

Chapitre 3

Organisation et Fonctionnement du territoire





FONDER LE DEVELOPPEMENT SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE

III.1 Le développement des capacités d'accueil de logements et d'emplois du SCoT du Val de Saône - Dombes est assuré sur l'ensemble du territoire, c'est-à-dire à la fois en milieu urbain et en milieu rural.

Cependant, en fonction des équilibres existants et de la prise en compte des impératifs du développement durable, cet objectif ne serait pas pertinent sans modulation.

Le territoire du SCoT Val de Saône - Dombes est globalement structuré autour de quatre bassins de proximité, tous organisés **autour de pôles urbains structurants en termes d'offre résidentielle, d'emploi, d'équipements, de commerces et de services.**

Ces polarités constituent des éléments essentiels de l'aménagement du territoire et de la qualité de vie locale : ils doivent offrir aux populations la plupart des **fonctions urbaines** dont elles ont besoin au quotidien.

Ainsi, le SCoT favorise une **organisation multipolaire du territoire**, fondée sur une logique de développement intercommunal et structurée autour de ces polarités. L'organisation du développement résidentiel, économique, commercial, et la localisation des équipements et services devront répondre à **chaque niveau de besoin** (offre de proximité, offre relais, offre de bassin de vie etc.) et être adaptés au type de polarité, en **confortant le rôle structurant des pôles urbains existants** tout en veillant à assurer les conditions d'une vitalité en milieu rural.

Cette politique d'aménagement répond aux principes d'organisation partagés par l'ensemble des SCoT au sein du **Chapitre Commun de l'Interscot** et s'inscrit bien dans l'esprit de la loi SRU et de la DTA.

III.2 Dans un souci de maîtrise de l'étalement urbain, de rationalisation des usages des équipements publics et de maîtrise des déplacements, les nouvelles capacités résidentielles seront à rechercher en priorité dans les centralités existantes (pôles urbains et leurs communes d'extension).

Il s'agit :

- du **pôle urbain de Trévoux – Reyrieux** et de la commune d'extension de St Didier de Formans ; une densification renforcée sera recherchée dans un rayon de 1 km autour des futures gares de la ligne Lyon-Trévoux (cf. orientation III.4)
- du **pôle urbain de Jassans – Riottier** et de la commune de Frans le jouxant
- des **deux pôles urbains secondaires de Thoissey – Saint Didier sur Chalaronne et de Montmerle-sur-Saône** (et de ses communes d'extension : Guéreins, Montceaux et Francheleins).

Ces pôles urbains ont connu un **ralentissement démographique** ces dernières années et il est essentiel de pouvoir leur donner les moyens d'y ancrer les points forts d'une véritable dynamique locale. En effet, ce sont eux qui structurent le territoire des communes du Val de Saône – Dombes. Ainsi, si en 2009, les 4 centralités urbaines accueillait 56,8% des habitants du SCoT, **ce poids relatif sera renforcé d'ici 2016** pour atteindre 58%.

Enfin, les **pôles relais**, qui présentent sur le plateau notamment une offre relais en matière d'équipements et d'activités économiques présente ou à venir (Zone d'activités, commerces et services, tourisme etc.), pourront accueillir une croissance un peu plus importante qu'en milieu rural ;

Sur l'ensemble de ces territoires à enjeux, il est important que les **communes et EPCI** concernés puissent **fixer au plus tôt leurs modalités de développement** dans le respect des orientations du présent document.



En particulier, les communes d'extension et des pôles urbains renforceront la **diversité et la qualité de l'offre urbaine** :

- En favorisant des **formes urbaines plus denses** qu'en milieu rural (cf. orientation I.8)
- En favorisant une **diversité de l'offre en logement**, en particulier en locatif aidé, mais plus largement une mise sur le marché de produit alternatifs à la maison individuelle en accession
- En **réinvestissant les tissus déjà urbanisés** (cf. orientation I.6) et en profitant des opérations de réhabilitation, de démolition-reconstruction et des dernières potentialités foncières non bâties (les « dents creuses ») pour garantir un renforcement effectif du développement résidentiel sur ces territoires à enjeux
- En favorisant, notamment dans les centres-bourgs, une **meilleure mixité des fonctions urbaines** (activités artisanales non nuisantes, commerces et services, équipements publics etc.).

Cette démarche pourra nécessiter une éventuelle révision de POS / élaboration de PLU mais aussi la mise en œuvre d'outils propres à permettre de réaliser ou de prévoir à plus long terme ces développements (Zones d'Aménagement Différé, Zones d'Aménagement Concerté, ...).



Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du SCOT inscrit au premier plan le renforcement des relations avec les agglomérations voisines, essentiellement Villefranche et Lyon, et les grandes infrastructures telles que les gares TGV et l'aéroport de Saint-Exupéry. Il s'agit en effet de permettre aux habitants et entreprises du SCOT d'accéder aux grands équipements et pôles d'emplois métropolitains. Il est également essentiel que le territoire du SCOT soit plus facilement accessible de l'extérieur, notamment pour assurer des conditions favorables à son développement local :

- **économique** : accessibilité et desserte des pôles d'activités pour maintenir et développer les entreprises,
- **résidentiel** : assurer aux actifs travaillant à l'extérieur du SCOT de bonnes conditions d'accès à leurs lieux de travail et inversement aux résidents extérieurs pour leur permettre un bon accès au territoire,
- **touristique** : assurer des conditions d'accès attractives pour les touristes, par fer, par Transport en Commun, par la route et par la Saône.

AMELIORER ET QUALIFIER LES ECHANGES DU TERRITOIRE AVEC LES VOISINAGES, NOTAMMENT EN TRANSPORT EN COMMUN

Par conséquent, afin de mettre en œuvre le principe déterminant d'ouverture de son territoire, le SCOT du Val de Saône - Dombes souhaite :

- **Développer et améliorer l'offre en transport en commun :**

III.3 Les relations en transport en commun avec l'agglomération de Villefranche, notamment son pôle d'échanges, seront favorisées.

A ce titre, l'étude des modalités d'extension du Périmètre de Transports Urbains (PTU) de Villefranche sera conduite par les communes et EPCI compétents en coordination avec l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU) de Villefranche. Dans ce cadre, la Communauté de communes Porte Ouest de la Dombes sera intégrée au Plan de Déplacement Urbain de la Communauté d'Agglomération de Villefranche-sur-Saône.

III.4 Le SCOT demande aux collectivités locales et territoriales compétentes de travailler à la mise en place rapide d'une desserte en TER performante entre Trévoux et Lyon.

Ce grand projet structurant doit être **anticipé très en amont** aux plans fonctionnels (pôles d'échanges, rabattements tout mode et notamment modes doux et transports collectifs -, infrastructures, ...) et urbanistiques (renouvellement urbain au droit des gares notamment, mixités fonctionnelle et sociale...)).

Les collectivités permettront, dans les documents d'urbanisme, une **surdensité dans un rayon de 1 km autour des futurs points d'arrêt** de la ligne. L'objectif général est une densification autour des gares avec, en moyenne sur les nouvelles opérations, au minimum **50 logements à l'hectare** pour l'ensemble urbain Trévoux-Reyrieux. Cet objectif sera **décliné par commune et par quartier**, avec des formes urbaines tenant compte de la réalité du tissu bâti existant. Ainsi, des niveaux plus importants pourront être réalisés sur certains secteurs, notamment à Trévoux, du fait des caractéristiques urbaines de la ville, compensant des niveaux moindres à Reyrieux.

Pour y parvenir, les communes concernées auront à définir des **orientations d'aménagement** sur toute ouverture de nouvelle zone à l'urbanisation et prévoient, dans leur règlement, des dispositions permettant la densification effective des tissus à urbaniser (hauteur, COS, ...). Des **réserves foncières**, des **programmes d'aménagement et de renouvellement urbain massif**, de type ZAC ou ZAD, pourront être engagés.

Dans ce cadre, les secteurs de Combard et de la Jacobée, situés à proximité de la gare de Trévoux, feront l'objet de projets de renouvellement urbain, créant ainsi environ 600 logements neufs, ce qui permettra de doubler leur capacité résidentielle d'accueil. Concernant plus spécifiquement la commune de **Massieux**, et en attendant que les études valident définitivement les questions relatives à l'opportunité d'une gare et à son emplacement éventuel, le document d'urbanisme à venir devra a minima s'assurer que les secteurs



proches de la gare pressentie ne s'urbanisent sans une réflexion générale autour de la future ligne Lyon-Trévoux, notamment en termes de densification.

III.5 Le SCOT préconise l'amélioration des rabattements du territoire vers les gares...

- du Rhône : Romanèche, Belleville, Saint Georges, Villefranche, Anse, Saint Germain, Vilvert, ...),
- de l'Ain : Saint Paul de Varax, Marlieux, Villars les Dombes, Saint Marcel, Saint André de Corcy, Mionnay, Les Echets, ...)
- de la future ligne Lyon-Trévoux : Trévoux, Reyrieux.

Il s'agira de mettre en place une **action concertée avec les autorités organisatrices des transports** en commun compétentes sur le territoire : Communauté d'Agglomération de Villefranche-sur-Saône, Conseil Général, Région,...

Le SCOT prend aussi en compte la tendance nationale du développement de la mobilité par des mesures en faveur des **modes de transports alternatifs à l'automobile**. Il s'agit notamment de répondre aux besoins des personnes non motorisées et de souligner les efforts à entreprendre pour la qualité de l'environnement (développement durable).

Il s'agit enfin de **diminuer les circulations automobiles** internes au territoire et en direction de l'agglomération de Lyon.

III.6 Par conséquent, le SCOT prescrit les actions et orientations suivantes :

- l'élaboration de politiques de déplacements à **l'échelle intercommunale**, voire à celle du SCOT, intégrant la faisabilité de systèmes de **transports à la demande**,
- à long terme, il s'agira de préserver la faisabilité de réaliser une nouvelle voie en **Transport en Commun parallèle à la ligne TGV**, irriguant l'ensemble du territoire. Dans ce cadre, le SCOT recommande aux communes de réserver une bande non constructible de l'ordre de 200 mètres le long du TGV coté ouest sur leurs documents d'urbanisme.

○ Conforter et améliorer l'accessibilité routière du territoire :

III.7 Le SCOT prescrit la réalisation et/ou l'aménagement, le traitement paysager et la sécurisation des principales voies de circulation et d'accès aux réseaux autoroutiers et aux routes nationales et notamment pour améliorer le trafic sur les axes Est – Ouest.

L'amélioration des échanges Est – Ouest, afin de mieux relier le territoire à ses voisins de la Dombes et la plaine de l'Ain à l'Est, du Val de Saône – Beaujolais à l'Ouest et ainsi contrecarrer la tendance à l'accroissement des échanges Nord – Sud, portera notamment sur :

- La réalisation progressive d'un **axe routier important, orienté majoritairement Est-Ouest** depuis l'échangeur de l'A6 - côté Ouest - à Villefranche-sur-Saône/Anse, franchissant la rivière en limite de Jassans-Riottier/St Bernard. Cet axe empruntera ensuite la RD936 puis, au sud de Sainte Euphémie, la RD28 jusqu'à la jonction avec la RD6 venant de Trévoux à travers la zone industrielle de Reyrieux, la RD6 en direction de l'Est, puis la RD4 en direction de Saint André de Corcy. Dans ce cadre, sera étudié le contournement le plus approprié du village de Ste Euphémie pour lequel la commune, lors d'une révision à venir du PLU, aura à définir les emplacements réservés pour les tracés possibles.
- L'aménagement d'un véritable **axe Montmerle – Saint-Trivier-sur-Moignans**, en direction de Villars les Dombes et Meximieux, ainsi que Saint André de Corcy à l'Est et Belleville (A6) à l'Ouest ;
- L'amélioration de la **RD 17 de Guéreins à Chatillon sur Chalaronne**, pour favoriser les échanges vers Bourg en Bresse au Nord – Est et Belleville (A6) à l'Ouest ;
- La « mise à niveau » du **pont entre Belleville et Guéreins (RD 17/RD 37)**



Ces axes Est – Ouest sont aussi destinés à favoriser le rabattement sur les gares des lignes Lyon – Villefranche – Macon et Lyon – Bourg.

S'agissant des autres **axes de circulation, principalement Nord – Sud**, les aménagements viseront la sécurité de la circulation et la réduction des nuisances dans les villages et villes, ainsi que l'amélioration du cadre de vie. Ces aménagements, y compris les contournements, devront être conçus et dimensionnés de façon à **ne pas accroître la fluidité**, le trafic et la vitesse des véhicules dans le sens Nord – Sud. Ils devront par ailleurs prendre en compte le caractère naturel et agricole des espaces traversés et feront l'objet d'une **étude d'impact environnementale et agricole**.

III.8 Le SCOT demande que soit mise en œuvre, par les Conseils Généraux de l'Ain et du Rhône, l'étude d'un nouveau franchissement sur la Saône au sud de Jassans.



La dispersion de l'habitat en milieu rural et la concentration d'un certain nombre de services et d'équipements génèrent de nombreux déplacements notamment en direction des 4 ensembles urbains identifiés sur le territoire : St Didier-sur-Chalaronne/Thoissey, Montmerle, Jassans-Riottier, Trévoux.

PERMETTRE UNE MOBILITE FACILITEE, DIVERSIFIEE ET SECURISEE AU SEIN DU TERRITOIRE DU SCOT

III.9 Dans ces conditions, le SCOT vise à améliorer les déplacements routiers au sein du territoire

...en mettant en œuvre les principaux contournements faisant l'objet de Projets d'Intérêt Général (PIG) et d'Emplacements Réservés (ER) dans les PLU des communes :

- Contournement Sud de Villeneuve sur la RD 936,
- Raccordement de la ZA de Saint-Didier-sur-Chalaronne sur la RD 933 et le pont St Romain,
- Contournement Sud de Savigneux sur la RD 904,
- Contournement d'Ambérieux-en-Dombes sur la RD 66 (à l'Ouest) et la RD 904 (au Sud),
- Contournement de Saint Euphémie sur la RD 28, dans le cadre de la création de l'Axe Est-Ouest évoqué précédemment.

Avec ces contournements, il ne s'agira **nullement d'augmenter les capacités de trafic**, la vitesse des déplacements routiers, la fluidité, notamment en direction de l'agglomération lyonnaise. Au contraire, ils seront réalisés au motif premier **d'améliorer la sécurité des traversées de villes et villages**, de limiter les pollutions (sonores notamment), d'améliorer le cadre de vie des espaces urbanisés actuellement traversés.

Ces aménagement devront également prendre en compte le caractère naturel et agricole des espaces traversés et feront l'objet d'une **étude d'impact environnementale et agricole**.

III.10 Le SCOT préconise des actions visant l'aménagement, le traitement paysager et la sécurisation de toutes les traversées de bourgs et d'agglomérations sur son territoire, notamment le long de la RD 933 à traiter en boulevard urbain et/ou paysager.

III.11 Conformément aux attentes d'un développement durable, les communes des 4 entités urbaines identifiées dans le diagnostic du SCOT doivent inscrire, des itinéraires sécurisés en faveur des piétons et des cyclistes dans leurs documents d'urbanisme pour assurer les déplacements de proximité.

La **desserte des pôles générateurs** de déplacements (collèges, gares, zones d'activités, ...) est prioritaire, dans l'esprit de raccourcis, de maillage de grands îlots, d'aménagements de sécurité sur les rives d'axes routiers...

La mise en œuvre de **cheminements piétons/vélos** au sein des quartiers d'habitat pavillonnaire doit être favorisée, en particulier lorsqu'ils font l'objet de voiries en impasse.

III.12 Les communes doivent encourager l'accessibilité en Transport en Commun et modes doux (piétons, vélos) aux équipements du territoire : collèges, écoles, ...

III.13 Le SCOT préconise des actions visant l'aménagement de la Saône en tant que voie de circulation de transport et de tourisme : ports de plaisance, haltes nautiques,...



