientations contribueront à cet objectif :

- Le développement de l'urbanisation au plus près des réseaux de transport collectif existants ou en projet ;
- Le renforcement des centralités autour des gares ferroviaires ;
- L'aménagement d'espaces dédiés au covoiturage, en créant des parkings spécifiques ou en confortant des parkings relais ;
- La réalisation d'itinéraires cyclables et piétonniers.

Privilégier des modes de production de proximité et la valorisation des ressources locales

La valorisation des ressources locales pour les besoins du territoire est un moyen de limiter les déperditions énergétiques liées au transport et aux diverses transformations des produits. Le développement des circuits courts, la participation à l'évolution du modèle agricole et alimentaire vers l'utilisation des produits locaux et l'autosuffisance alimentaire contribueront à la sobriété énergétique du territoire.

Accroître la production d'énergie renouvelable et s'adapter au changement climatique

Accroître la production d'énergie renouvelable

Dans un objectif de réduction de la dépendance aux énergies fossiles et des émissions de gaz à effet de serre, les élus du territoire souhaitent renforcer la production d'énergie renouvelable en définissant les orientations favorables et cohérentes dans le cadre du SCOT :

- Développer le mix énergétique du territoire en s'assurant de la protection des ressources et de leur gestion dans le temps ;
- Créer les conditions favorables à l'utilisation et à la production d'énergies renouvelables ;
- Réfléchir au développement des énergies renouvelables les plus pertinentes sur le territoire et encadrer les projets. La localisation des sites devra prendre en compte la capacité d'absorption du réseau électrique, la distance au poste électrique, l'impact paysager, écologique et agricole, Le développement de l'énergie photovoltaïque représente un enjeu sur le territoire, mais il n'est pas souhaité que les équipements de production soient développés sur des espaces agricoles
- Produire au plus près des besoins de consommation : rechercher des solutions permettant d'alimenter directement des équipements consommateurs, en valorisant les possibilités offertes par les espaces situés à leurs abords ;
- Adapter l'urbanisme afin de rendre pertinente la mise en place de mini-réseaux de chaleur (alimentés par des chaufferies bois collectives) à l'échelle des villes et villages : proximité des constructions (équipements, logements) nécessitant un besoin de chaleur. L'urbanisation sera confortée à proximité des réseaux de chaleur en place, afin de rentabiliser ces infrastructures de mutualisation et de distribution de l'énergie.

Le développement des énergies renouvelables représente un enjeu fort et une opportunité pour les territoires ruraux qui disposent de nombreuses ressources. Certains territoires comme le Val d'Ay portent d'ores et déjà des politiques de développement à soutenir.

S'adapter au changement climatique

Parce que le changement climatique est en cours et que ses effets sont déjà perceptibles, il est primordial, non seulement d'agir pour en limiter les effets, mais aussi de faire en sorte que le territoire soit le moins vulnérable possible. Plusieurs collectivités sont d'ores et déjà impliquées dans des démarches TEPOS (Territoires à Energie Positive) et TEPCV (Territoires à Energie Positive pour la Croissance Verte) : ViennAgglo, Ardèche Verte, PNR du Pilat en particulier et l'ensemble du territoire sera amené à mettre en place des programmes d'actions en faveur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des consommations énergétiques.

La mise en place d'une planification durable, intégrant la protection des ressources, la sobriété énergétique, la prévention des risques, constitue la base de l'adaptation du territoire aux effets à venir, dont les coûts pourraient être conséquents si aucune anticipation n'est faite : accroissement des risques naturels et notamment d'inondation, difficulté d'approvisionnement en eau potable, vulnérabilité des personnes âgées, difficulté d'approvisionnement énergétique, ...

Les grands axes de planification du SCOT intègrent ces grands principes, qui doivent cependant être déclinés à l'échelle de chaque aménagement, afin d'anticiper au mieux et limiter la vulnérabilité des personnes et des biens : principe de précaution vis-à-vis des risques, économie et protection des ressources (eau, sol, énergie), renforcement de la trame végétale pour lutter contre les phénomènes d'ilot de chaleur urbain, maintien des espaces agricoles et forestiers pour assurer l'absorption du carbone, ...

Objectif 3 : Améliorer les conditions d'accessibilité et de mobilité pour les habitants et les entreprises

3.1 Valoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle

Le territoire accueille un réseau de transports en commun qualitatif, avec en particulier un bon réseau TER (axe Lyon - Valence, axes Lyon - St Etienne et Lyon - Grenoble à proximité, liaison car Annonay – le Péage de Roussillon - Lyon). L'usage de ces services est de plus en plus important, et l'aménagement des gares, de plus en plus saturées, représente un sujet important.

Les espaces péri-rhodaniens restent toutefois nettement moins irrigués par les transports en commun, et l'offre reliant les plateaux à la vallée du Rhône est limitée. En outre, l'articulation des réseaux de transport départementaux entre eux et avec le réseau TER est insuffisante, du fait de la multiplicité des Autorités Organisatrices des Transports intervenant sur le territoire.

Au-delà de l'offre en transports en commun, des marges de manœuvres existent pour limiter la dépendance des ménages à la voiture individuelle : déplacements doux, covoiturage, mutualisations au sein des entreprises.

Pérenniser une offre attractive de transport en commun, appuyée sur l'armature urbaine du territoire

Les élus ont affirmé leur intention de promouvoir l'usage des transports en commun, en choisissant un projet de développement qui favorise l'accueil de populations dans les polarités de l'armature urbaine, en continuité avec le précédent SCOT.

Il s'agit, en particulier, de **faciliter l'accueil de nouveaux logements dans les agglomérations et les villes de la vallée du Rhône** (Vienne – Chasse - Pont Evêque, Condrieu – St Clair, agglomération Roussillon - Saint Rambert d'Albon, pôle de Saint Vallier – Laveyron), qui accueillent des gares TER structurantes : elles doivent accueillir 45% des nouveaux habitants à l'horizon 2040. Cela permettra aussi de réduire les temps de déplacement des habitants.

En cohérence avec cette stratégie d'accueil et avec les stratégies définies dans les Plans de Déplacements Urbains (PDU), les élus souhaitent :

- **Que soit au moins maintenue l'offre TER sur la ligne Lyon Valence** (fréquences, régularité), pour faciliter les mobilités domicile travail et/ou domicile études.
- **Améliorer les réseaux de Transports Urbains Collectifs. La priorité est de développer le réseau entre Condrieu et Saint Rambert d'Albon** pour mieux structurer et faire fonctionner l'agglomération Roussillon Saint Rambert d'Albon : extension du réseau existant et amélioration des cadencements, examen ultérieur d'une extension du réseau jusqu'à Andancette et/ou Anneyron.
- **Conforter l'axe TER existant entre Annonay et le Péage de Roussillon, en termes de fréquence**, afin de faciliter les déplacements des habitants du bassin d'Annonay et du Val d'Ay vers la vallée.
- **Faciliter l'accès aux gares de Givors et de Rives de Gier** (liaison TER Lyon – Saint Etienne) en particulier pour les communes du plateau de Condrieu (nord du Pilat).
- Développer les outils de mobilité pour mieux connecter le bassin de vie de Beaurepaire avec l'agglomération Roussillon Saint Rambert d'Albon (via l'axe de la RD519).

Dans cette politique, **l'aménagement des pôles gares** représente une ambition importante, dans la continuité du précédent SCOT. L'objectif est de permettre, en s'appuyant sur des politiques ambitieuses de renouvellement urbain, **l'accueil de nouveaux logements à proximité des principales gares** du territoire (gares de l'axe Lyon Valence).

L'aménagement des quartiers gares et des pôles multimodaux devra faire l'objet de réflexions spécifiques dans les politiques d'urbanisme des communes concernées, en veillant également à anticiper les besoins en stationnement liés à l'usage accru des infrastructures, et les besoins liés à l'accueil de commerces et d'activités tertiaires à proximité des nœuds de transport en commun, tout en veillant à ne pas déséquilibrer les villes centres. Le renforcement de l'accessibilité PMR des gares et des pôles multimodaux représente également un objectif. Les conditions d'aménagement du pôle gare de Saint Clair les Roches représente un enjeu particulièrement important (amélioration des conditions d'accessibilités tous modes, des conditions de stationnement).

Au-delà de l'amélioration des gares existantes, les élus du SCOT souhaitent affirmer leur ambition de réouverture de la halte ferroviaire de Reventin-Vaugris, et de développement d'un nouveau pôle multimodal au niveau de la halte ferroviaire de Salaise sur Sanne.

Enfin, la présence de la ligne ferrée sur la rive droite du territoire présente une alternative de long terme à la saturation de l'axe TER de la rive gauche, avec la possibilité de réouverture d'une ligne de transport voyageurs. A l'inverse, les élus rappellent qu'elle est inapte, au même titre que la ligne existante en rive gauche, à accueillir le développement du Contournement Fret de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) du fait de son insertion ancienne et irréversible en milieu urbain ; et soulignent leur opposition à cette option.

Améliorer les conditions de mobilité dans les espaces péri-rhodaniens

L'amélioration de la desserte des milieux ruraux « péri-rhodaniens » représente une ambition importante pour le territoire afin de limiter la dépendance à la voiture tout en améliorant les temps de déplacement.

En complément de l'offre TER, les élus ont réaffirmé leur ambition d'**amélioration de l'offre de transports en commun routiers**, en recherchant en particulier une meilleure articulation des offres proposées et gérées au niveau des différents départements. L'articulation des offres de transport des différentes collectivités compétences (Région, EPCI en particulier) gagnera à être améliorée, avec en particulier un développement de la tarification unique.

Le **développement du Transport à la Demande** gagnera à être envisagé en complément des lignes routières régulières, en particulier dans les espaces les plus ruraux où le niveau de services est faible. Une offre de rabattement entre Beaurepaire et Roussillon gagnera, en particulier, à être développée afin de faciliter les mobilités entre les deux bassins de vie. L'optimisation de l'offre de rabattement vers Annonay représente également une problématique importante pour les secteurs du plateau d'Annonay, de la Vocance et du Val d'Ay.

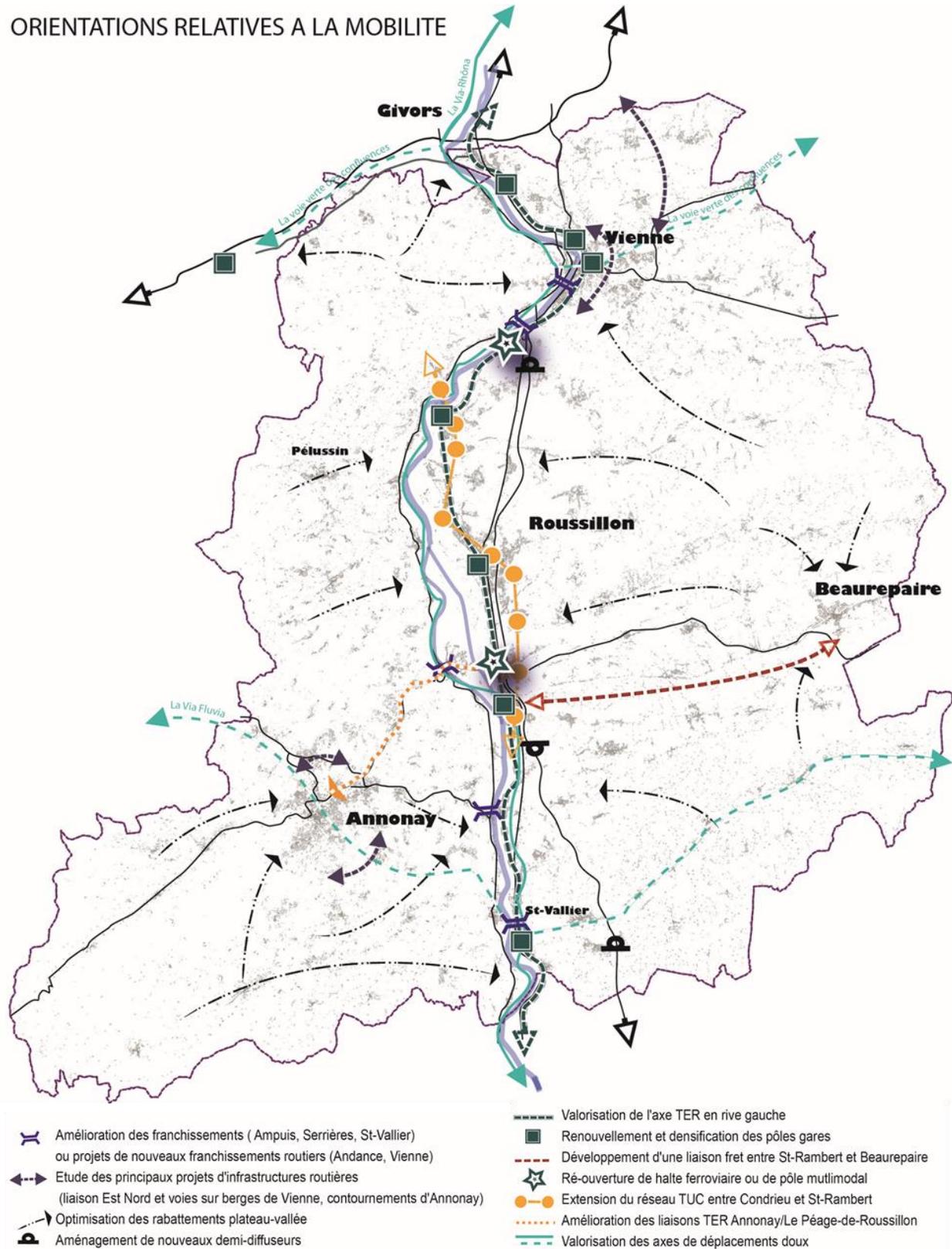
Développer les déplacements doux

Le **développement des mobilités douces** représente une ambition importante, en facilitant à la fois les déplacements piétons et les déplacements cyclables.

Le SCOT, en prévoyant une production de logements plus intense dans les polarités de l'armature urbaine, doit permettre de **rapprocher les populations des services et des emplois**, en limitant ainsi les distances de déplacement, ce qui facilitera les déplacements doux. Les ambitions de renouvellement urbain et de revitalisation des centralités urbaines et villageoises faciliteront également l'usage des modes doux, en permettant la production de logements au plus près des centralités offrant services et emplois.

L'objectif est que les projets d'aménagement des centralités intègrent une **amélioration des espaces publics, permettant les déplacements doux** (cheminements, espaces piétons, voies vélo...), afin que les pratiques de mobilité évoluent dans les centralités.

ORIENTATIONS RELATIVES A LA MOBILITE



En ce qui concerne les déplacements cyclables sur des distances plus longues, l'objectif est de **s'appuyer sur le développement des infrastructures touristiques** (Via Rhôna, Via Fluvia, voies des Confluences) pour promouvoir l'émergence de nouveaux usages pour les ménages du territoire (accès aux services, à l'emploi). Le maillage d'itinéraires cyclables gagnera à être développé autour de boucles alternatives appuyées sur l'itinéraire de la Via Rhôna. Un projet de boucle sur la rive gauche afin de desservir le nord de l'agglomération Roussillon Saint Rambert d'Albon est notamment envisagé.

Enfin, l'amélioration des conditions de franchissement du Rhône en déplacements doux au niveau des principaux ponts du territoire représente une ambition importante. Les conditions de franchissement mériteront d'être améliorées, en particulier, au niveau du pont de Condrieu, fortement utilisé pour rejoindre la gare de Saint Clair les Roches en rive gauche.

Faciliter le développement du covoiturage

Les élus affirment une ambition de développement du covoiturage en complément des dispositions liées aux changements de modes de déplacements.

Il s'agit, en particulier, d'**anticiper les besoins d'implantation d'espaces de stationnements mutualisés** dans les polarités de l'armature urbaine, en particulier au niveau des points générateurs de déplacements (équipements, zones d'activité, centres denses,...) et des nœuds de multimodalité (gares, arrêts de cars). Le développement d'espaces de covoiturage dans les villages peut également être envisagé lorsque les flux sont suffisamment importants.

En complément des politiques d'aménagement, les élus souhaitent favoriser le **développement des réflexions d'entreprises sur l'optimisation des déplacements**, avec en particulier la mise en place de Plans de Déplacements Entreprises et Inter-Entreprises (PDE/PDIE).

3.2 Améliorer les conditions d'accessibilité sur le territoire, en s'appuyant sur les infrastructures existantes

Le territoire du SCOT accueille des infrastructures majoritairement concentrées sur l'axe nord – sud de la vallée du Rhône, qui le connectent aux agglomérations voisines (en particulier la métropole lyonnaise et l'agglomération de Valence). Cet axe nord – sud accueille des trafics de transit importants (touristiques, domicile travail...).

Les flux économiques sont également importants sur le territoire, dans la vallée du Rhône, et entre les principaux pôles d'activité (liaisons Est Ouest vers Annonay et Beaupaire). Le positionnement sur l'axe fluvial, autoroutier et ferré de la vallée du Rhône représente un véritable atout économique pour les prochaines décennies (développement de la multimodalité et du transport fluvial en particulier).

Enfin, les conditions de mobilité des habitants sur le territoire sont assez hétérogènes, avec des espaces péri-rhodaniens globalement plus enclavés, présentant des conditions d'accès inégales aux échangeurs autoroutiers et aux pôles de services. Le développement de la précarité liée à la mobilité représente un enjeu important, accentué par le vieillissement de la population.

Valoriser l'axe Nord Sud, dorsale de la mobilité

Si l'amélioration des liaisons Est Ouest représente une ambition forte pour le projet, les élus ont également réaffirmé leur souhait d'**optimiser le fonctionnement de l'axe Nord Sud, en améliorant les traversées d'agglomération sur le plan fonctionnel comme paysager**. La reconquête de la qualité paysagère et urbaine de la RN7 représente, en particulier, un objectif majeur pour le territoire afin d'améliorer les conditions de vie dans

les agglomérations et la conurbation rhodanienne ; et un enjeu touristique important, les infrastructures (route, fer, fleuve) constituant des portes d'entrée touristiques de premier ordre.

Améliorer les liaisons Est Ouest et désenclaver les espaces les moins accessibles

L'**amélioration des liaisons Est Ouest** représente un objectif important du SCOT. Il s'agit de faciliter les échanges entre la vallée du Rhône et les espaces péri-rhodaniens, en optimisant la qualité des réseaux routiers Est Ouest qui irriguent le milieu rural, et en améliorant les franchissements du Rhône dans les secteurs où les trafics sont les plus importants (Ampuis, Serrières, Andance, Vienne – St Romain en Gal). En particulier, les élus souhaitent :

- Affirmer l'importance de la mise en place d'un nouvel ouvrage de franchissement au niveau du pont d'Andance (ce qui permettra de délester en partie le pont de Serrière), et de la finalisation du contournement d'Annonay au sud de l'agglomération, dans la continuité du contournement est existant, afin de désenclaver les villages au sud de l'agglomération et le Val d'Ay. Ce projet nécessitera la mise en place d'un franchissement sur la Cance.
- Préciser les modalités de mise en place d'un ou plusieurs nouveaux ouvrages dans le secteur Nord du SCOT, afin de limiter l'engorgement de la place St Louis à Vienne. La mise en place d'un nouveau franchissement est inscrite dans le PDU de ViennAgglo, et sera lancée d'ici 2020.

L'**aménagement des « accroches » des axes Est Ouest à la vallée devra être réfléchi afin de favoriser le report modal** sur l'axe ferré de la vallée (optimisation de l'accessibilité des gares et des conditions de report modal).

Les **capacités des grands axes Est Ouest** sont à optimiser afin de faciliter les échanges. L'axe Annonay – Serrières – Roussillon – Beaurepaire, et les axes connectant Vienne à la CAPI (RD75, RD502) sont des axes particulièrement importants à conforter pour mieux connecter les différents pôles d'activité, en anticipant les développements futurs en lien notamment avec le projet de la Plaine de St Exupéry (CAPI).

Enfin, les élus affirment leur volonté de désenclaver les secteurs les moins accessibles dans les espaces péri-rhodaniens, en soutenant en particulier la mise en œuvre des projets de nouveaux demi-diffuseurs (Vienne Sud, zone d'activité Axe 7, Saint Barthélémy).

La sécurisation des infrastructures reliant la vallée aux plateaux du Pilat et d'Ardèche en rive droite représente également une ambition importante. Les élus souhaitent maîtriser l'évolution des flux sur les axes les moins calibrés, qui peuvent saturer rapidement et présenter des conditions d'insécurité.

Organiser les flux de marchandises en promouvant la multimodalité

Le **développement du transport fluvial et du transport ferré de marchandises** représente une ambition forte pour les élus, afin de limiter les nuisances du trafic routier sur le territoire. En particulier, le transport fluvial peut permettre de réduire considérablement l'exposition des populations aux risques (transport de matières dangereuses), et le fleuve peut absorber des flux de marchandises plus importants.

Le SCOT prévoit le développement d'espaces d'activité à vocation multimodale, avec en particulier la Zone Industriale-Portuaire INSPIRA, le projet de Parc d'Activité Axe 7, et le site de Loire sur Rhône. L'objectif est de **bien maîtriser les flux de marchandises** qui seront générés par ces grands projets. Le projet de revitalisation du site de Loire sur Rhône représente également une opportunité pour développer la logistique fluviale.

Les élus affirment une **ambition de développement des équipements intermodaux, afin de faciliter le report des flux logistiques sur le fer et le fleuve**. L'ambition est de développer des activités liées au fleuve, en particulier au niveau des grands sites industriel-portuaires. La plateforme multimodale d'INSPIRA (embranchement fer et fleuve) permettra de développer les activités liées à la multimodalité sur le site d'INSPIRA mais également sur le

site proche d'Axe 7. La zone d'activités Axe 7 offrira un accès immédiat et une vitrine économique sur l'autoroute A7, en complément de l'embranchement fer et fleuve d'INSPIRA.

La réouverture de la ligne ferrée Saint Rambert d'Albon – Beurepaire constitue également un objectif, en valorisant cette ligne pour le transport de marchandises, en lien avec le développement des activités logistiques sur les sites d'INSPIRA et d'Axe 7.

Site stratégique du fait de sa localisation et de ses caractéristiques fonctionnelles (trimodalité), le **SIP de Loire sur Rhône** est identifié dans le schéma portuaire du pôle métropolitain lyonnais qui précise que cette zone trimodale doit permettre l'implantation d'activités qui utilisent le fer et/ou le fleuve dans leurs process.

3.3 Atténuer les nuisances du trafic routier

Le territoire accueille des infrastructures majeures, qui génèrent des trafics de premier ordre (déplacements domicile travail, flux de transit qui traversent le territoire). Le trafic routier est régulièrement saturé, notamment sur les axes de la vallée du Rhône. Le développement de la population sur le territoire accroît progressivement les trafics, et un phénomène d'aggravation de la congestion est à anticiper pour les prochaines années.

Le trafic automobile génère des risques et des nuisances, en particulier en termes de pollution, de nuisances sonores. Le transport de matières dangereuses (transit ou desserte d'industries locales) génère également des risques sur les grands axes.

Limiter l'impact des trafics sur le cadre de vie

L'ambition est de limiter l'impact des trafics, en favorisant leur fluidité et en prenant en compte les risques et nuisances dans l'aménagement des infrastructures routières et de leurs abords.

Il s'agit, en particulier, de **traiter qualitativement les abords des grands axes** au niveau des principales traversées (traitement des espaces publics, végétalisation, adaptation des modalités de construction...). L'objectif est d'atténuer la perception de la congestion et de réduire les nuisances sonores avec des modalités constructives adaptées. Les travaux d'aménagement des axes routiers devront également intégrer un objectif de **sécurisation des abords des axes et des traversées**.

La **reconquête de la RN7** dans ses traversées urbaines représente un objectif fondamental du projet, pour passer d'un axe de transit à une voie de desserte urbaine apaisée et partagée. L'agglomération Roussillon Saint Rambert d'Albon, fortement marquée par la traversée de la RN7, doit faire l'objet d'aménagements particulièrement volontaristes (cf. partie 3, zoom 2).

L'aménagement des traversées de bourgs le long de l'ex-RN86 en rive droite représente également un enjeu important, ainsi que la sécurisation des axes reliant les plateaux à la vallée (RD7 entre Chavanay et Pélussin, RD503 entre Saint Pierre de Bœuf et Maclas, RD820 et RD82 reliant Annonay).

Dans les secteurs urbains à risques (transport de matières dangereuses, zones particulièrement polluées), l'objectif est de permettre l'évolution des espaces existants, et leur renouvellement, en veillant à bien maîtriser l'exposition des populations aux risques.

Enfin, l'amélioration des conditions de circulation sur les principaux axes routiers desservant l'agglomération d'Annonay représente un objectif affirmé dans le SCOT. Le prolongement du contournement d'Annonay au sud de l'agglomération permettra d'améliorer les conditions de mobilité.

Objectif 4 : Offrir des logements à tous dans des cadres de vie diversifiés, tous de qualité

4.1 Accueillir les habitants en ville et en campagne

Près des deux tiers habitants (65 %) vivent dans les polarités structurant l'armature urbaine, et l'autre tiers dans les communes rurales. Cet équilibre a varié dans le temps long, avec des vagues de flux et de reflux (surpopulation des campagnes, exode rural et développement urbano-industriel, péri-urbanisation). Comme exprimé dans l'Ambition 1.4, la volonté des élus est de stabiliser l'équilibre actuel, en favorisant un très léger renforcement des polarités dont la vitalité doit être maintenue pour servir à tous.

Consolider les polarités

Un objectif de création de logements de 6 ou 7 logements par tranche de 1000 habitants a été fixé, selon la hiérarchie des polarités fixée dans la carte ci-après. Il s'agit d'objectifs « plancher » pour les villes centres de Vienne et Annonay, et pour les communes principales de l'agglomération Roussillon St Rambert d'Albon : Roussillon, le Péage de Roussillon, St Rambert d'Albon, Saint Maurice l'Exil, Salaise sur Sanne ; et d'objectifs plafonds pour les autres.

Au-delà de l'objectif quantitatif, il s'agit :

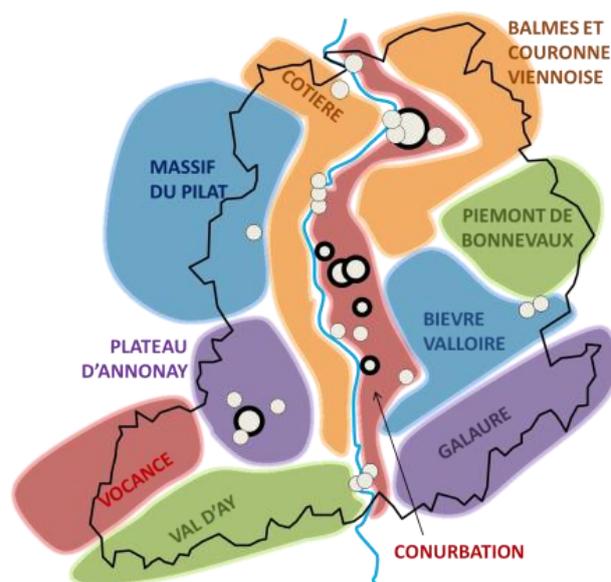
- D'offrir des types de logements plus variés qu'en campagne, adaptés à la diversité croissante des types de ménages et en particulier au vieillissement de la population ;
- D'accueillir des primo-arrivants sur le territoire qui souvent, quelques années après, rebondissent et habitent les campagnes ;
- De permettre l'accueil des familles dans les centres villes.

Afin de conforter le développement de l'agglomération viennoise, les élus soulignent l'importance de la mise en œuvre du projet de faubourg perché sur les communes de Sainte Colombe et de Saint Romain en Gal (cf. focus n°1 sur la côtère rhodanienne).

Assurer un développement raisonnable des campagnes

Les élus souhaitent affirmer un objectif de développement démographique proportionné des villages dans l'ensemble des secteurs du SCOT, en respectant le rôle nécessaire des polarités en matière d'offre de nouveaux logements.

Toutefois, les différents secteurs du SCOT n'ont pas les mêmes capacités d'absorption de la croissance démographique, et l'objectif est de maîtriser cette dernière dans les secteurs les plus contraints, pour différentes raisons évoquées ci-dessous. L'objectif de production de logements sera plafonné à 4 logements / an / 1000 habitants dans les secteurs suivants :



- Dans le secteur de la Côtière Rhodanienne, qui cumule des problématiques de mobilité et d'engorgement des flux routiers, avec de fortes sensibilités paysagères environnementales, paysagères et agricoles.
- Dans le secteur du massif du Pilat, où le développement génère également des problématiques de mobilité (sécurisation des axes plateau – vallée, contribution à l'engorgement important de l'ex-RN86), et où la sensibilité paysagère est particulièrement forte, d'autant plus dans les communes du Parc.
- Dans les vallées de l'Ay et de la Vocance, qui sont relativement enclavées et qui connaissent aujourd'hui des rythmes de production de logements faibles.
- Dans le secteur du Piémont de Bonnevaux, relativement enclavé, qui accueille des villages sensiblement éloignés des grands axes de communication et des réseaux de transport collectifs.
- Dans le secteur de la vallée de la Galaure, qui connaît des problématiques de ressource en eau importantes (pression quantitative), et dont les capacités de développement sont limitées à long terme.

Dans les autres secteurs du SCOT, l'objectif plafond de production de logements dans les villages est fixé à 5,5 logements / an / 1000 habitants.

4.2 Bâtir pour tous et pour mieux vivre ensemble

Ici comme ailleurs, l'offre en logements doit s'adapter aux évolutions sociétales et familiales lourdes que connaît la société. Levier important de la cohésion sociale, la politique du logement cherchera à être inclusive et non ségrégative.

Les Communautés en charge des politiques de l'habitat, et les communes, chercheront donc, à favoriser la mixité sociale et générationnelle en prévoyant dans les documents cadres dont elles disposent (PLH et PLUi) et la conduite d'opérations :

- une variété des offres en mode d'occupation proposé (locatifs / propriété), emplacements et formes urbaines (immeubles et appartements, habitat groupé, maisons accolées ou isolées), montage immobilier (promoteur privés, organismes publics ou mixtes, personnel), en particulier dans les polarités pour répondre aux attentes des familles, des ménages plus âgés ou de petite taille et des catégories sociales supérieures et intermédiaires que l'on souhaite voir revenir ou garder en ville
- du logement abordable et des logements adaptés aux publics spécifiques, et dans les nouvelles opérations de logements à l'échelle communale. Ces objectifs renforceront graduellement la hiérarchie des polarités fixée et en tenant compte des contraintes du marché local, des bailleurs sociaux et des engagements de l'Etat, et quand la taille de l'opération le permet-. Une logique de rattrapage prévaudra dans les communes en déficit de logements locatifs sociaux.

Pour les communes accueillant des taux très élevés de logements sociaux, les objectifs de production de nouveaux logements sociaux seront adaptés, afin de favoriser la diversification des types de logements et la mixité sociale.

- Pour répondre aux besoins d'une population vieillissante et des personnes en situation de handicap, les Communautés favoriseront la création de logements adaptés, et des offres d'accueil spécialisé comme les Résidences Personnes Agées (RPA), maison de retraite, Maison d'Accueil Spécialisée (MAS), à proximité ou dans les polarités ou les centres bourgs, à proximité des services, équipements et commerces de proximité. Cette dernière contribue en effet à réduire l'isolement des personnes vulnérables et à faciliter le maintien à domicile.

Enfin, le devoir de solidarité s'exerce envers les plus démunis :

- Par une offre minimale d'hébergement d'urgence dans les intercommunalités assujetties à cette obligation légale
- Par la finalisation de l'offre en aires d'accueil des gens du voyage, en distinguant l'offre de passage et l'offre adaptée pour la sédentarisation.

4.3 Donner la priorité au renouvellement urbain et à l'adaptation du parc existant

Tous les objectifs précédents peuvent être atteints en cherchant d'abord à valoriser le tissu bâti existant aujourd'hui concurrencé par des offres plus attractives (produits BBC ou à Energie Positive, maisons individuelles en périphérie...). Il faut promouvoir le renouvellement urbain sous toutes ses formes :

- Rénover ou aider à rénover les logements anciens ou vétustes des centres anciens, quelles que soient leurs tailles, pour les remettre sur le marché ;
- Dans les secteurs plus difficiles, très anciens et trop denses (sombres, parfois humides, mal agencés), comme dans les anciennes vallées industrielles (Gère, Cance, Dédôme), mais aussi les centres anciens des villages (comme le Grand Serre, St Vallier ou Serrières ...) des opérations plus complexes et lourdes doivent être lancées ou se poursuivre pour les recomposer, leur trouver un nouvel usage si besoin, voire les démolir pour les aérer et les ouvrir sur leur environnement ;
- Poursuivre la requalification des quartiers de logements sociaux dégradés au cœur des agglomérations ;

Plus globalement, le besoin d'amélioration du confort et des performances énergétiques s'imposera de façon croissante ces prochaines années à l'ensemble du parc de logements et des équipements. Il sera utile de conduire des opérations d'ampleur, coordonnées, pour accélérer ou favoriser le mouvement, avec plusieurs objectifs : aider les propriétaires et occupants en situation de précarité énergétique, anticiper la dépréciation de quartiers entiers, bâtis dans les années 1960 à 2010, mettre à niveau les logements vétustes et indignes (occupations précaires, maisons isolées des anciens agriculteurs, bâtis quasiment à l'abandon,...).

4.4 Optimiser l'efficacité foncière et la qualité architecturale et urbaine des nouveaux projets d'habitat

La sortie progressive d'un modèle de construction très consommateur de foncier et énergivore (par les déplacements qu'il génère et par ses formes urbaines non compactes) est programmée depuis l'adoption des lois Grenelle (2009-2010) et renforcée depuis par les lois successives. Le premier SCOT et les PLU qui ont suivi ont pris les mesures qui s'imposent pour réorienter la conception même de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme plus durables qu'il s'agit de poursuivre et adapter :

- Stopper l'éparpillement des constructions ;
- Valoriser en premier lieu les disponibilités foncières existantes dans le tissu urbain (en dents creuses, par renouvellement urbain) ;
- Poursuivre la diversification et la densification des formes urbaines, et les adapter aux capacités et à la réalité des marchés locaux, plus modestes en campagne qu'en ville, au sud du territoire -où les promoteurs privés sont peu présents- qu'au nord.

Au-delà de la simple application d'un ratio de densité moyenne de logements à l'hectare, il s'agit aussi et surtout d'améliorer la qualité architecturale, urbaine, environnementale et paysagère des productions, isolées comme groupées. Les efforts porteront sur les conditions de productions des opérations, appelant un travail de conception urbaine plus développée en amont, et des précisions sur les attendus qualitatifs :

- Le respect du site dans lequel l'opération se mène avec un souci d'intégration globale et de « couture » avec l'existant, bâti ou naturel,
- L'excellence énergétique (logements mais aussi bâtiments et équipements), notamment en s'engageant dans un TEPOS,
- L'intégration environnementale, jusqu'à des opérations à « biodiversité positive »,
- La prise en compte des modes de déplacements actifs (ou doux),
- La qualité architecturale et le confort d'usage des logements, en adéquation aussi avec les attentes familiales et sociales évoquées plus haut (4.2)

La valorisation du patrimoine naturel de « proximité » (coupures vertes urbaines, cours d'eau, haies...), du petit patrimoine existant et des espaces publics (berges, places...) guidera plus largement toute intervention ou réflexion des aménagements, à toute échelle, pour qualifier le cadre de vie. Ils sont souvent propices aux espaces de détente, aux déplacements doux ou à des usages partagés, polyvalents, qui créent « l'urbanité ».

4.5 Conforter l'offre de services en cohérence avec les politiques de développement résidentiel

Si le territoire est relativement bien équipé et maillé en termes d'offres de services et commerces, quelques manques ou disparités territoriales méritent d'être comblés ou corrigés pour accompagner le développement résidentiel souhaité.

- La couverture en réseaux mobiles et l'accès au Très Haut Débit représentent un enjeu dans les franges du territoire (vallée de la Vocance, secteur du Grand Serre), au même titre que l'accès à l'offre alimentaire de base, dans un contexte de quasi-absence d'offres de mobilités non individuelles.

Des actions collectives, à l'échelle du SCOT, permettraient de conduire et négocier des solutions communes sur les questions d'accès au réseau mobile et au THD, voire de développer des solutions de mobilité diversifiées sur l'ensemble du territoire.

- Le maintien de l'offre de soins (grands équipements, équipements relais, services à domicile), sa bonne accessibilité et sa modernisation reste un défi à relever face au besoin croissant d'une population vieillissante, alors même que la démographie médicale décline principalement dans les secteurs ruraux les plus enclavés.
D'une façon générale, en milieu rural, le développement des services aux personnes (petits équipements, services à domicile) représente une priorité.

Le maintien de l'offre de services renvoie également à la question du développement de l'offre commerciale, l'objectif étant de s'appuyer sur les schémas commerciaux intercommunaux pour définir le maillage des polarités commerciales locales. Ces derniers devront être compatibles avec le Scot et décliner localement l'armature commerciale définie dans le DOO.

L'intégration de la majorité de ces activités de services et commerces dans les centres des villages, bourgs et villes est une priorité. Aussi, dans les documents d'urbanisme, comme dans la réflexion sur tout projet de service,

commerce ou équipement, on recherchera d'abord où et comment il pourrait être accueilli dans le cœur ou le tissu urbain existant.

A noter qu'aucun projet d'équipement structurant n'est identifié à la date d'élaboration du Scot, mis à part le besoin d'un nouveau collège en Nord-Ardèche en vallée du Rhône.

4.6 Accompagner et valoriser le déploiement des infrastructures numériques

Les élus souhaitent accompagner la mise en œuvre des schémas départementaux d'aménagement numérique, en visant en particulier le déploiement progressif de la fibre optique sur l'ensemble du territoire.

L'ambition est de desservir l'ensemble des espaces bâtis du SCOT (habitat et locaux d'activités) avec une desserte Très Haut Débit à l'horizon 2025. Les secteurs suivants sont à desservir de manière prioritaire :

- Les principaux espaces urbanisés, et notamment les communes de l'armature urbaine du SCOT, qui accueillent de nombreux logements, services, et entreprises.
- Les principales zones d'activités économiques identifiées dans le cadre du SCOT.

Les élus soulignent l'importance du déploiement des infrastructures numériques en milieu rural également. Il s'agit de valoriser la desserte numérique pour développer de nouvelles formes d'activités (co-working, télétravail), dans des secteurs plus éloignés des grandes agglomérations. D'une manière générale, la desserte numérique est aujourd'hui indispensable pour conforter l'attractivité résidentielle des différents secteurs du SCOT.

Partie 3 : Focus sur les secteurs à enjeux

Focus 1 : la Côtière Rhodanienne

Le secteur de la Côtière Rhodanienne, qui s'étend sur la rive droite du Rhône du Nord au Sud du SCOT, présente des problématiques d'aménagement particulières à considérer.

*La Côtière concentre **des intérêts forts** à plusieurs niveaux :*

- **Au niveau environnemental** : présence des milieux alluviaux, vallons rhodaniens, pelouses sèches et landes en rebord de plateau...
- **Au niveau paysager**, avec des intérêts forts liés à la présence du Rhône, au relief marqué, aux patrimoines architecturaux et urbains, à la mosaïque d'espaces agricoles diversifiés.
- **Au niveau agricole**, la côtière accueillant des activités diversifiées et globalement à haute valeur ajoutée (viticulture, maraîchage, arboriculture,...).

Les communes de la Côtière Rhodanienne présentent des marges de manœuvre foncières réduites pour leur développement, du fait des contraintes topographiques, paysagères et environnementales, et des risques marqués dans la vallée. La densification des espaces existants et le renouvellement urbain représentent des enjeux forts.

Valoriser les paysages de la côtière

Les paysages de la côtière rhodanienne sont particulièrement remarquables, et doivent être préservés au bénéfice de tout le territoire. Il s'agit, en particulier :

- De maintenir les équilibres entre espaces naturels, agricoles et urbains, en protégeant en particulier les coupures paysagères entre les espaces urbanisés, et en promouvant une gestion paysagère des espaces ruraux.
- De préserver et de valoriser les perceptions visuelles remarquables, nombreuses du fait de la topographie particulière : vues sur le Pilat et la vallée du Rhône, vues sur les coteaux viticoles, silhouettes de bourgs implantés dans la topographie.
- De préserver le patrimoine architectural et urbain remarquable, en valorisant le bâti ancien mais également en traitant spécifiquement les entrées et traversées de bourgs (en particulier sur l'axe de la RD 386 / 1086 / 86), les espaces urbains dégradés, et en aménageant les berges du Rhône.



Les vues lointaines sur le Rhône : un enjeu de préservation et de valorisation à long terme

Préserver les espaces agricoles et leur fonctionnalité

Le PADD fixe une ambition de préservation des espaces agricoles des communes de la Côtiers, qui tiennent une place importante dans le paysage tout en présentant une valeur économique globalement forte du fait de la présence de productions à haute valeur ajoutée (viticulture, maraîchage et arboriculture, fromages,...). L'ambition est de préserver en priorité les espaces agricoles stratégiques, identifiés dans le DOO.

Le maintien de la fonctionnalité du territoire pour les exploitations agricoles représente également un objectif fort, en particulier dans les villages à forte dimension maraîchère et viticole, où les besoins d'implantation de bâtiments peuvent être importants (bâtiments de production et de transformation). L'amélioration des déplacements agricoles sur l'axe de la RD 386 / 1086 / 86 représente en outre une priorité (passage d'engins, conditions d'insertion sur la RD).



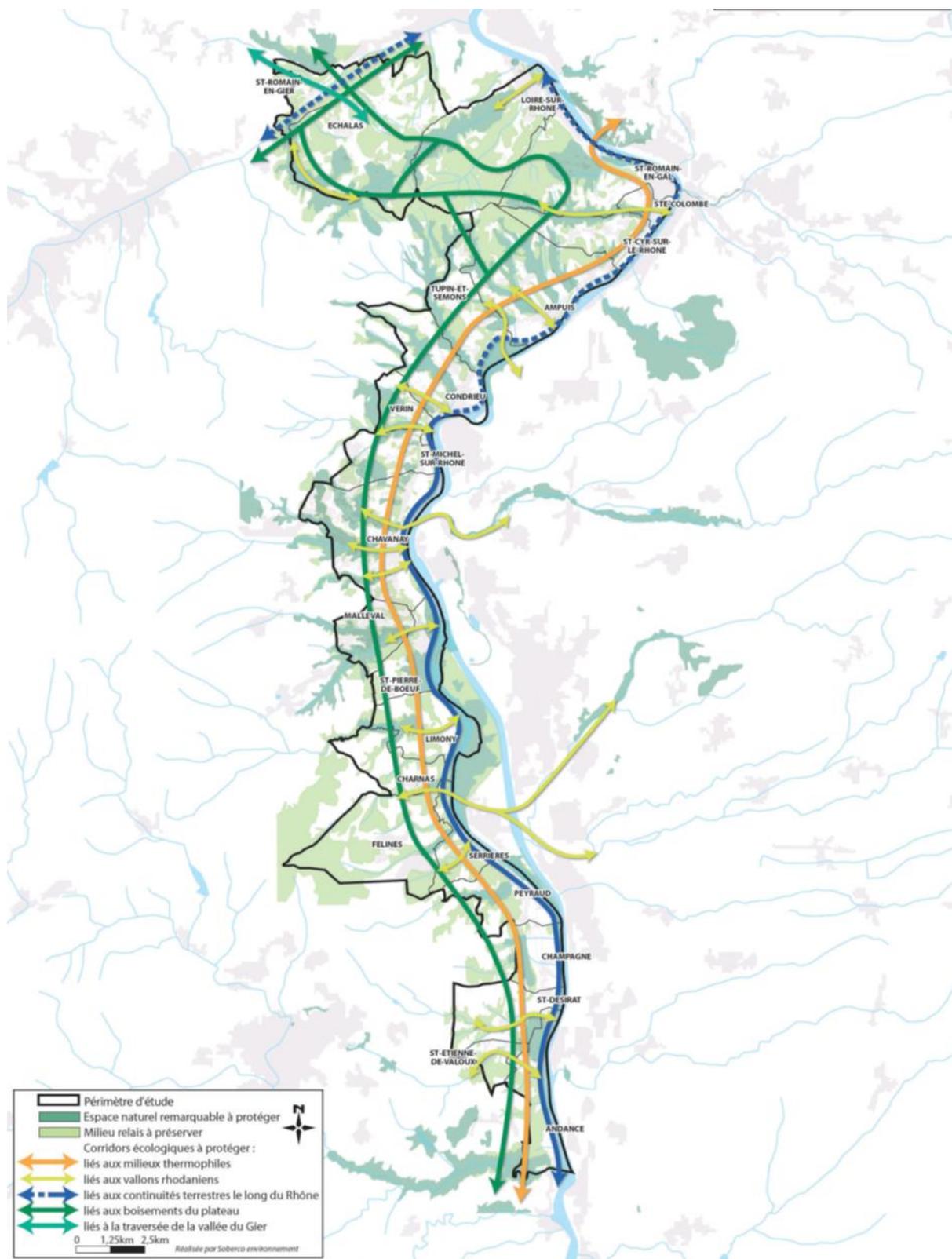
La Côtiers Rhodanienne : une diversité de productions agricoles

Protéger les ressources environnementales

La préservation des ressources environnementales représente une ambition importante qui se décline en plusieurs orientations :

- La protection des espaces naturels, en particulier les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques qui composent la trame verte et bleue, mais également les milieux relais qui contribuent à la bonne fonctionnalité écologique du territoire.
- La préservation de la ressource en eau, en veillant en particulier à la protection des espaces stratégiques pour l'eau potable, à l'amélioration des dispositifs d'assainissement et de distribution d'eau potable, la réduction des pressions sur la ressource et la valorisation des abords des cours d'eau.
- La bonne gestion des risques et nuisances, en particulier dans la vallée où les risques tendent à se concentrer (inondation et ruissellement, risques technologiques, transport de matière dangereuse, nuisances acoustiques,...) mais également sur la côtère en elle-même (ruissellement, mouvements de terrain,...).

LA TRAME VERTE ET BLEUE DE LA CÔTIÈRE RHODANIENNE



Adapter le développement urbain aux capacités d'accueil du territoire

Afin de mieux préserver les intérêts environnementaux, paysagers et agricoles de la côtère, les élus affirment leur ambition de maîtrise de l'urbanisation à l'échelle de la Côtère Rhodanienne. L'ambition est de donner la priorité à la reconquête des dents creuses et au renouvellement urbain, en limitant les extensions des villes et bourgs. En particulier, le développement sur les coteaux et sur les rebords de plateaux, qui impacte fortement les paysages, est à limiter fortement.

Compte tenu des enjeux de production de logements à proximité de la ville centre de Vienne, les élus soulignent toutefois l'importance du développement d'un faubourg perché sur les communes de Sainte Colombe et de Saint Romain en Gal, qui doit permettre d'accueillir environ 600 logements sur ces deux communes.

Les élus souhaitent que les projets d'urbanisation (extensions, renouvellement, faubourg perché) soient travaillés en recherchant une qualité paysagère et environnementale exemplaire, que ce soit pour l'habitat ou pour les espaces d'activité.



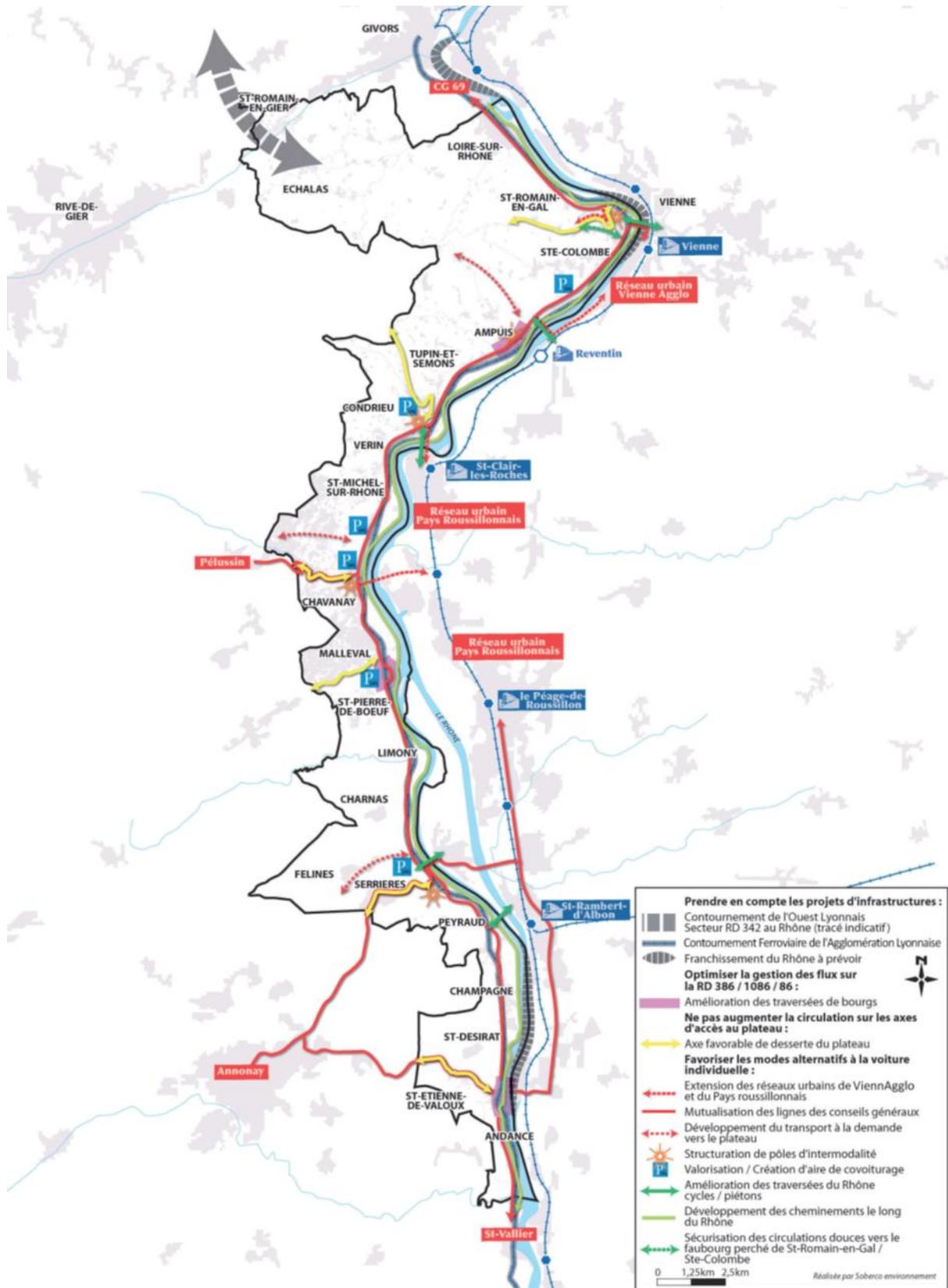
La reconquête de la qualité paysagère et urbaine des ZAE : un enjeu fort

Améliorer les conditions de mobilité

Les élus souhaitent mieux maîtriser les conditions de mobilité à l'échelle de la Côtère, en veillant en particulier :

- A optimiser la gestion des flux sur la RD 386 / 1086 / 86, en veillant en particulier à développer des aménagements urbains et paysagers de qualité, facilitant la sécurisation des flux.
- A ne pas augmenter les circulations sur les axes d'accès au plateau, insuffisamment calibrés pour envisager des augmentations de flux. La limitation du développement résidentiel sur les coteaux et les rebords de plateaux doit permettre de limiter la croissance des flux.
- A favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle, en améliorant en particulier les connexions et rabattements vers les pôles gares de la rive gauche, en développant les infrastructures de déplacement doux et en développant les outils de mobilité alternatifs (Transport à la Demande, lignes régulières, covoiturage,...).

AMELIORER LES CONDITIONS DE DEPLACEMENTS



Focus 2 : l'Agglomération Roussillon Saint Rambert d'Albon

L'agglomération Roussillon Saint Rambert d'Albon, dont le périmètre concerne huit communes sur deux EPCI différents, représente un secteur à enjeux d'aménagement particulièrement forts à l'échelle du SCOT :

- *L'agglomération représente un secteur d'intérêt pour l'accueil de populations, avec des potentiels de développement résidentiel à proximité des emplois, des services, et des outils de transport en commun (ligne TER Lyon Marseille notamment qui irrigue tout le territoire).*
- *Les enjeux d'organisation du développement urbain à l'échelle de l'agglomération sont particulièrement importants, les communes s'étant historiquement développées le long de la RN7 sans cohérence d'ensemble, ce qui pose aujourd'hui de nombreuses questions de qualité paysagère et de fonctionnement urbain (traitement des entrées d'agglomération et du linéaire de la RN7, traitement des espaces publics et des paysages « urbains », organisation des déplacements au sein de l'agglomération).*
- *L'agglomération doit intégrer son développement dans un cadre particulièrement contraint, qui nécessite de réfléchir le développement à l'échelle intercommunale. De nombreux secteurs sont aujourd'hui inconstructibles (risques industriels, naturels, périmètres de protection de la biodiversité et des ressources), et d'autres sont constructibles sous conditions (zones de bruit, zones de risques modérés, périmètres éloignés de protection des captages,...). Le développement de l'agglomération doit en outre se faire en intégrant des enjeux importants de santé publique, les facteurs de pollution étant nombreux (infrastructures, industries en particulier).*
- *Si l'agglomération peut accueillir un développement important au cours des prochaines années du fait de sa position stratégique, ce développement doit pouvoir se faire dans le respect des espaces agricoles et naturels qui ceinturent actuellement les espaces urbanisés (corridors écologiques stratégiques, espaces agricoles de forte valeur agronomique).*

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

Dans le cadre des réflexions engagées à l'échelle de l'agglomération, les élus ont affirmé leur souhait d'accueillir un développement économique et résidentiel en valorisant prioritairement les espaces disponibles au sein de l'enveloppe urbaine existante, les potentiels de densification et de renouvellement urbain étant importants.

Les objectifs suivants sont soulignés pour permettre un développement vertueux de l'agglomération, dans le respect de son environnement naturel et agricole :

- Préserver les espaces agricoles et forestiers de la plaine et des coteaux ;
- Préserver les corridors écologiques des affluents du Rhône (Sanne et Dolon) ;
- Se préserver des risques et protéger les ressources.

En outre, il s'agit de valoriser et de bien traiter les limites entre l'agglomération et l'environnement agro-naturel dans lequel elle s'insère. Les élus souhaitent, en particulier :

- Bien qualifier les interfaces ville-campagne (entrées d'agglomération, franges urbaines et lisières,...) ;
- Améliorer les connexions écologiques (en particulier les connexions vallée – plateaux), en développant la nature en ville et les corridors écologiques « urbains » ;
- Améliorer la qualité des paysages à l'échelle de l'agglomération, en traitant en particulier les entrées d'agglomération et le linéaire de la RN7 qui la traverse de part en part.

RD 134 // Entrée d'agglomération à Roussillon



RD 51 // Entrée d'agglomération à Salaise sur Sanne



RN7 // Entrée d'agglomération à St-Rambert d'Albon



RD 519 // Entrée d'agglomération à Chanas



Un territoire qui capitalise sur ses infrastructures de transport Nord Sud

Le PADD affirme une ambition d'aménagement qualitatif de la traversée Nord Sud de l'agglomération, pour structurer son armature urbaine et paysagère. Il s'agit en particulier de faire évoluer la place et la perception de l'axe RN7 dans l'agglomération, en en faisant un boulevard urbain qualitatif plus qu'un axe à seule vocation de transit.

Il s'agit de valoriser les axes Nord Sud d'une manière plus générale, via :

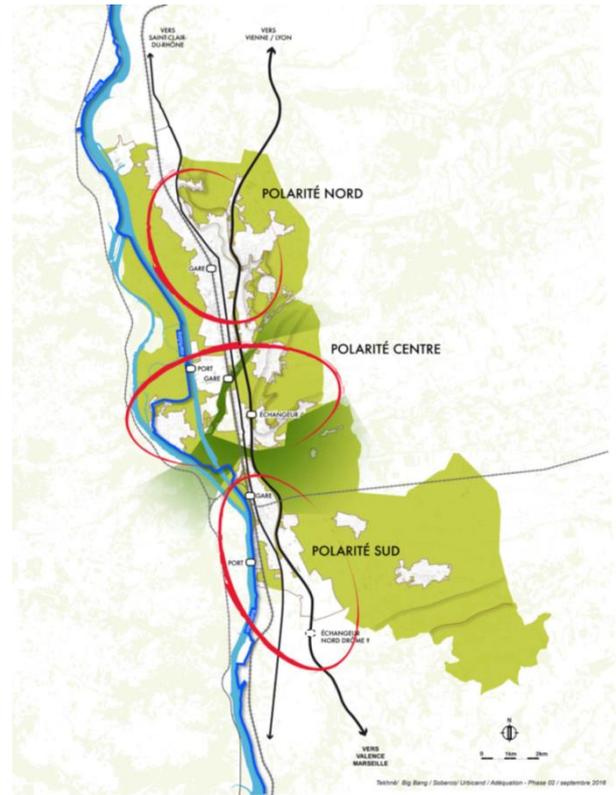
- L'aménagement de l'axe du Rhône : valorisation de la Via Rhôna, création d'espaces de loisirs associés au fleuve, traitement de portions de berges,...
- La valorisation de l'offre de transports en commun, en développant l'offre complémentaire au TER (réseau de bus) et en organisation la densification des espaces urbains en fonction de leur proximité avec les solutions de transport.
- Le traitement des différents axes routiers qui traversent l'agglomération (en premier lieu la RN7 et la RD4)
- La valorisation des solutions de déplacement doux pour mieux connecter les différents secteurs de l'agglomération.

Une organisation territoriale en 3 pôles

L'objectif est de promouvoir un développement multipolaire de l'agglomération, en termes d'accueil de résidents et d'activités économiques.

Trois principales polarités sont identifiées pour structurer l'aménagement de l'agglomération :

- Le pôle de Roussillon / le Péage de Roussillon, au Nord, qui est d'ores et déjà une polarité majeure de l'agglomération avec la présence de la gare.
- Le secteur de Salaise / Sanne au centre, à fonction économique et commerciale forte, amené à se renforcer avec en particulier l'accueil d'un pôle multimodal, à proximité de l'échangeur de Chanas et du port de Salaise-Sablons.
- Le pôle de Saint-Rambert d'Albon, qui constitue également une polarité déjà existante au sud, disposant d'une gare structurante.



L'objectif est que ces trois polarités puissent accueillir, de manière complémentaire, les différents services et équipements d'agglomération qui seront développés au cours des prochaines années. Ces pôles doivent également pouvoir conforter leur fonction résidentielle, en accueillant une part importante de la production de logements prévue dans le SCOT pour l'agglomération.

Les **principes partagés** suivants devront fonder le développement de l'urbanisation autour de ce tryptique de polarités :

- La préservation des grands paysages, des espaces agricoles, et le respect des sensibilités environnementales du territoire : adaptation du développement aux capacités de la ressource en eau, préservation, valorisation et renforcement des corridors écologiques et de la trame verte urbaine, modération du développement sur les franges de l'agglomération, mise en valeur du Rhône.
- L'organisation qualitative des mobilités à l'échelle de l'agglomération : développement des transports en commun sur l'axe de la RN7, renforcement des axes Est-Ouest, promotion de la ville des « courtes distances », renforcement de la proximité entre pôles de services, secteurs résidentiels et zones d'emplois.
- La recherche d'un urbanisme de qualité : valorisation des pôles gares, traitement qualitatif des espaces urbains (aménagement des espaces publics, renforcement de leur convivialité), développement d'une offre commerciale attractive, promotion de l'écologie industrielle territoriale, prise en compte des contraintes santé / bruit dans les choix d'urbanisation, développement d'une agglomération à « énergie positive ».

Des échanges Est Ouest à l'échelle régionale qui préfigurent un nouveau modèle de développement

L'aménagement et le développement de l'agglomération devra permettre de faciliter les mobilités est-ouest à l'échelle du SCOT, l'agglomération présentant une situation « stratégique » de carrefour sur l'axe Annonay – Beaurepaire. En particulier :

- Les politiques d'aménagement devront permettre de faciliter l'accès à l'autoroute A7, via l'échangeur de Chanas mais également via le futur échangeur Nord Drôme.
- Elles devront intégrer des enjeux d'amélioration des franchissements du Rhône, en prenant en compte le projet de création d'un nouvel ouvrage à Andance.
- Elles devront permettre de faciliter les déplacements depuis les communes vers l'agglomération, en particulier depuis le plateau ardéchois (Annonay, Peaugres, Serrières), et depuis les plateaux Est (Agnin, Bougé-Chambalud, Epinouze, Saint-Sorlin-en-Valloire).

Lexique

A7, A46, A47	Autoroutes A7, A46, A47
CAPI	Communauté d'Agglomération Porte Isère
DAAC	Document d'Aménagement Artisanal et Commercial
DOO	Document d'Orientations et d'Objectifs
Entente TRIDAN	Entente Transrhôdaniennne Isère Drôme Ardèche Nord
GPRA	Grand Projet Rhône Alpes
INSEE	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
MAS	Maison d'Accueil Spécialisée
PADD	Projet d'Aménagement et de Développement Durables
PDE / PDIE	Plan de Déplacement Entreprise / Inter Entreprises
PLM	Paris Lyon Marseille
PME – PMI	Petites et Moyennes Entreprises – Petites et Moyennes Industries
PNR	Parc Naturel Régional
RD	Route Départementale
RN7	Route Nationale 7
RPA	Résidences Personnes Âgées
SAARRA	Schéma d'Aménagement de l'Agglomération Roussillon – Saint Rambert d'Albon
SCOT	Schéma de Cohérence Territoriale
SIP	Site Industriolo-Portuaire
TAD	Transport à la Demande
TEPOS	Territoire à Energie Positive
TER	Train Express Régional
THD	Très Haut Débit
TPE	Très Petites Entreprises
ZIP	Zone Industriolo-Portuaire