

L'ESSENTIEL DES ORIENTATIONS DU SCOT



Novembre 2020



Philippe Delaplacette
Président du Syndicat Mixte des Rives du Rhône

Edito

Au cours du précédent mandat (2014-2020), les élus du territoire se sont attelés à la révision du Scot afin de tenir compte de l'extension du périmètre au Sud et à l'Est, ainsi que des dernières évolutions législatives.

Le Scot a été approuvé le 28 novembre 2019 à l'unanimité par les élus du conseil syndical. Le mandat en cours (2020-2026) sera celui de sa mise en oeuvre.

Ce document permet en quelques pages d'appréhender les principaux enjeux du territoire et de comprendre les orientations politiques qui en découlent. Elus, partenaires ou citoyens peuvent ainsi disposer d'une vision d'ensemble du Scot, volontairement synthétique et non exhaustive.

Sommaire

Pourquoi un Scot sur les Rives du Rhône - p.3

Le Scot, le document « clef de voûte » des politiques territoriales locales - p.4

Avant tout, un projet partagé pour le territoire - p.6

1 – Développer le tissu économique - p.8

2 – Maintenir une offre commerciale diversifiée - p.10

3 – Protéger et valoriser nos terroirs - p.12

4 – Préserver l'environnement - p.14

5 – Limiter l'exposition aux risques et nuisances - p.16

6 – Préserver et valoriser les ressources - p.18

7 – Garantir à long terme les capacités de mobilité et de transport - p.20

8 – Accompagner la croissance démographique - p.22

9 – Construire différemment - p.24

10 – Zoom sur la côtière rhodanienne - p.26

11 – Zoom sur l'agglomération Roussillon - Saint-Rambert-d'Albon - p.27

Pourquoi un Scot sur les Rives du Rhône ?

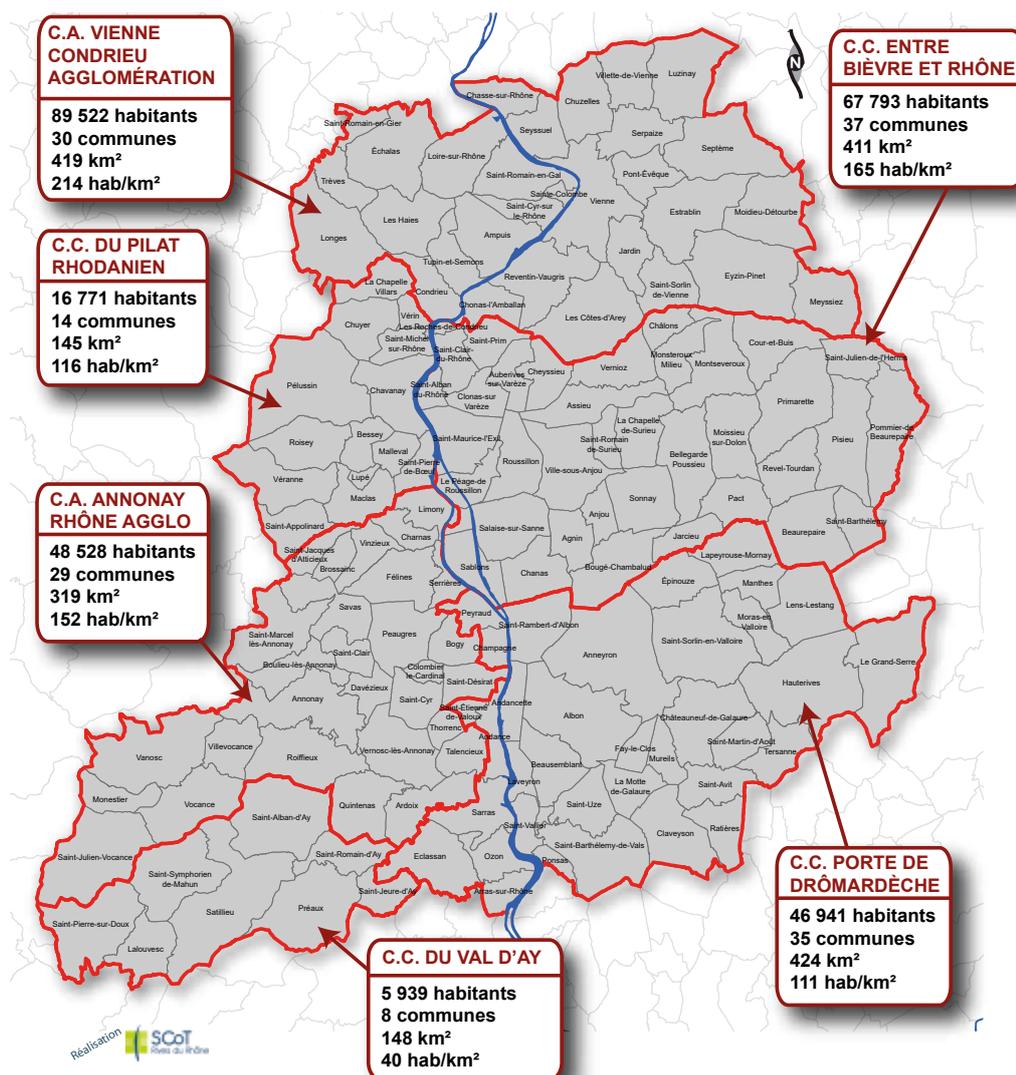
Le territoire des Rives du Rhône s'étend sur 50 km du Nord au Sud de Chasse-sur-Rhône à Saint-Vallier et couvre 1 866 km². Structuré autour de la vallée du Rhône, il intègre en rive droite du fleuve les derniers contreforts du Massif Central : massif du Pilat, bassin d'Annonay et val d'Ay. En rive gauche, il se compose d'une succession de plaines et vallées (Gère, Varèze, Sanne, Valloire, Bièvre, Galaure...) et l'amorce de grands massifs forestiers (Bonnevaux, Chambaran). Peuplé de 275 500 habitants, il s'organise autour de trois principales agglomérations : Vienne, Roussillon - Saint-Rambert-d'Albon et Annonay. D'un point de vue administratif, il est composé de 6 intercommunalités regroupant 153 communes à cheval sur 5 départements.

Les Rives du Rhône bénéficient du dynamisme de l'aire métropolitaine lyonnaise et de l'attractivité liée à son positionnement sur un axe de transports d'envergure internationale en vallée du Rhône, qui plus est renforcé par une offre plurimodale exceptionnelle. La qualité de son environnement et de son patrimoine sont des éléments supplémentaires qui expliquent l'essor démographique

et économique des dernières décennies. Seulement, cette croissance insuffisamment canalisée a généré son lot d'effets indésirables : étalement urbain et consommation foncière, augmentation du trafic routier et de la pollution de l'air, résidentialisation et précarisation énergétique des ménages, etc.

En élaborant le Scot des Rives du Rhône, les élus entendent reprendre la main sur le modèle de développement et d'aménagement du territoire, en œuvrant également à la cohérence des politiques publiques s'appliquant à différentes échelles (de la région à la commune) ou thématiques (déplacements, habitat, environnement, économie, énergies...).

Le projet de Scot a pour objectif d'affirmer la place du territoire entre les métropoles et agglomérations qui l'entourent (Lyon, Valence, Grenoble et Saint-Etienne). Cela passe par l'affirmation d'une stratégie de développement lisible, partagée et garante à long terme du maintien des grands équilibres et de la qualité de vie du territoire.



LE SYNDICAT MIXTE DES RIVES DU RHÔNE AU 1^{ER} JANVIER 2020

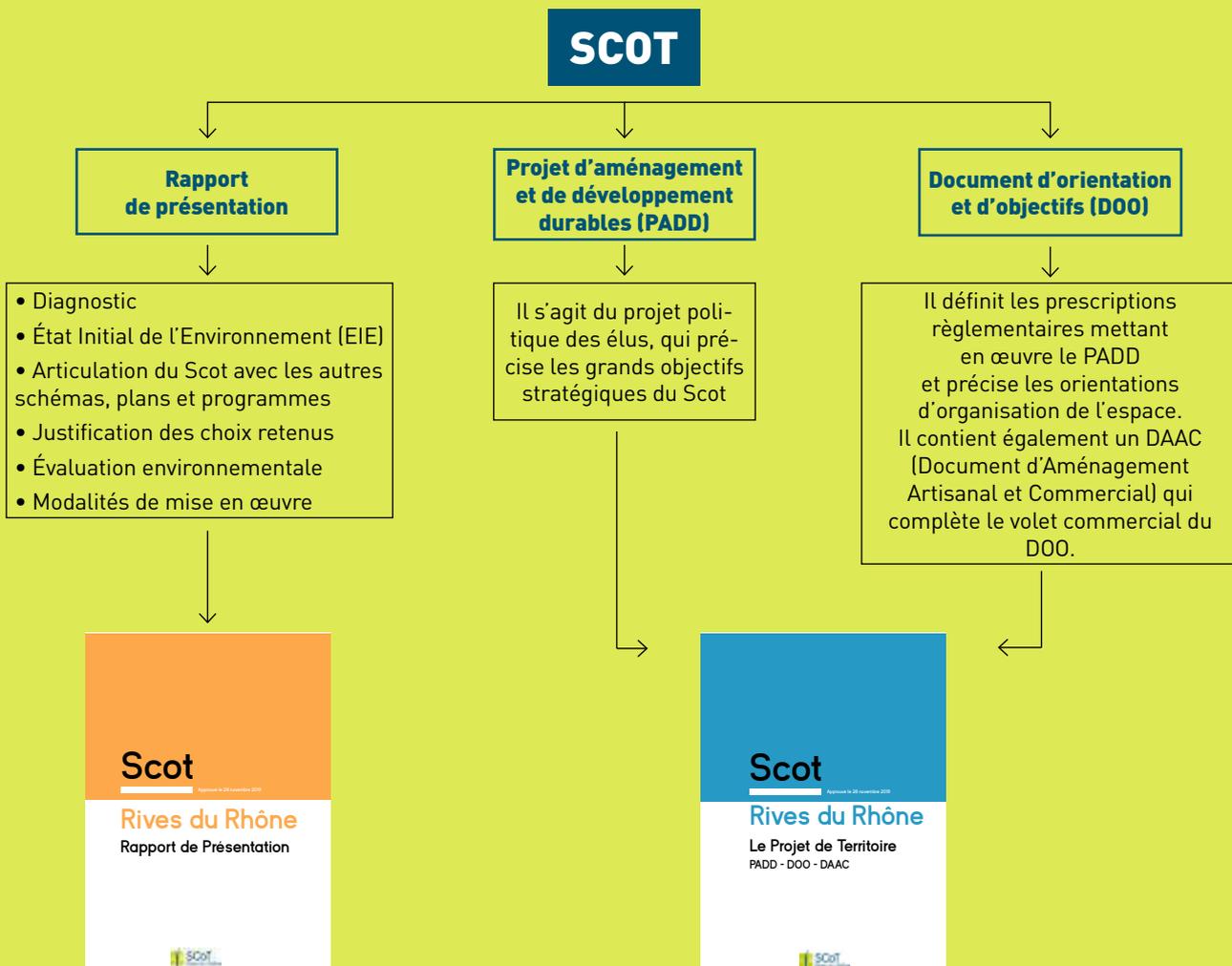
- 275 494 habitants
- 153 communes
- 1 866 km²
- 148 hab/km²
- Commune la plus peuplée : Vienne – 29 306 hab.
- Commune la moins peuplée : Monestier – 61 hab.
- Distance Nord – Sud : environ 58 km
- Distance Est – Ouest : environ 54 km

Le Scot, le document «clef de voûte» des politiques territoriales locales

DE QUOI SE COMPOSE UN SCOT ?

Le Scot comporte un rapport de présentation, un Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) et un Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO). Le DOO comprend également un Document d'Aménagement Artisanal et Commercial (DAAC).

Pour faciliter sa prise en main, le Scot des Rives du Rhône est structuré en deux « livres ». Le livre 2 regroupe les éléments relatifs au projet politique pour le territoire et sa traduction normative : PADD, DOO et DAAC.



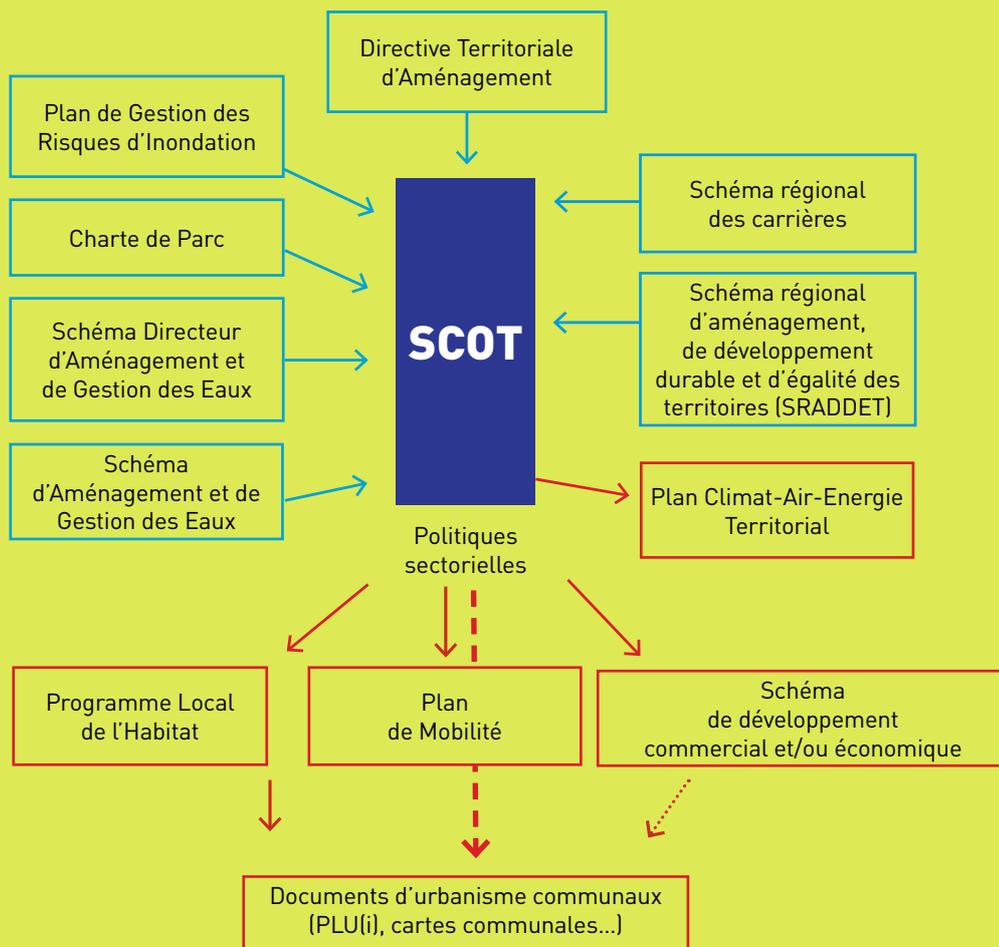
COMMENT LE SCOT S'APPLIQUE ?

Plusieurs documents des communes et EPCI ont une obligation de compatibilité avec le Scot : PLU(i), PLH, PCAET,... Cela signifie que ces documents doivent permettre de traduire localement et ne pas aller à l'encontre des objectifs définis dans le Scot sur un territoire plus large.

En plus de ces documents, certains projets spécifiques ont une obligation de compatibilité directe avec le Scot. C'est le cas des grands projets d'aménagement de plus

de 5 000 m² de surface de plancher. De même, les projets commerciaux de plus de 1 000 m² (et dans certains cas ceux de 300 à 1 000 m²), analysés en Commission Départementale d'Aménagement Commercial (CDAC), doivent être compatibles avec le Scot.

En étant compatible avec le Scot, ces documents et projets sont de fait compatibles avec les documents supérieurs (charte de Parc, SRADET,...), le Scot étant lui-même compatible avec ces derniers.



→ Le Scot doit être compatible avec...

→ Les autres schémas, plans et programmes doivent être compatibles avec le Scot

Le SMRR est donc étroitement associé à l'élaboration des plans, programmes et/ou schémas des intercommunalités et communes. Son équipe technique émet des conseils et propositions régulièrement. Le bureau syndical (le président et les vice-présidents) produit en fin de procédure, lors de la phase de consultation, des avis relatifs à la concordance des projets avec le Scot (le plus souvent favorables, et pouvant comporter des recommandations et, plus rarement, quelques réserves à lever).

+ POUR ALLER PLUS LOIN
 > Fiche Vademecum n°3
 > Fiche Vademecum n°9

Avant tout, un projet partagé pour le territoire

La stratégie de développement du territoire des Rives du Rhône se fonde sur 2 grandes ambitions, déclinées en 4 objectifs.

La première ambition est de conforter le positionnement stratégique du territoire en moyenne vallée du Rhône. Il s'agit de mettre en synergie les dynamiques économiques, d'améliorer les mobilités (en particulier Est-Ouest), conforter un développement démographique maîtrisé (accueillir environ 47000 habitants supplémentaires à l'horizon 2040, ce qui représente un Taux Annuel de Variation de la population d'environ + 0,7 % entre 2017 et 2040), organiser un développement équilibré autour de l'armature urbaine du territoire (2/3 des 34750 nouveaux logements prévus dans les polarités urbaines : polarités d'agglomération, intermédiaires et locales).

La seconde ambition est d'intensifier les efforts pour faire évoluer les modes de développement afin de mieux protéger mais aussi valoriser les ressources du territoire. Un important travail de renouvellement urbain sera aussi à produire pour revitaliser les centralités urbaines.

Les objectifs fixés sont organisés autour des 4 grands axes : développement économique, environnement et paysages, mobilités et accessibilité, habitat et logement.

S'agissant du développement économique, les élus souhaitent soutenir l'industrie et l'artisanat (en s'appuyant sur des sites majeurs comme Axe 7 ou Inspira, l'offre multimodale, l'économie circulaire...), faciliter le développement des activités tertiaires et de services, soutenir et consolider l'activité agricole et sylvicole (reconnaissance d'espaces agricoles stratégiques multifonctionnels, protection du foncier, accompagnement des mutations de filières...), équilibrer et stabiliser l'offre commerciale (conforter l'armature actuelle et stopper l'extension des espaces commerciaux de périphérie...) ainsi que promouvoir le tourisme et la culture.

S'agissant de l'environnement, la volonté est d'aborder la question des paysages comme composante à part entière du projet (traiter l'axe de la RN7 et de l'ex-RN86, mettre en va-

leur le Rhône dans les paysages, poser des limites franches aux espaces urbains, améliorer la qualité des entrées d'agglomérations et des grandes zones économiques et commerciales de périphérie...), de maintenir voire améliorer la richesse et la fonctionnalité écologique du territoire tout en valorisant ses nombreuses ressources (trame verte et bleue, ressource en eau...), de limiter la vulnérabilité et l'exposition des populations aux risques et nuisances (risques naturels comme technologiques, nuisances sonores et pollutions...) et d'accompagner la transition énergétique et climatique.

Les conditions d'accessibilité et de mobilité, pour les habitants et les entreprises, devront être améliorées. Cela passera par la valorisation des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle (transport en commun, modes doux, covoiturage), l'amélioration des conditions d'accessibilité sur le territoire, notamment les traversées du Rhône, en s'appuyant sur les infrastructures existantes et futures (et la forte offre de report modal du territoire) tout en veillant à atténuer les nuisances du trafic routier.

Enfin, les élus entendent développer une offre en logements diversifiée et de qualité de façon équitable sur le territoire (de façon renforcée dans les polarités et plus raisonnable dans les campagnes), apte à répondre à tous les besoins (en variant l'offre dans le mode d'occupation proposé, ses emplacements et formes urbaines, ses montages immobiliers...). Le renouvellement urbain et l'adaptation du parc existant seront des pistes prioritaires afin d'économiser le foncier. L'offre de services devra suivre le développement résidentiel, tout comme le déploiement des infrastructures numériques.

Le projet de territoire fait par ailleurs deux focus sur des territoires aux enjeux spécifiques : la côtière rhodanienne et l'agglomération Roussillon - Saint-Rambert-d'Albon.

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Valoriser les grands sites de développement

-  Zones et sites métropolitains
-  Sites spécifiques
-  Zones et sites de niveau Scot

Structurer l'offre commerciale du territoire

-  Pôles majeurs / d'agglomération de centralité
-  Pôles majeurs / d'agglomération de périphérie

S'appuyer sur le riche patrimoine naturel et architectural et les savoirs-faire locaux pour développer l'économie touristique et culturelle

-  Principaux sites touristiques
-  Magasins d'usine
-  Réseaux cyclables d'envergure européenne (ViaRhônal) et nationale (Via Fluvia)

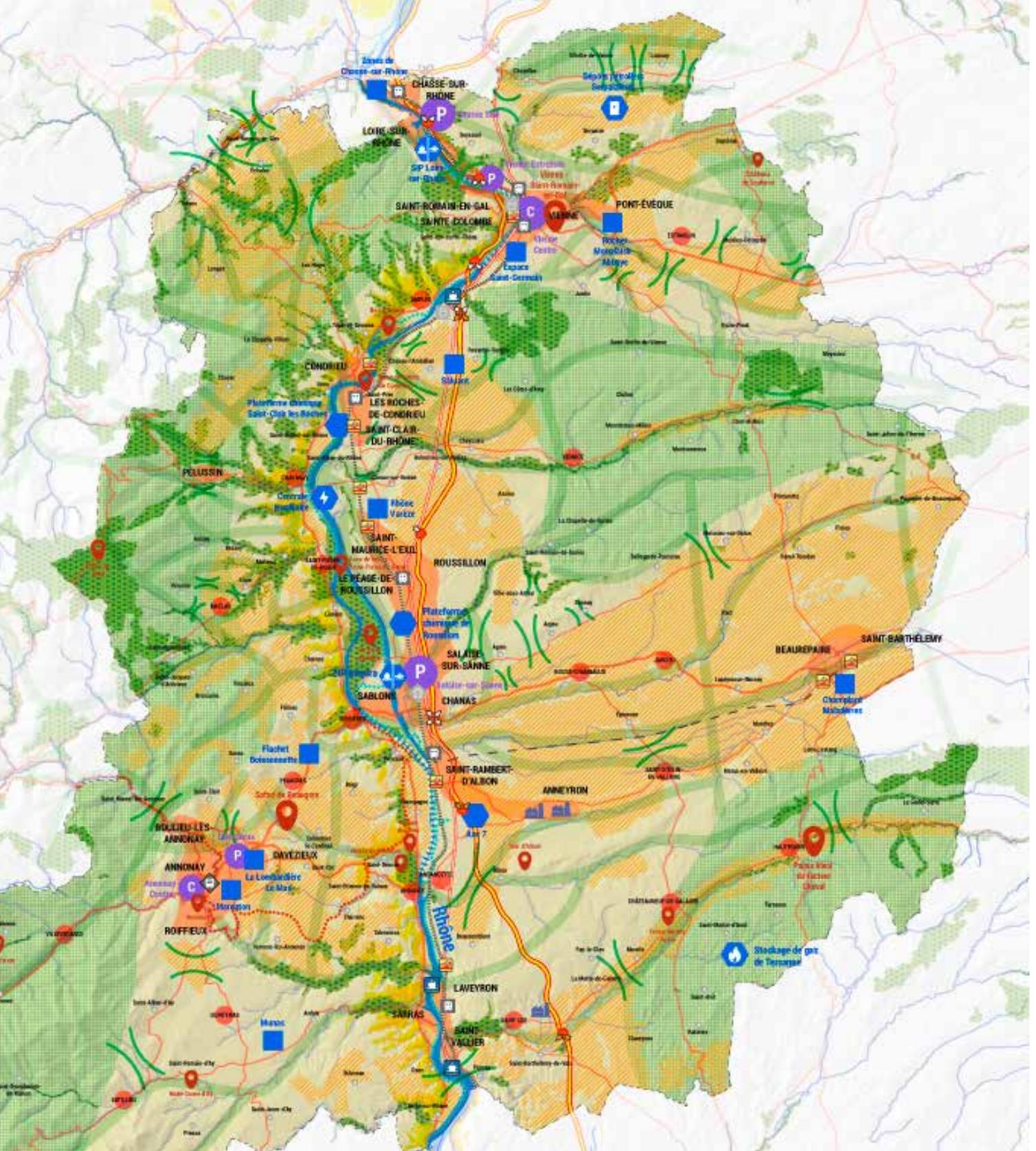
TRANSPORTS / MOBILITÉS

Désenclaver le territoire et faciliter les déplacements tous modes

-  Gares TER existantes / en projet
-  Gares routières existantes / en projet
-  Diffuseurs autoroutiers et aires de covoiturage associées existants ou à créer
-  Secteurs destinés à la création d'un nouveau pont sur le Rhône

Développer la multimodalité pour le transport de marchandises

-  Ligne fer Saint-Rambert - Beaufort
-  Les sites métropolitains multimodaux
-  Embranchements ferroviaires (ITE)
-  Quais et ports de marchandises



CARTE DE SYNTHÈSE DU SCOT

➤ AGRICULTURE / ENVIRONNEMENT

- Préserver et valoriser les espaces agricoles
 -  AOP viticoles
 -  Secteurs à dominante d'espaces agricoles stratégiques
- Protéger les ressources naturelles
 -  Réservoirs de biodiversité à protection forte
 -  Grands axes de déplacement de la faune
 -  Coupures vertes
 -  Coeurs verts

➤ ARMATURE URBAINE

-  ROUSSILLON
Les agglomérations et polarités intermédiaires : secteurs privilégiés pour le développement des transports en commun et de services à grand rayonnement
-  SATELLETTU
Les polarités locales : centralités de bassins de vie de proximité disposant d'une offre de services et commerces diversifiée
-  Chuyer
Les centres villages : centralités d'hyper-proximité

1 / Développer le tissu économique

Les enjeux auxquels répondre

Le territoire des Rives du Rhône **dispose d'une position stratégique sur un axe d'envergure européen**, la vallée du Rhône, **et se situe au cœur d'un réseau dynamique de métropoles et grandes agglomérations** entre Lyon, Valence, Grenoble et Saint-Etienne.

D'une manière générale, **le Scot dispose d'un tissu économique important et diversifié** : tourisme, culture, agriculture, tertiaire, commerce,... Sont ainsi présents des grands groupes aux besoins spécifiques (industrie, logistique,...), mais aussi un tissu de petits et moyennes entreprises, y compris dans les secteurs ruraux. **Le territoire est aussi attractif pour les entreprises externes au territoire.** Ainsi, entre 2005 et 2015, 133 entreprises initialement implantées hors des Rives du Rhône se sont installées sur le territoire contre 108 ayant fait le chemin inverse.

Le territoire compte environ **93000** emplois avec un ratio de **85 emplois pour 100 actifs**. Ce ratio est en légère baisse ces dernières années. Cette dernière peut être en partie imputée à la crise de 2008 qui a détruit des emplois et a entraîné une hausse du chômage à l'échelle nationale. Toutefois, le tissu économique des Rives du Rhône a plutôt bien résisté à cette crise.

Concernant les activités industrielles et artisanales, le territoire dispose d'une armature de sites économiques diversifiée qu'il convient de mieux articuler les uns par rapport aux autres pour améliorer son attractivité et continuer à peser dans l'aire métropolitaine lyonnaise et la vallée du Rhône.

Concernant l'offre en foncier économique, en juillet 2018, 3386 ha de zones U/AU à vocation économique étaient identifiées dans les documents d'urbanisme, dont **790 ha de foncier non urbanisé disponible** pour accueil-

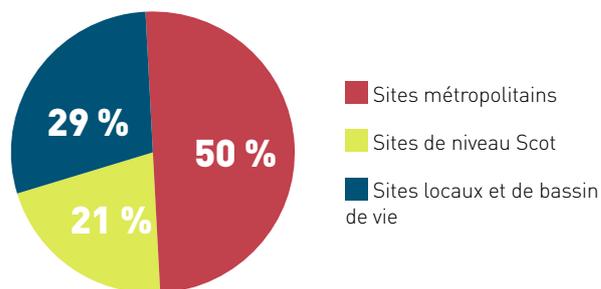
lir de nouvelles entreprises à plus ou moins long terme. Ces sites et zones se répartissent comme tel :

- 5 sites de rang métropolitain : Inspira, Axe 7, SIP Loire-sur-Rhône, les deux plateformes chimiques de Roussillon et Saint-Clair – les Roches avec 390 ha de foncier disponible.
- 3 sites de production et stockage d'énergie de rang métropolitain (non comptabilisés dans les disponibilités du fait de leur caractère particulier et mono-activité très spécifique).
- 10 sites de niveau Scot avec 170 ha disponibles.
- De nombreux sites et zones de rayonnement local et de bassin de vie avec 230 ha disponibles.

Enfin, afin d'améliorer l'image du territoire et des zones économiques ainsi que préserver la richesse environnementale des Rives du Rhône, sources d'attractivité pour certaines entreprises, il conviendra :

- D'améliorer l'intégration environnementale des zones économiques actuelles et de leurs extensions.
- D'encadrer les surfaces des futures extensions, consommatrices d'espaces agricoles et naturels. Pour rappel, 30 hectares par an sont consommés pour l'accueil d'activités économiques.

RÉPARTITION DU FONCIER DISPONIBLE POUR L'ACCUEIL DE NOUVELLES ENTREPRISES



Les leviers d'actions du Scot

ORGANISER L'ACCUEIL DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES D'ICI 2040

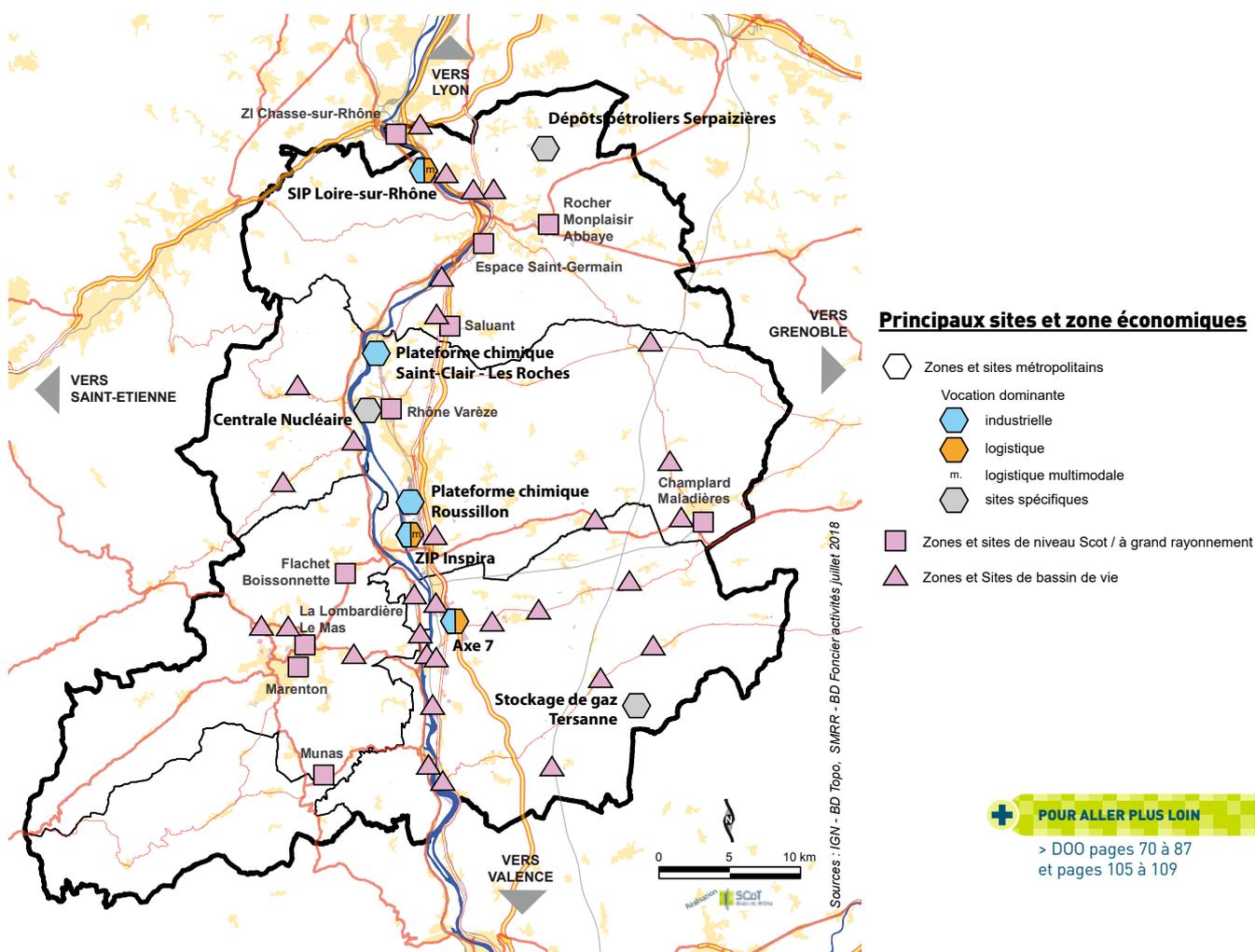
Le Scot identifie des sites économiques prioritaires pour accueillir les entreprises d'ici à 2040. Il s'agit notamment des sites d'envergure régionale ou métropolitaine : zone industrialo-portuaire Inspira de Salaise-Sablons, Parc d'Activités Axe 7 en Nord Drôme, plateformes chimiques de Saint-Clair du Rhône et de Roussillon - Salaise-sur-Sanne, site industrialo-portuaire de Loire-sur-Rhône.

Ces zones d'activités doivent **intégrer des critères de qualité** définis dans le Scot : économie foncière, qualité environnementale, intégration paysagère, desserte en transport collectif, innovation....

Au-delà de ces sites prioritaires, le Scot prévoit que chaque communauté d'agglomération et de communes définisse sa **stratégie de développement économique** pour justifier toute extension ou création de zones d'activités.

Néanmoins, les zones d'activités ne doivent pas être considérées comme la seule réponse au maintien et au développement de l'emploi local. Le Scot **privilégie en ce sens l'accueil des activités économiques non nuisantes dans le tissu urbain** (activités tertiaires et de services, activités artisanales, commerces, ...).

PRINCIPAUX SITES ET ZONES ÉCONOMIQUES DES RIVES DU RHÔNE



POUR ALLER PLUS LOIN
> D00 pages 70 à 87
et pages 105 à 109

FOCUS SUR LA STRATÉGIE ÉCONOMIQUE DU TERRITOIRE

Le Scot demande aux communautés d'agglomération et de communes, compétentes en matière de développement économique, d'élaborer un schéma de développement économique ou schéma d'accueil des entreprises pour justifier du développement de l'offre en foncier économique.

Il s'agit d'analyser le tissu économique et le potentiel de développement existant (filiales, foncier disponible, friches, ...), de définir une stratégie collective d'accueil des entreprises, et de localiser les besoins en foncier et en immobilier sur le territoire.

2/

Maintenir une offre commerciale diversifiée



Les enjeux auxquels répondre

Le commerce s'est fortement développé sur les Rives du Rhône ces dernières années. Cette nouvelle offre s'est implantée essentiellement dans des zones commerciales, à l'extérieur des villes. Ainsi, **les surfaces de plancher des grandes et moyennes surfaces ont augmenté 4 fois plus que la population**, affaiblissant au passage le commerce de centre-ville.

Si elle permet de mieux répondre aux besoins de consommation occasionnels dans certains cas (culture,...), elle a largement dépassé les besoins de consommation des habitants dans le secteur alimentaire par exemple et n'a pas forcément apporté une diversification de l'offre commerciale à même de répondre à certains besoins spécifiques des habitants. Ainsi, 51 000 m² de surfaces commerciales nouvelles ont été créées entre 2011 et 2016, principalement dans les zones de périphérie, soit 4,9 m² créés par nouvel habitant, **avec une faible diversification de l'offre**. Ce développement s'est fait principalement par le déplacement d'enseignes commerciales déjà présentes sur le territoire, et généralement par un déplacement des enseignes situées

en centre-ville vers les zones commerciales de périphérie. L'offre de commerce de proximité en centre-ville est toutefois encore bien présente sur le territoire, 91 % des habitants disposant d'au moins 1 commerce dans leur commune de résidence. La mise en place de mesures de préservation de ce commerce de centre-ville est toutefois indispensable pour permettre son maintien à termes et préserver plus largement l'attractivité des centres-villes. Cela nécessitera de freiner et **mieux encadrer les dernières tendances d'implantations commerciales** : développement des commerces sur les axes de flux et développement exponentiel du commerce de périphérie.

Enfin, on observe **une concurrence de plus en plus forte entre les zones commerciales périphériques**. Là où les zones récentes proposent un confort d'achat et des prestations qualitatives, les plus anciennes ont perdu en attractivité et ont tendance à voir leurs commerces se déplacer vers les premières. Afin **d'éviter le développement de la vacance commerciale** par le développement de nouvelles surfaces dans les zones les plus récentes, synonyme de consommation foncière, il sera indispensable de requalifier les zones commerciales vieillissantes par la mise en place d'une réflexion d'ensemble pour l'organisation de la zone, le traitement des façades, la qualification des aménagements extérieurs (parkings, circulations piétonnes...).

FOCUS SUR LE GUIDE PRATIQUE

Suite à l'approbation du Scot, le SMRR a produit un guide pratique pour faciliter la mise en œuvre des orientations commerciales du Scot. Celui-ci contient notamment une foire aux questions permettant de mieux définir certains termes ou de répondre à des problématiques concrètes.

Les leviers d'actions du Scot

DÉVELOPPER UNE OFFRE COMMERCIALE EN ADÉQUATION AVEC LES BESOINS DES CITOYENS

Le Scot privilégie l'implantation des nouveaux commerces dans les centres-villes et centres-villages, où se côtoient logements, commerces, services, équipements publics,... ces dispositions contribuent à répondre à plusieurs enjeux : animation et vitalité des centres, réduction des déplacements motorisés, limitation de la consommation des terres agricoles et naturelles, ...

Ne pourront s'implanter dans les zones commerciales de périphérie, que les commerces dont l'activité est peu compatible avec un fonctionnement de centre-ville ou centre-village, dont la surface de vente est supérieure à 300m², et répondant à des critères bien définis (nature de l'activité, rôle de la ville ou du village d'implantation dans l'armature commerciale). En 2018, 370 ha de zones d'activités économiques de périphérie identifiées dans les documents d'urbanisme en vigueur autorisaient le commerce, ce qui représentait près d'1 million de m² de surfaces commerciales de périphérie supplémentaires possibles. Le DAAC autorise aujourd'hui le commerce de périphérie seulement dans les zones commerciales existantes et permet uniquement la mutation vers du commerce de 16,1 ha de foncier actuellement sans vocation commerciale (dont moins de 10 ha sont aujourd'hui non urbanisés).

Enfin, en dehors des centralités commerciales, ou des zones commerciales de périphérie identifiées par le Scot, il s'agit **d'éviter de nouvelles implantations commerciales, notamment aux abords des routes à fort trafic et dans les zones d'activités artisanales et industrielles.**

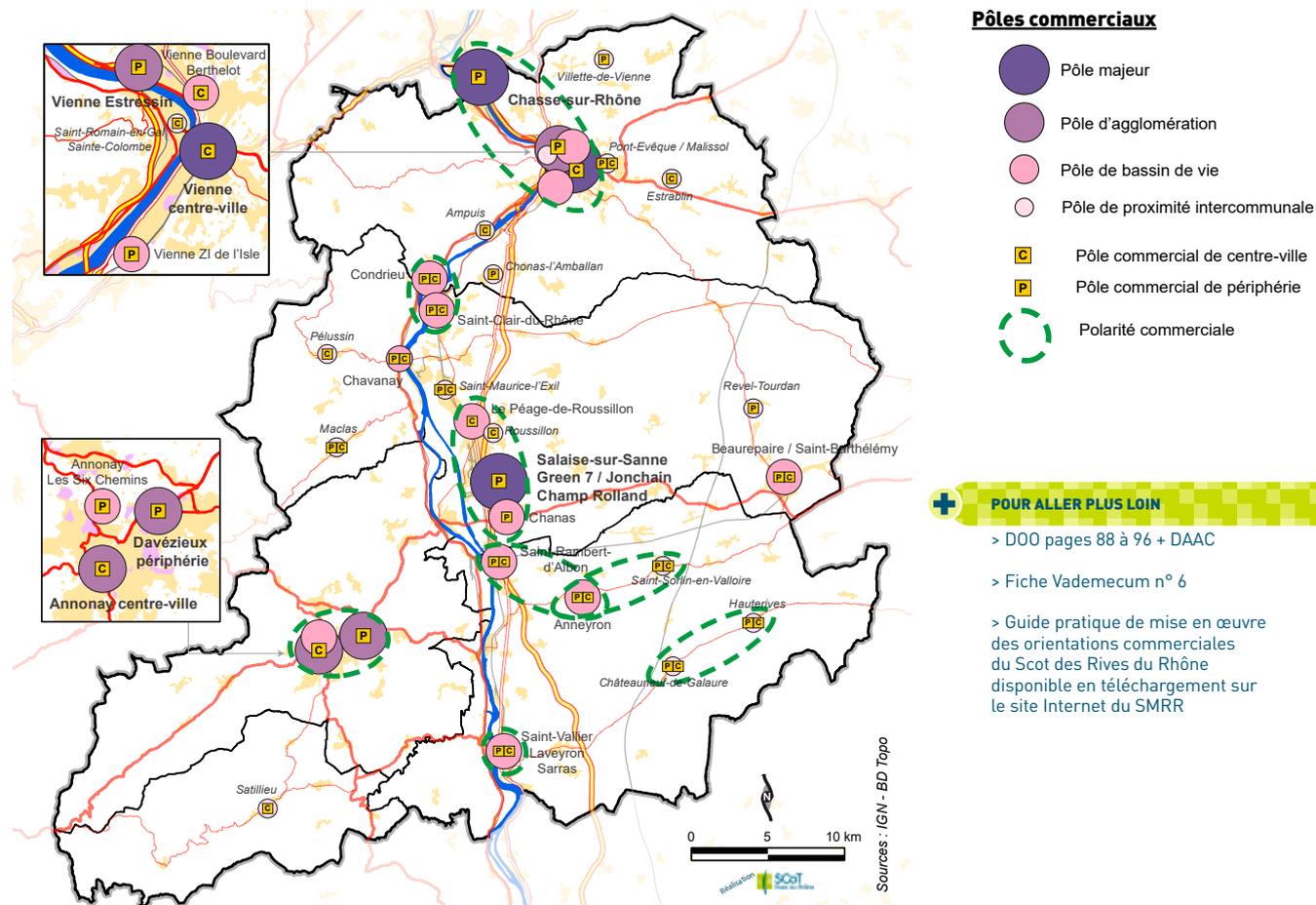
Ces commerces de flux ont en effet un impact fort sur la pérennité et la bonne santé financière des commerces de centre-ville.

PRIVILÉGIER UN DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL DE QUALITÉ

Afin **d'améliorer la qualité des zones commerciales de périphérie**, que ce soit dans le cadre d'une réhabilitation des zones vieillissantes ou pour les futures extensions, les opérations commerciales devront répondre à certaines exigences environnementales et paysagères :

- **Accessibilité pour les modes de déplacements alternatifs à la voiture** (implantation des nouvelles activités à proximité des secteurs urbains, dans des secteurs desservis par les transports collectifs, ...)
- **Qualité architecturale et paysagère** des constructions et des aménagements pour une insertion harmonieuse dans le paysage en périphérie comme en centre-ville (choix des matériaux, couleurs, végétaux, ...)
- **Qualité environnementale** pour un impact minimum sur la consommation de foncier, d'énergie, le ruissellement des eaux pluviales... (recours aux énergies renouvelables, ...).

PRINCIPALES LOCALISATIONS PRÉFÉRENTIELLES POUR LE COMMERCE



3/

Protéger et valoriser nos terroirs

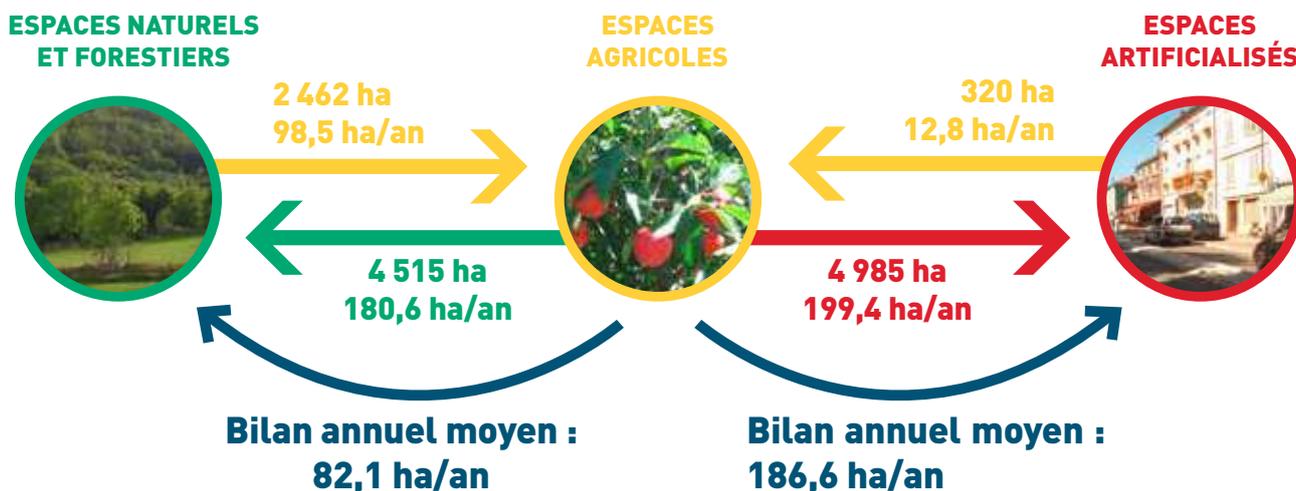
Les enjeux auxquels répondre

Si l'activité agricole ne génère que 3 % des emplois, **elle joue néanmoins un rôle prépondérant sur le territoire** des Rives du Rhône. Au-delà de la production vivrière, l'agriculture joue un rôle direct sur l'entretien des paysages, la gestion des risques naturels, le maintien de connexions écologiques. Ses effets sont le plus souvent positifs mais peuvent parfois engendrer des risques et pressions selon les contextes et pratiques des exploitants. L'agriculture participe ainsi directement au dynamisme économique et au rayonnement du territoire à travers une grande variété d'espaces agricoles et des productions de qualité disposant d'une forte notoriété (viticulture, arboriculture, élevage, ...).

Le territoire est confronté à différents enjeux concernant l'activité agricole :

- **Des activités agricoles en mutation** : diminution du nombre d'exploitations (2550 exploitations présentes sur le territoire soit -31 % en 10 ans), croissance des filières courtes ;
- **Une activité et des espaces «sous pression»** : 189 hectares agricoles consommés chaque année entre 2009 et 2015 (l'équivalent des besoins pour 500 habitants) soit 1 ha de surface agricole qui disparaît tous les 2 jours. 70 % des espaces agricoles ayant disparu entre 1990 et 2015 l'ont été du fait de l'urbanisation. En 1990, les espaces agricoles couvraient 53,6 % du territoire contre 50 % en 2015 ;
- **Des productions de qualité reconnues à valoriser** : 9 AOP (6 viticoles, 2 fromagères et 1 noix) et de nombreux IGP.

EVOLUTION DES ESPACES AGRICOLES ENTRE 1990 ET 2015



Les leviers d'actions du Scot

MAINTENIR LES ESPACES AGRICOLES STRATÉGIQUES

Le Scot **définit les espaces agricoles stratégiques à préserver**. Ces sites sont au cœur de la production agricole des Rives du Rhône. Ils peuvent présenter une bonne valeur agronomique, ou faire l'objet d'une dynamique économique particulière (AOP, irrigation, remembrement, agriculture biologique,...). Ils peuvent aussi avoir un rôle clé pour le paysage ou l'environnement (limitation du risque incendie, ...). Ces espaces doivent être préservés dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), en concertation avec la profession agricole.

PRÉSERVER LES CONDITIONS DE TRAVAIL DES AGRICULTEURS

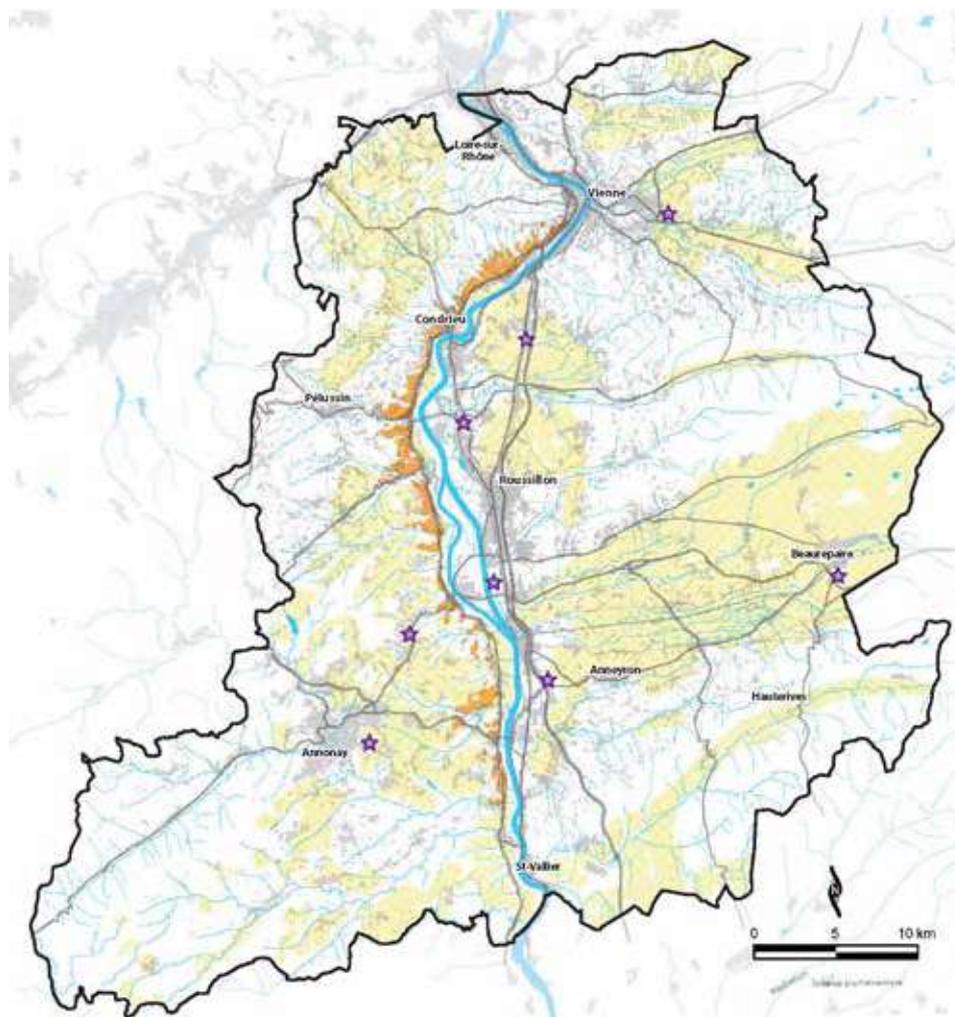
Le Scot vise à **faciliter la pérennité des exploitations** :

permettre l'accueil des bâtiments agricoles, faciliter les déplacements des engins, éviter les conflits d'usage entre exploitation et habitat en limitant l'extension urbaine à proximité des exploitations.

En recentrant l'urbanisation autour des centres-bourgs/villes, en favorisant la densification et la reconstruction de la ville sur elle-même et en affirmant des limites claires à l'urbanisation sur certains secteurs (côtière rhodanienne et agglomération Roussillon – Saint-Rambert-d'Albon), le Scot permet aussi de **préserver les terres agricoles et de donner une visibilité à long terme aux agriculteurs** pour faciliter leurs investissements (irrigation, culture maraîchère et fruiticole...).

De même, le Scot fixe des surfaces maximales pour les extensions des zones économiques et limite à 9 ha l'extension des zones commerciales sur des zones non urbanisées à l'horizon 2040.

SECTEURS À PRÉDOMINANCE D'ESPACES AGRICOLES STRATÉGIQUES (CARTE DU PADD)



Espaces agricoles

- Secteur soumis à prédominance d'espaces agricoles stratégiques
- AOP viticoles
- Projets économiques structurants > 5 ha impactant des zones agricoles



POUR ALLER PLUS LOIN

> D00 pages 97 à 104

> Charte agricole (et documents équivalents) réalisés à l'échelle des départements.

FOCUS ACTUALITÉ SUR LE ZÉRO ARTIFICIALISATION NETTE (ZAN)

Le Plan Biodiversité présenté par le gouvernement le 4 juillet 2018 fixe un objectif de « zéro artificialisation nette ». Afin d'atteindre cet objectif, il est demandé notamment aux communes et EPCI de réduire fortement l'artificialisation brute des sols (privilégier le renouvellement urbain à l'extension urbaine) tout en engageant une politique de renaturation des sols déjà artificialisés.

4/

Préserver l'environnement

Les enjeux auxquels répondre

La vallée du Rhône est un carrefour biogéographique majeur en France et en Europe. De nombreuses espèces s'y croisent entre les massifs central et alpin, et lors des migrations Nord - Sud : poissons, mammifères, oiseaux. Le biotope est également idéal pour de nombreuses essences végétales.

Si la vallée et ses abords présentent une richesse écologique majeure, ils représentent également historiquement un axe stratégique pour les activités humaines (transports, industrie, production d'énergie, ...). Ainsi par exemple, 4 grandes infrastructures de transport majeures sont particulièrement impactantes : l'A7, la LGV et les voies ferrées en rive droite et rive gauche du Rhône. Autant de pressions sur la biodiversité et les milieux naturels. Autant d'opportunités également pour innover et faire dialoguer développement économique, développement urbain, agriculture avec préservation de l'environnement.

De plus, il est aujourd'hui indispensable **d'offrir plus de place à la biodiversité dans les opérations urbaines** (luminosité, végétaux, aménagements, ...) afin de participer à l'effort de lutte contre l'effondrement écologique et le réchauffement climatique.

Le Scot porte en ce sens l'ambition d'un développement équilibré du territoire et d'une inversion de regard à la faveur des espaces agricoles et naturels, supports de biodiversité.

Le territoire dispose aujourd'hui de nombreux espaces naturels de grande qualité, déjà protégés ou gérés, qu'il convient de préserver : 1 réserve naturelle nationale (île de la Platière), 1 Parc Naturel Régional (Parc du Pilat). Environ 30 % du territoire est concerné par des inventaires ou des protections des espaces naturels ;

Les milieux naturels sont riches mais soumis à des équilibres fragiles : 15 660 ha de zones humides recensées, soit environ 8,3 % du territoire, 1 137 ha de pelouses sèches inventoriés. Le recensement de ces milieux doit se poursuivre (forêts anciennes,...).

FOCUS SUR RIVES NATURE



Créée en 2019 à l'initiative du SMRR, l'association Rives Nature peut être mobilisée par les porteurs de projets, publics comme privés. Ses objectifs sont de développer et animer un centre de ressource, conseiller et accompagner les porteurs de projets et former et animer des réseaux d'acteurs.

FOCUS SUR LA CHARTE POUR LA BIODIVERSITÉ POSITIVE



En 2013, le SMRR a élaboré une charte «territoire à biodiversité positive» en collaboration avec les acteurs de l'environnement du territoire. Cette charte, labellisée «stratégie nationale pour la biodiversité» peut être signée par tout porteur de projet qui pourra ainsi bénéficier des conseils et réseaux de l'association Rives Nature pour mettre en place ou améliorer ses actions en faveur de la biodiversité.



Les leviers d'actions du Scot

S'APPUYER SUR LA TRAME VERTE ET BLEUE POUR AUGMENTER L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE

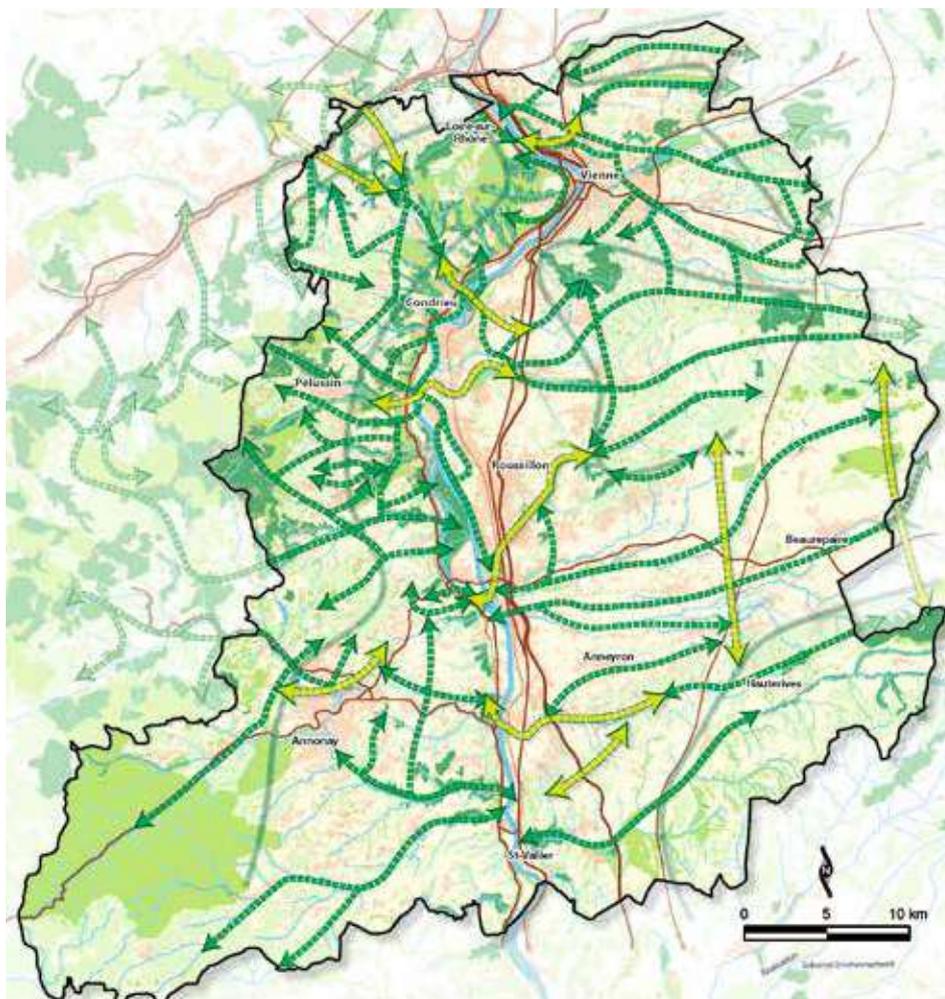
Le Scot promeut une meilleure combinaison entre ville et nature. Ainsi, dans les documents d'urbanisme, les communes / intercommunalités doivent identifier tous les éléments constituant «la trame verte urbaine» à préserver ou renforcer (alignements d'arbres, parcs, haies, ...). Aussi, les nouvelles opérations d'aménagement doivent contribuer au développement de la biodiversité (espaces verts, végétalisation,...), qui outre son rôle écologique revêt de nombreux atouts : qualité du cadre de vie, lutte contre les îlots de chaleur, préservation de la qualité de l'air, espaces de détente,...

PRÉSERVER LES ESPACES NATURELS, LA FAUNE ET LA FLORE.

Le Scot identifie plusieurs types d'espaces naturels et cherche à garantir leur préservation sur le long terme, parmi lesquels :

- **Les réservoirs de biodiversité :** ces espaces sont considérés comme stratégiques pour préserver certaines espèces animales et végétales. Outre leur potentiel écologique fort, ils jouent également un rôle dans la gestion des eaux pluviales. Ainsi, le Scot prévoit que les documents d'urbanisme locaux interdisent la construction dans les réservoirs à protection forte, qui couvrent 22 % du territoire. Dans les réservoirs d'enjeu régional ou local, les projets (PLU, zones d'activités, ...) devront argumenter sur le maintien de leur bon fonctionnement écologique. Les réservoirs de biodiversité peuvent par exemple être des cours d'eau et leurs abords, des vallons, des zones humides, des forêts.
- **Les corridors écologiques :** ces «couloirs» qui relient les espaces naturels entre eux garantissent le déplacement et le brassage génétique de la flore et de la faune sauvage. Ainsi, le Scot définit des «grandes continuités vertes» d'enjeu régional et d'enjeu local, qui doivent être définies précisément dans les documents d'urbanisme et dans lesquelles toute nouvelle urbanisation est proscrite. Il s'agit ainsi d'éviter que l'étalement de l'urbanisation n'entrave les déplacements des espèces.

PRINCIPES DE PRÉSERVATION DE LA TRAME VERTE ET BLEUE



Corridors écologiques

Enjeu régional

Enjeu local

Autres espaces naturels

Boisements

Espaces agricoles perméables

Coeurs verts

POUR ALLER PLUS LOIN

> D00 pages 122 à 130

> Fiche du Vademecum n°12

> Charte pour la biodiversité positive et bilans des inventaires biodiversité réalisés par le SMRR disponibles en téléchargement sur le site Internet du SMRR

> Site Internet de Rives Nature : www.rives-nature.org

5/

Limiter l'exposition aux risques et nuisances



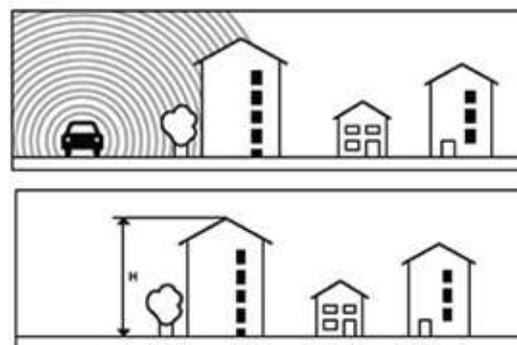
Les enjeux auxquels répondre

Le territoire des Rives du Rhône et ses habitants sont exposés à différents types de risques naturels et technologiques dont la prise en compte est indispensable pour assurer un développement durable du territoire.

- De nombreux **risques naturels** : inondation, mouvements de terrain, érosion,... : 79 communes par exemple couvertes par un Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) ;
- Des **risques « technologiques »** qui se concentrent dans la vallée du Rhône : 6 Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) sur le territoire ;
- Des **activités pouvant générer des nuisances** plus localisées : industrie, agriculture... : 158 installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) ;
- Des nuisances sonores importantes à proximité des grandes infrastructures : 13 000 personnes exposées aux nuisances sonores supérieures à la limite Lden* de 68 dB.

Certaines pollutions, plus ou moins diffuses (eau, air, déchets) peuvent également être à l'origine de risques sanitaires. Ainsi, au travers de ses choix de développement, le Scot vise à limiter la vulnérabilité et l'exposition des populations aux risques et aux nuisances, et contribue à développer la « culture du risque ».

RÉDUIRE L'EXPOSITION AU BRUIT DES NOUVELLES CONSTRUCTIONS : EXEMPLE DU BÂTIMENT ÉCRAN



Les leviers d'actions du Scot

LIMITER LES NUISANCES LIÉES AUX GRANDES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

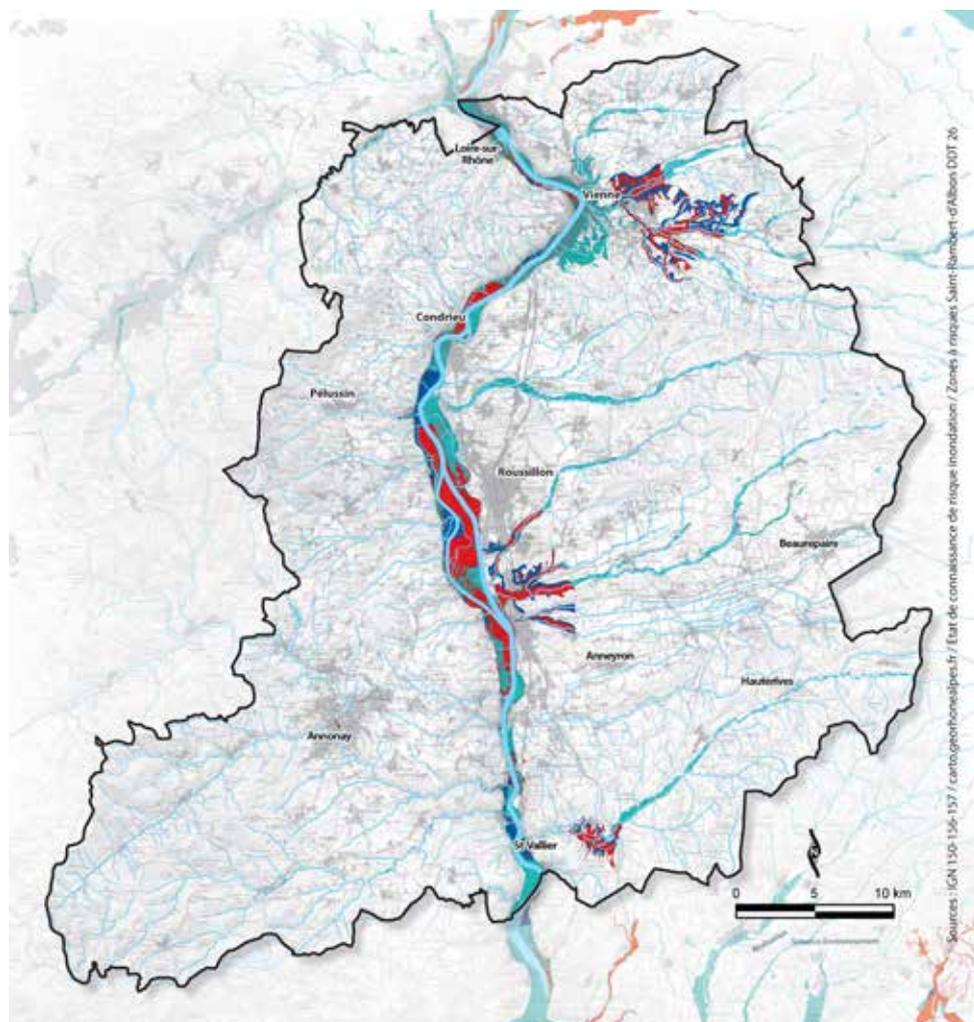
Le territoire des Rives du Rhône est traversé par plusieurs infrastructures routières (dont l'autoroute A7 et la route nationale N7) et des voies ferrées qui supportent de très importantes charges de trafic. Des zones de bruit ont été définies par décrets aux abords de ces infrastructures bruyantes, aujourd'hui partiellement urbanisées. Il s'agit de **réduire l'exposition des populations au bruit** dans ces secteurs en renforçant l'isolation acoustique des constructions nouvelles. Dans ces zones de bruit, le Scot recommande aux communes concernées de ne pas autoriser la construction de bâtiments à usage d'habitation ni d'équipements collectifs sensibles (école, crèche, maison de retraite, hôpital, ...), mais d'y préférer

l'installation d'activités économiques lorsqu'elles sont amenées à être urbanisées. Le Scot émet par ailleurs des recommandations pour réduire les nuisances dans les opérations nouvelles (implantation et hauteur des constructions, ...).

LIMITER L'EXPOSITION DES BIENS ET PERSONNES AUX RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

Il s'agit également de **limiter les constructions dans les zones de risque** : zones inondables, zones de risque industriel, en disposant de PLU(i) cohérents avec ces règles. Le Scot prend en compte d'autres types de risques technologiques, industriels et naturels, dans les choix de développement : ruissellements, mouvements de terrain, feux de forêt, exposition au Radon, sismicité, installations classées Seveso, installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), nucléaire, transports de matières dangereuses, rupture de barrage, minier.

ZONES INONDABLES ET PLANS DE PRÉVENTIONS DU RISQUE INONDATION



+ POUR ALLER PLUS LOIN
> D00 pages 144 à 154

FOCUS SUR L'OPPORTUNITÉ DE MENER UNE RÉFLEXION SUR L'URBANISME FAVORABLE À LA SANTÉ

Le territoire des Rives du Rhône est fortement concerné par les problématiques liées à la santé : industrie, pollution liée aux grandes infrastructures de transport, déserts médicaux, ... Cette réflexion pourrait amener des pistes d'actions à mettre en place et à intégrer dans le Scot au profit d'une future révision.

6/

Préserver et valoriser les ressources

Les enjeux auxquels répondre

Le territoire est à la fois consommateur et producteur de ressources (foncier, énergie, eau, matériaux,...). Ainsi, le Scot vise à accueillir de nouveaux habitants et entreprises, tout en préservant et valorisant les ressources du territoire, en particulier la ressource en eau exposée à de multiples usages (alimentation en eau potable, irrigation, prélèvements industriels, ...) et par ailleurs vitale à la pérennité de certains milieux naturels. La question de l'énergie est aussi un enjeu majeur sur lequel le Scot porte des exigences.

Plusieurs enjeux ont été pris en compte pour construire le projet du Scot :

- **Une ressource en eau fragile**, et inégalement répartie avec des objectifs de stabilisation ou de

réduction des prélèvements sur plusieurs secteurs du territoire ;

- **Des consommations d'énergie qui pèsent sur le budget des ménages** avec notamment 1 ménage sur 4 en situation de précarité ou de vulnérabilité énergétique ;
- **Des consommations d'énergie importantes liées en particulier aux transports** : le transport représente 33 % des consommations (dont 49 % est lié aux personnes) ;
- **Un potentiel de diversification de la production d'énergies renouvelables** locales : plus de 90 % de la production énergétique du territoire provient du nucléaire et 7,6 % de l'hydroélectricité mais de nombreuses autres sources d'énergies renouvelables peuvent être mobilisées : photovoltaïque, éolien, méthanisation, récupération de la chaleur fatale, biogaz, bois-énergie,...

FOCUS SUR LES SCHÉMAS D'AMÉNAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SAGE)

Le SMRR est en partie couvert par 2 SAGE : le SAGE Bas Dauphiné – Plaine de Valence qui concerne le bassin de la Gaule dans la Drôme, et le SAGE Bièvre-Liers-Valloire qui couvre le Sud de la CC Entre Bièvre et Rhône et une partie des communes du Nord-Drôme.

Ces documents ont été approuvés récemment et un travail étroit a été mis en place entre les élus et techniciens du SMRR et des structures porteuses des SAGE. Il conviendra de bien associer ces structures pour tout projet ayant un impact sur la ressource en eau, en termes de qualité ou de quantité (PLU(i), projets économiques et urbains,...).

Les leviers d'actions du Scot

PRÉSERVER LA RESSOURCE EN EAU EN QUANTITÉ ET QUALITÉ

Le Scot prévoit de **protéger les zones sensibles pour la ressource en eau** (captages, abords des cours d'eau, ...). Il s'agit également d'adapter l'accueil de populations et d'entreprises aux capacités d'assainissement et d'alimentation en eau potable. Les documents d'urbanisme communaux et intercommunaux doivent ainsi contribuer à éviter les pollutions des cours d'eau et des nappes. Les rejets d'eaux usées générés par les développements prévus par les PLU/PLUi doivent pouvoir être « supportés » par les eaux superficielles et souterraines après traitement par les stations d'épuration. De plus, toute urbanisation nouvelle est conditionnée à la disponibilité d'une ressource suffisante en qualité et en quantité pour l'alimentation en eau potable des populations. En accord avec les élus locaux, le Scot a de même réduit les ambitions d'accueil de population sur

certains secteurs comme la Galaure afin notamment de préserver des marges de manœuvre pour le long terme.

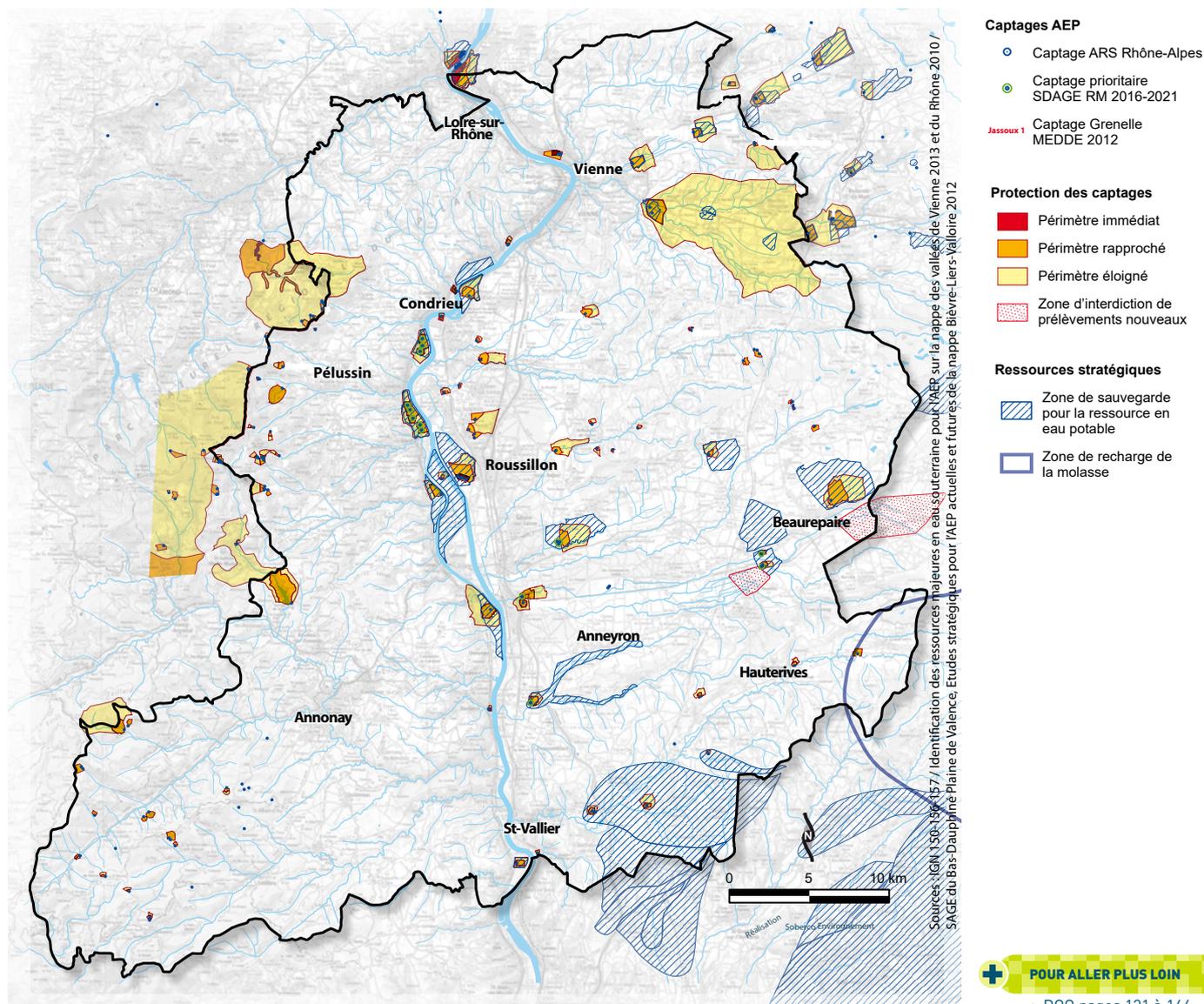
PROMOUVOIR LA SOBRIÉTÉ ÉNERGÉTIQUE ET LES ÉNERGIES RENOUVELABLES

Le Scot vise à limiter les consommations d'énergie sur le territoire :

- **En améliorant la performance énergétique du parc de logements** (rénovation, production de logements « passifs » ou à « énergie positive ») ;
- **En limitant les besoins de déplacements** en voiture individuelle.

Il s'agit également de **développer la production et l'utilisation des énergies renouvelables**. La part des énergies renouvelables (hors hydraulique) est aujourd'hui marginale, mais leur potentiel de développement est important. Le Scot recommande la prise en compte du développement de ces énergies dans les nouveaux projets, le développement de l'écologie industrielle ou encore de favoriser les projets de méthanisation.

LES PÉRIMÈTRES DE PROTECTION DE LA RESSOURCE EN EAU POTABLE



+ POUR ALLER PLUS LOIN
 > D00 pages 131 à 144



7/

Garantir à long terme les capacités de mobilité et de transport

Les enjeux auxquels répondre

Situé au carrefour d'axes de communication majeurs, le territoire des Rives du Rhône **bénéficie d'une excellente accessibilité** et s'inscrit dans les flux nationaux et européens. Ainsi, le territoire dispose :

- D'un fort potentiel de report modal à valoriser pour le transport de marchandises avec 2 sites économiques connectés fer-route-fleuve à Loire-sur-Rhône et Salaise-Sablons ;
- D'infrastructures de transports majeures avec le fleuve, l'A7 et 7 gares voyageurs TER sur la ligne Lyon - Valence.

Si cette situation contribue à son attractivité, elle peut aussi être source de contraintes diverses avec des in-

frastructures de transports génératrices de nuisances (pollution, bruit, risques liés au transport de matières dangereuses, rupture pour les déplacements de la faune, ...).

La conjugaison de cette forte attractivité et accessibilité s'est traduite par une dynamique de périurbanisation du territoire, le plus souvent concomitante d'un étalement urbain. Les logements se construisent en périphérie des villes et villages, à distance des lieux d'emplois, commerces et services. La dépendance à la voiture est maximale, la multimotorisation des ménages quasi systématique. Alors que le trafic routier et les phénomènes de congestion augmentent, certaines catégories de la population (jeunes, ménages modestes ou sans permis, personnes âgées...) peuvent se retrouver « captives ».

Il convient donc de revoir urgemment les politiques d'urbanisme pour les mettre au service du développement des modes doux et collectifs et non l'inverse.

FOCUS SUR LE SCHÉMA PORTUAIRE DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE

Le schéma portuaire a été adopté en 2015. Il définit, pour les différents sites identifiés (dont le SIP de Loire-sur-Rhône et la ZIP Inspira) un programme d'actions afin de développer l'usage des modes de transport fleuve et fer et conforter le rôle des plateformes portuaires pour l'aire métropolitaine lyonnaise.

Les leviers d'actions du Scot

PROMOUVOIR LA «VILLE DES COURTES DISTANCES» :

Pour réduire les obligations de déplacement entre les lieux d'habitat, d'emplois, de services et de loisirs, et promouvoir l'utilisation des transports collectifs, le Scot prévoit d'accueillir prioritairement les nouveaux habitants dans les agglomérations et les «pôles-gares» d'une part, recentrer le développement urbain au plus près des cœurs de villes et de villages d'autre part.

Le territoire des Rives du Rhône dispose en effet d'une desserte ferroviaire voyageurs performante en rive gauche. Autour des gares sont ainsi encouragés les projets économiques, immobiliers, commerciaux. Il s'agit d'en faire de véritables lieux de vie et de proposer une réelle alternative à la voiture aux habitants pour les déplacements domicile-travail sur le territoire et au-delà (Valence, Lyon...). De même, l'objectif est de faciliter l'accès aux gares depuis le reste du territoire en développant l'offre de mobilité (aménagement cyclables, piétons, transports en commun, ...). Le Scot préconise de plus la réouverture de deux gares voyageurs à Vaugris et Saint-Romain-en-Gal. Enfin, afin de faciliter l'accessibilité des infrastructures de transports de la vallée du Rhône aux

habitants de la rive droite, le Scot prévoit dans le D00 la création de deux nouveaux ponts sur le Rhône, au niveau de Vienne et du Nord-Ardèche.

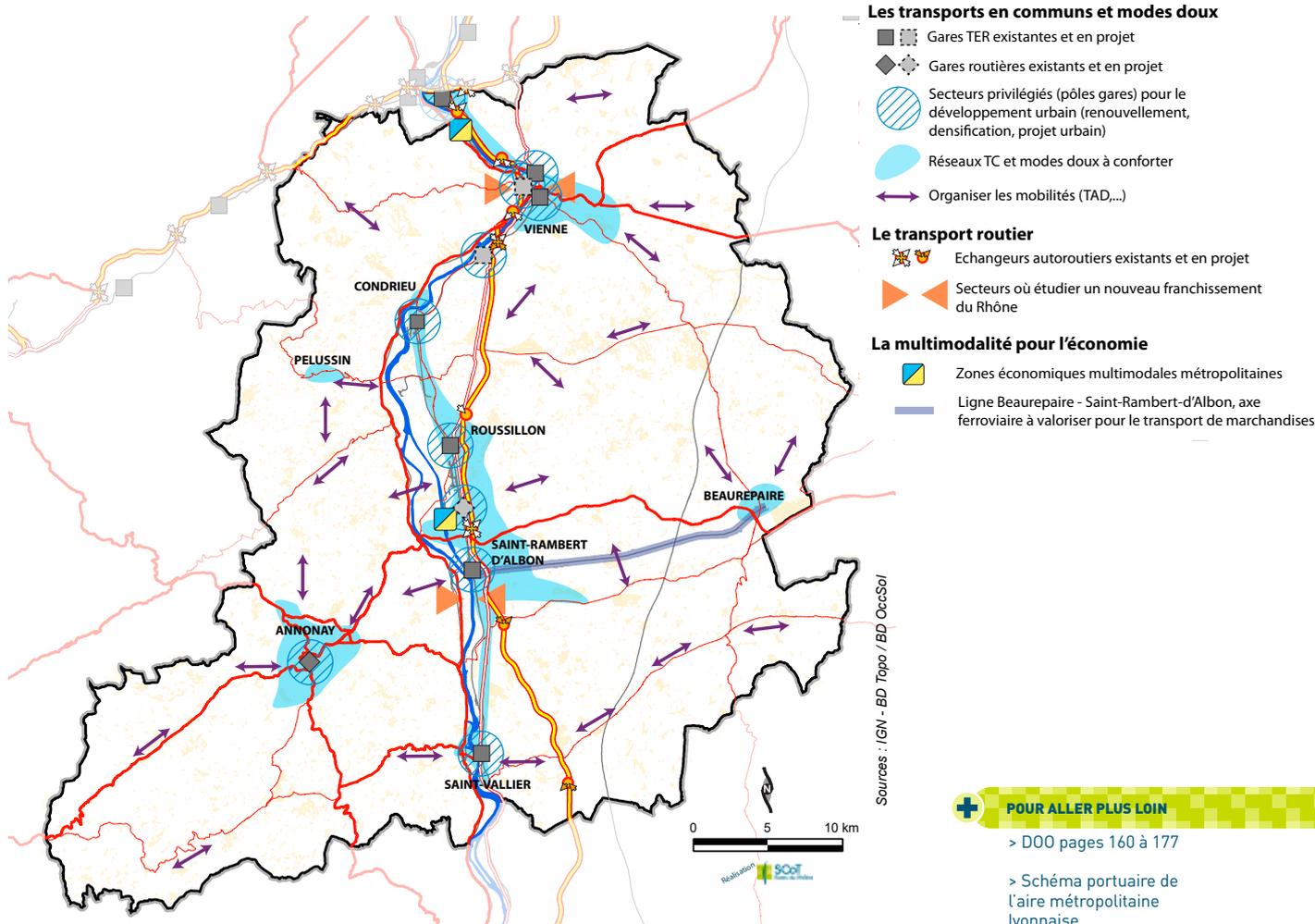
Le Scot porte cet objectif au-delà des seuls pôles-gares : le niveau de desserte et le développement des transports en commun, l'amélioration des aménagements modes doux (piétons et vélo) et la prise en compte du covoiturage constituent le fil conducteur du développement de l'habitat, mais aussi des activités économiques, pour tout projet d'aménagement.

ENCOURAGER LA MULTIMODALITÉ POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES :

Le territoire est traversé stratégiquement par le Rhône, fleuve majeur et navigable, et des voies ferrées structurantes. Le Scot vise à renforcer l'usage de ses équipements pour réduire le transport de marchandises par la route.

Pour agir en ce sens, le Scot fixe des objectifs ambitieux pour les deux sites portuaires majeurs : le site industriel-portuaire de Loire-sur-Rhône et la zone industriel-portuaire INSPIRA à Salaise/Sablons. Ces deux sites bénéficiant d'une desserte fluviale et d'un embranchement ferré, l'implantation de nouvelles activités industrielles et/ou logistiques devra assurer la valorisation de ces modes de transports.

LES OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN ET MODE DOUX



8/ Accompagner la croissance démographique

Les enjeux auxquels répondre

Au cours des 50 dernières années, le territoire français a été confronté à un phénomène de périurbanisation. Ainsi, les habitants se sont éloignés des centralités (métropoles et villes moyennes) pour s'installer dans les territoires plus ruraux à proximité immédiate au départ, de plus en plus loin ensuite. Ce phénomène, rendu possible par la démocratisation de la voiture individuelle, a ainsi accru l'attractivité de territoires tels que les Rives du Rhône pour les nouveaux habitants.

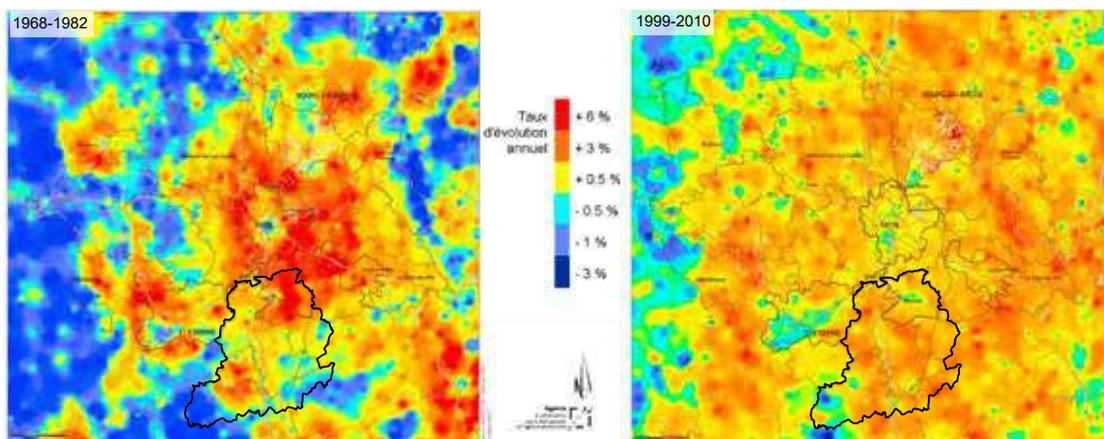
Sur le territoire, nous avons pu observer une croissance démographique importante des villages du fait de la proximité de la métropole lyonnaise notamment, mais qui s'est accompagnée **d'une perte d'attractivité des polarités urbaines des Rives du Rhône** (Vienne, Annonay, Péage-de-Roussillon, Saint-Vallier...) avec une augmentation de la vacance (+ 2 à 5 points de vacance dans les prin-

cipales polarités du territoire entre 1999 et 2014, certaines communes ayant plus de 15 % de logements vacants) et dans certains cas une perte d'habitants au cours des dernières décennies. Ces polarités urbaines concentrant encore aujourd'hui la majorité des emplois, commerces, services et équipements, cela a impliqué une augmentation des déplacements principalement en voiture individuelle et donc des nuisances (pollution, embouteillages, nuisances sonores) et des difficultés pour les habitants (difficultés à se déplacer pour certaines catégories de personnes, budgets grevés par les coûts du transports...).

La perte d'attractivité des polarités fragilise de plus les commerces et services qui y sont installés et qui tendent à se délocaliser dans des zones périphériques ou le long des axes de flux ce qui entraîne une augmentation des déplacements automobiles et des problèmes induits.

Pour pallier ces dynamiques, il convient de redonner de l'attractivité aux principales polarités, en renforçant notamment et en améliorant l'offre de logements dans ces dernières et en confortant l'offre en services et équipements, tout en permettant un développement maîtrisé des villages.

TAUX D'ÉVOLUTION ANNUEL MOYEN DE LA POPULATION



Les leviers d'actions du Scot

PRIORISER LE DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE EN LOGEMENTS DANS LES PRINCIPALES POLARITÉS URBAINES

Le Scot prévoit **la production d'environ 35000 logements pour accueillir 47000 habitants supplémentaires**. Pour ce faire, il priorise le développement des nouveaux logements sur certaines communes, en particulier les trois agglomérations de Vienne, d'Annonay et de Roussillon - Saint-Rambert-d'Albon. Ces trois agglomérations rayonnent sur le territoire et rassemblent les équipements stratégiques (gare ferroviaire ou routière, lycée, centre nautique, hypermarché, médiathèque, cinéma, ...). Elles devront accueillir 40 % de la croissance démographique, soit 15000 logements.

Le Scot fixe pour ce faire **des objectifs de production de nouveaux logements plus ambitieux pour les villes** et plus limités pour les villages. Ces objectifs ne s'appliqueront pas directement aux permis de construire, mais permettent de redimensionner les zones constructibles des communes. Ils devront être traduits dans les Plans Locaux d'Urbanisme.

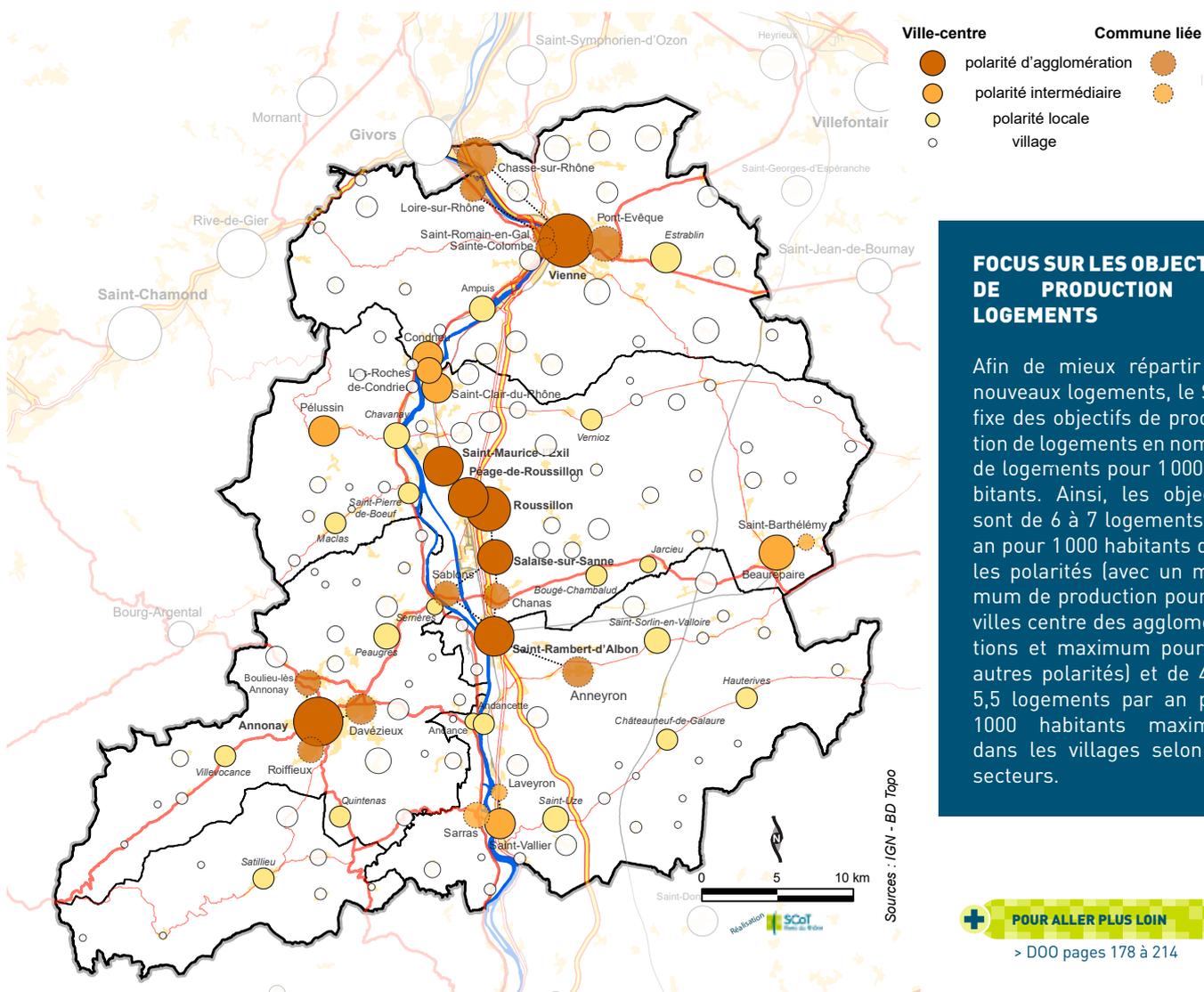
ADAPTER LES OBJECTIFS D'ACCUEIL DE POPULATION DANS LES VILLAGES EN FONCTION DES ENJEUX PROPRES À CHAQUE SECTEUR

Le Scot fixe pour les villages des objectifs de production différenciés selon les secteurs. Ainsi, certains villages ont vocation à accueillir moins de logements que d'autres pour s'adapter aux sensibilités paysagères, agricoles ou environnementales en jeu. Ces objectifs réduits s'accompagnent en parallèle d'objectifs de densité moindre.

CONFORTER L'OFFRE DE SERVICES EN COHÉRENCE AVEC LES POLITIQUES DE DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL

Le Scot préconise que la localisation des futurs équipements soit définie en s'appuyant sur une stratégie identique à celle mise en œuvre pour le logement. Ainsi, les équipements de rayonnement intercommunal doivent être implantés dans les agglomérations et pôles urbains du territoire et les équipements de proximité et établissements spécialisés (personnes âgées, petite enfance, ...) doivent l'être prioritairement dans les centralités (centres-villes, centres-bourgs, centres-quartiers).

PROJET D'ARMATURE URBAINE EN 2040



9/

Construire différemment

Les enjeux auxquels répondre

La périurbanisation à l'œuvre sur le territoire depuis 50 ans et le «rêve français» de la maison individuelle au milieu de son jardin ont entraîné le développement d'une offre de logements peu diversifiée. Ainsi, 82 % des communes ont plus de 80 % de maisons individuelles. La maison individuelle en propriété répond certes à une partie de la demande des habitants, mais elle exclut de fait une part de ces derniers pour des raisons budgétaires ou de commodités (personnes âgées, personnes séparées, jeunes actifs et étudiants, ...). Elle est aussi très consommatrice en foncier et participe à la réduction des espaces agricoles. Ainsi, 3180 ha de foncier ont été consommés pour construire des logements entre 1990 et 2015, principalement au détriment de l'agriculture.

FOCUS SUR LE PARCOURS RÉSIDENTIEL :

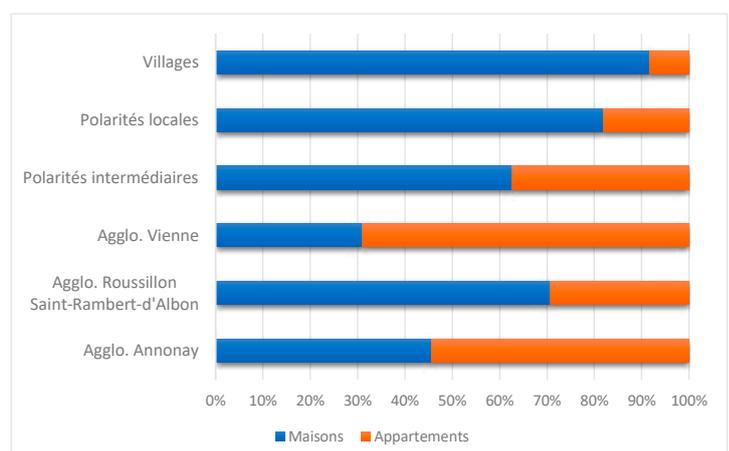
Faciliter le parcours résidentiel consiste à accompagner les ménages tout au long de leur vie en leur proposant une offre de logements variée (collectif, individuel) leur permettant de s'adapter à leur situation (revenus), aux évolutions de la famille (naissance, départ d'un «grand enfant», décès, séparation, etc.) et en fonction de leur âge (logement adapté à une moindre mobilité, ...).

De plus, l'offre de logements «abordables», qui est une des réponses à cette problématique, est inégalement répartie sur le territoire. 60 % de l'offre en logement social est concentrée sur 4 communes (Vienne, Chasse-sur-Rhône, Pont-Evêque et Annonay).

Les nouveaux logements produits devront ainsi permettre de **diversifier l'offre** dans l'ensemble des communes du territoire afin de répondre aux besoins de tous.

En parallèle, **le parc ancien dans les centres se dégrade** (vacance croissante, bâti énergivore). Ces logements qui ne sont plus adaptés aux besoins actuels devront être réinvestis. Le potentiel est important avec 11320 logements vacants sur le territoire en 2014, soit 50 % de logements vacants en plus par rapport à 2009, et des taux de vacance supérieurs à 15 % dans certaines communes. Le réinvestissement de cette offre doit permettre de répondre en partie aux besoins en logement sans consommer de foncier supplémentaire tout en participant à la redynamisation des centres anciens.

TYPLOGIE DES LOGEMENTS PAR NIVEAU DE POLARITÉ

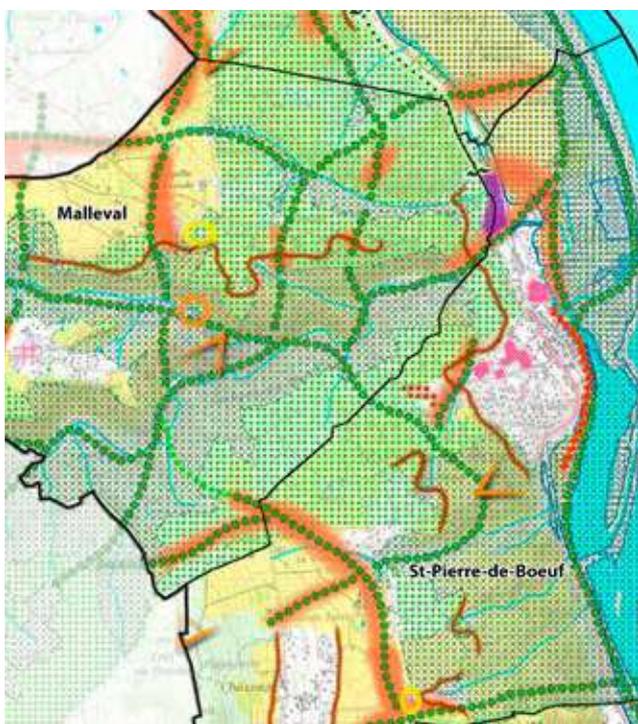


10/ Zoom sur la côtère rhodanienne

Les enjeux auxquels répondre

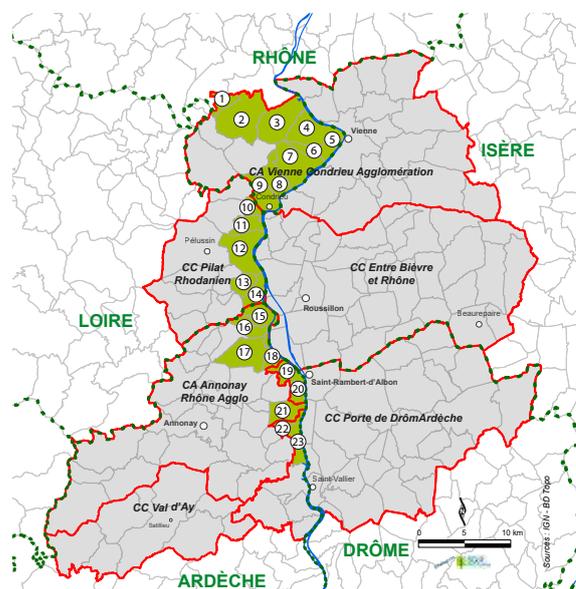
Le Scot approuvé en 2012 avait identifié les communes de la côtère rhodanienne comme un secteur à enjeu fort sur lequel une réponse particulière devait être apportée.

EXTRAIT CARTOGRAPHIQUE DU ZOOM SUR LA
CÔTIÈRE RHODANIENNE



En effet, ces communes sont très contraintes dans leurs capacités d'urbanisation (risques, espaces agricoles et naturels de grande qualité et fragiles, côteaux visibles depuis une grande partie du territoire, ...). Un schéma de secteur (zoom du Scot) et un plan paysage avaient ainsi été réalisés sur la côtère. Les éléments issus de ces études ont ainsi été réintégrés dans le Scot approuvé. Ce zoom concerne 23 communes de la rive droite du Rhône sur les départements du Rhône, de la Loire et de l'Ardèche.

PÉRIMÈTRE DU SECTEUR DE LA CÔTIÈRE
RHODANIENNE



- | | |
|----------------------------|-----------------------------|
| 1. Saint-Romain-en-Gier | 13. Malleval |
| 2. Échalas | 14. Saint-Pierre-de-Boeuf |
| 3. Loire-sur-Rhône | 15. Limony |
| 4. Saint-Romain-en-Gal | 16. Charnas |
| 5. Sainte-Colombe | 17. Félines |
| 6. Saint-Cyr-sur-le-Rhône | 18. Serrières |
| 7. Ampuis | 19. Peyraud |
| 8. Tupin-et-Semons | 20. Champagne |
| 9. Condrieu | 21. Saint-Désirat |
| 10. Vérin | 22. Saint-Étienne-de-Valoux |
| 11. Saint-Michel-sur-Rhône | 23. Andance |
| 12. Chavanay | |

POUR ALLER PLUS LOIN



> D00 pages 228 à 237 pour les zooms cartographiques + différentes prescriptions et recommandations spécifiques dans l'ensemble du document.

> Fiche Vademecum n°7

> Documents du plan paysage de la côtère rhodanienne disponibles en téléchargement sur le site Internet du SMRR

11/ Zoom sur l'agglomération Roussillon - Saint-Rambert d'Albon

Les enjeux auxquels répondre

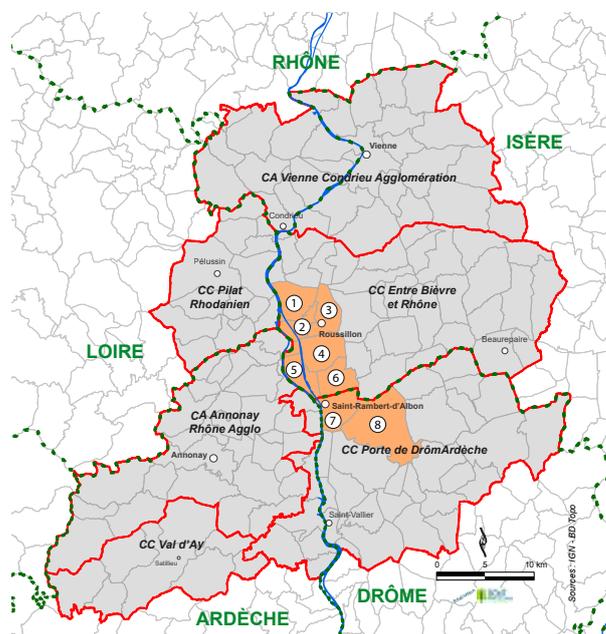
Le premier Scot des Rives du Rhône approuvé en 2012 avait identifié l'agglomération Roussillon - Saint-Rambert-d'Albon comme l'une des deux agglomérations structurantes du territoire et comme le secteur disposant des plus importantes capacités d'accueil en termes de logement et d'économie. Cette agglomération en devenir reste toutefois morcelée (2 EPCI, 2 départements, 8 communes) et une réflexion d'aménagement globale était indispensable.

En lien avec la révision du Scot, un schéma d'aménagement a ainsi été réalisé sur l'agglomération. Celui-ci a été bâti à partir d'un travail de prospective et de concer-

tation avec les acteurs du territoire en amont et a permis de réaliser un plan guide, un plan d'action détaillé et des zooms opérationnels sur 3 secteurs à enjeux.

Afin d'assurer la mise en œuvre de ce schéma, le plan guide ainsi que des prescriptions et recommandations propres à l'agglomération ont été intégrés dans le Scot approuvé en 2019.

PÉRIMÈTRE DE L'AGGLOMÉRATION ROUSSILLON SAINT-RAMBERT-D'ALBON



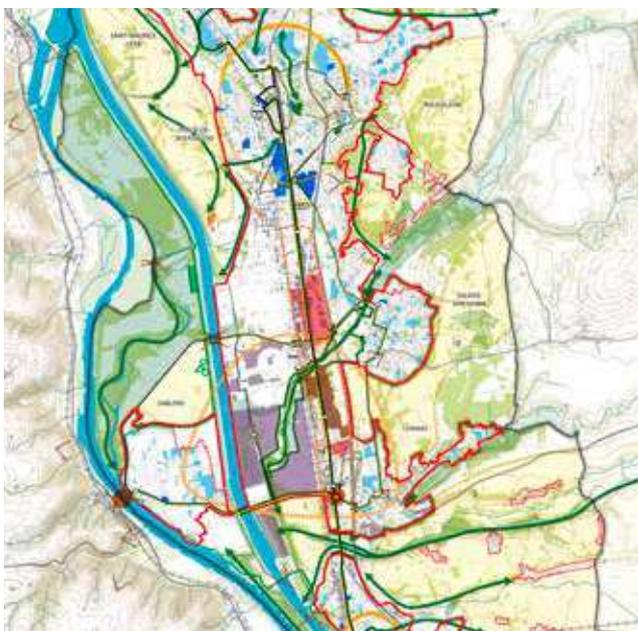
CC Entre Bièvre et Rhône

1. Saint-Maurice-l'Exil
2. Le Péage-de-Roussillon
3. Roussillon

CC Porte de DrômArdeche

4. Salaise-sur-Sanne
5. Sablons
6. Chanas
7. Saint-Rambert-d'Albon
8. Anneyron

EXTRAIT CARTOGRAPHIQUE DU PLAN GUIDE SUR L'AGGLOMÉRATION ROUSSILLON - SAINT- RAMBERT-D'ALBON.



+ POUR ALLER PLUS LOIN

> DOO pages 222 à 227 pour le zoom cartographique + différentes prescriptions et recommandations spécifiques dans l'ensemble du document.

> Fiche Vademecum n°8

> Documents du Schéma d'Aménagement de l'Agglomération Roussillon - Saint-Rambert-d'Albon disponible en téléchargement sur le site Internet du SMRR.



Pour plus d'informations,
rendez-vous sur le site web du SMRR

WWW.SCOT-RIVESDURHONE.COM



Syndicat Mixte des Rives du Rhône
Espace Saint-Germain - Bâtiment Orion - 30 avenue Général Leclerc - 38200 VIENNE
Tél : 04 74 48 64 71
contact@scot-rivesdurhone.com