

*Ce document présente le **Rapport de Présentation** du SCoT approuvé le 7 juillet 2006 et modifié le 18 février 2010.*



SOMMAIRE du Rapport de Présentation

INTRODUCTION	1
Qu'est –ce qu'un SCOT ?	1
I. Définition	1
II. Le contenu d'un SCOT	1
III. Les effets du SCOT sur les autres documents de planification.....	2
CHAPITRE 1 : PRESENTATION DU SCOT VAL DE SAONE-DOBES	3
Le SCOT Val de Saône-Dombes.....	5
I. Le périmètre	5
II. Une démarche partagée	5
III. Les modalités de la concertation	7
Historique et contexte de la planification du Val de Saône - Dombes.....	9
I. Le SDAU Beaujolais – Val de Saône.....	9
II. VDS 01.....	11
III. La DTA de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise.....	13
IV. La démarche Inter SCOT	18
CHAPITRE 2 : LE DIAGNOSTIC	27
Introduction.....	29
Populations, habitat et cadre de vie.....	30
I. Une croissance continue depuis les années 70.....	30
II. L'habitat dans le territoire du Val de Saône.....	36
La dynamique économique dans le territoire Val de Saône - Dombes	44
I. Les actifs et les emplois	44
II. Les migrations alternantes : une forte évasion d'actifs et de nombreux échanges avec le voisinage.....	51
III. L'économie locale et ses espaces d'activités	56
IV. L'armature commerciale.....	61
V. L'artisanat	64
VI. Le tourisme	66
VII. L'agriculture	68



Fonctionnement du territoire	76
I. Transports et déplacements	76
II. Services à la population et équipements structurants	86
L'armature territoriale	89
I. L'approche par bassin de proximité	89
II. La mise en évidence des principes dynamiques de développement des communes	101
CHAPITRE 3 : L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT	105
Présentation du territoire : le cadre de vie	107
I. Le territoire du SCOT Val de Saône - Dombes : les grandes données du cadre physique	107
II. Des milieux naturels remarquables	111
III. Le paysage naturel et urbain	117
IV. Le patrimoine	128
Les risques naturels et technologiques	132
I. Les risques naturels	132
II. Les risques technologiques	134
III. Les risques d'incendie	135
Impact des activités humaines sur l'environnement	137
I. La ressource en eau	137
II. La collecte et le tri des déchets	146
III. Les carrières	147
IV. Les nuisances sonores	148
Synthèse des contraintes et des enjeux environnementaux	149
CHAPITRE 4 : EXPLICATION DES CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LE PADD ET LE DOCUMENT D'ORIENTATIONS GENERALES	151
Les enseignements synthétiques du diagnostic : constats et tendances	153
Du diagnostic synthétique aux questionnements	156



Les scénarios de développement	158
I. Le tronc commun	158
II. Deux hypothèses de développement en débat.....	160
III. Le parti d'aménagement retenu.....	163
 CHAPITRE 5 : INCIDENCES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET PRISE EN COMPTE DE SA PRESERVATION ET DE SA MISE EN VALEUR	 165
L'habitat et le cadre de vie	168
La dynamique économique.....	172
L'organisation et le fonctionnement du territoire.....	174
 CHAPITRE 6 : LA MISE EN ŒUVRE DU SCOT VAL DE SAONE - DOMBES	 177
Le rôle du Syndicat du SCOT.....	179
Les autres démarches voisines et/ou internes	180
La révision du SCoT	181
Les investigations relevant du SCoT.....	181
L'évaluation du SCoT	182
 TABLE DES ILLUSTRATIONS.....	 185
 ANNEXES	
<i>Annexe 1 : Procédure des SCOT.....</i>	<i>I</i>
<i>Annexe 2 : Espaces naturels, paysages et patrimoine.....</i>	<i>IX</i>
<i>Annexe 3 : Environnement – Risques - Eau potable</i>	<i>XV</i>
<i>Annexe 4 : Données socio-économiques.....</i>	<i>XVII</i>
<i>Annexe 5 : Enquêtes communales</i>	<i>XIX</i>
<i>Annexe 6 : Inondations, cartes d'aléa</i>	<i>XXXV</i>



QU'EST -CE QU'UN SCOT ?

1. DEFINITION

Apparu avec la **Loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU)**¹ du 13 décembre 2000, le SCOT est un document d'urbanisme et de planification territoriale. Il vise à coordonner les politiques sectorielles d'urbanisme, d'habitat, de déplacements et d'équipements commerciaux à l'échelle d'agglomérations ou de territoires cohérents.

Dans ces conditions, **il fixe les orientations générales de l'organisation de l'espace** et de la restructuration des zones urbanisées et détermine les grands équilibres entre les zones urbaines et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers.

Quel que soit son parti d'aménagement, le SCOT doit respecter les **trois grands principes intangibles du Code de l'Urbanisme (art. L 121-1)** :

- l'équilibre (urbain/rural, espaces naturels/activités agricoles, ...)
- la diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale
- une utilisation économe et équilibrée des espaces

C'est un document par essence **intercommunale**. Selon le principe de **subsidiarité**, le SCOT ne doit pas se substituer aux PLU des communes. Il ne traite ainsi que les problématiques communes du territoire et fixe les orientations fondamentales de l'aménagement.

C'est aussi une **démarche de projet** avec « un maître mot » (la cohérence) dans une logique de développement durable.

Le SCOT est élaboré en **association avec les services de l'Etat** (Préfecture, DDE, DIREN, DDAF, ...). Sont aussi **consultés** le Conseil Régional, le Conseil Général, les établissements publics intéressés et les communes voisines. Le Syndicat du SCOT peut également recueillir l'avis de tout organisme ou association ayant compétence en matière d'habitat, d'urbanisme, de déplacements, d'aménagement ou d'environnement.

2. LE CONTENU D'UN SCOT

Formellement, les SCOT se composent (Cf. Article R 122.1 du Code de l'Urbanisme) :

- D'un **rapport de présentation**, qui :
 - Expose le diagnostic ;
 - Analyse l'état initial de l'environnement ;
 - Explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durable et le document d'orientations générales ;
 - Précise, le cas échéant, les principales phases de réalisation envisagées ;
 - Evalue les incidences prévisibles des orientations du schéma sur l'environnement et expose la manière dont le schéma prend en compte le souci de sa préservation et de sa mise en valeur.
- D'un **projet d'aménagement et de développement durable (PADD)** qui fixe les objectifs en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs, de déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile.

¹ Les SCOT ont remplacé les Schémas Directeurs de 1983, ex-SDAU ou Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme de la Loi d'Orientation Foncière de 1967.



- D'un **document d'orientations générales**, qui précise le PADD et fixe :
 - Les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés ;
 - Les espaces et sites naturels ou urbains à protéger dont il peut définir la localisation ou la délimitation ;
 - Les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers ;
 - Les objectifs relatifs, notamment à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux ; à la cohérence entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs ; à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces et aux autres activités économiques ; à la protection des paysages, à la mise en valeur des entrées de ville ; à la prévention des risques ;
 - Les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs.

- **De documents graphiques**

Les dispositions du **document d'orientations générales et des documents graphiques** constituent des **prescriptions opposables** dans les conditions prévues par le dernier alinéa de l'article L. 122-1.

3. LES EFFETS DU SCOT SUR LES AUTRES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

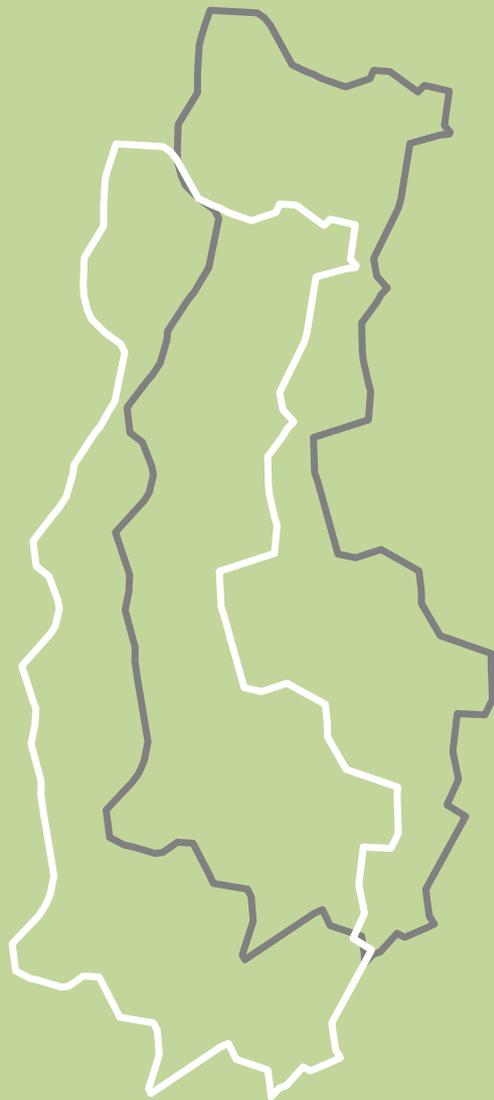
- Les programmes locaux de l'habitat (PLH),
- Les plans de déplacements urbains (PDU),
- Les schémas de développement commercial (SDC),
- Les plans locaux d'urbanisme (PLU),
- Les plans de sauvegarde et de mise en valeur,
- Les cartes communales,
- Les opérations foncières
- Les opérations d'aménagement définies par décret en Conseil d'Etat ...

... **doivent être compatibles avec les Schémas de Cohérence Territoriale** et les Schémas de Secteur¹.

¹ Il en est de même pour les autorisations prévues par les articles 29 et 36-1 de la loi n° 73-1193 du 27 décembre 1973 « d'orientation du commerce et de l'artisanat ».

Chapitre 1

Présentation du SCoT Val de Saône-Dombes





LE SCOT DE VAL DE SAONE - DOMBES

1. LE PERIMETRE

Le périmètre du SCOT Val de Saône - Dombes s'étend sur **359 km²** le long de la Saône de Massieux à **Garnerans**, au Sud aux portes de l'agglomération Lyonnaise et au Nord à la limite de l'agglomération Mâconnaise, face à l'agglomération caladoise et jusqu'à la Dombes.

Par arrêté préfectoral en date du **9 avril 2002**, le Syndicat Mixte Val de Saône/Dombes a **pris la compétence** en matière de schéma de cohérence territoriale.

Le Syndicat Mixte est chargé de l'élaboration et du suivi du SCOT. Ce syndicat mixte a **lancé l'élaboration** du schéma de cohérence territoriale, le **7 janvier 2003**.

Il comprend **37 communes** pour environ **58 700 habitants** répartis en :

- 4 Communautés de Communes : « Montmerle 3 Rivières », « Porte Ouest de la Dombes », « Saône Vallée » et « Val de Saône Chalaronne »,
- la Communauté de communes « Chanstrival » (non compétente en matière de SCOT), à l'exception de la commune de St Trivier-sur-Moignans,
- le SIVOM Val de Mâtre,
- 1 commune isolée : Villeneuve (Massieux ayant adhéré à la Communauté de communes Saône-Vallée au 1er janvier 2009).

Directement sous l'influence de l'agglomération de Villefranche, le territoire du SCOT participe pleinement de **l'Aire Métropolitaine Lyonnaise** : plus de la moitié des communes fait partie du périmètre de la **D.T.A.** (Cf. infra).

L'élaboration du SCOT est cadrée par le Code de l'Urbanisme et l'ensemble des lois d'aménagement. Conformément à la réglementation en vigueur, il a été élaboré dans le respect de deux nouveaux principes inscrits pour tout document de planification de l'aménagement : la recherche d'un **projet partagé** et la **concertation**.

2. UNE DEMARCHE PARTAGEE

Depuis septembre 2003, les élus du SCOT ont travaillé à l'élaboration d'un document de planification **intercommunal**, à l'émergence d'un véritable projet de territoire et à la définition des outils nécessaires à son suivi.

Comme les autres SCOT au niveau national, celui du Val de Saône – Dombes est un document de planification stratégique recherchant :

- la meilleure **cohérence des politiques sectorielles** : habitat, déplacement, implantations commerciales...
- une perspective de **développement durable** à partir d'un exercice rétro-prospectif ¹
- la définition d'un **projet de territoire**².

Le **rapport de présentation** présente un **diagnostic** nécessaire à la connaissance partagée des élus de ce territoire aux caractéristiques à la fois marquées par la présence continue de la Saône et l'influence de l'agglomération lyonnaise, mais à l'identité encore mal définie entre la Dombes et le Beaujolais. Sans cette « base », il n'aurait pas été possible de travailler à la définition des enjeux.

¹ « Comment le territoire a-t-il évolué depuis 15 ans ? aux plans quantitatifs et qualitatifs ? en bien ? en mal ? et pour quelles raisons (externes, internes) ? »

² « Dans quelle direction les communes et groupements de communes associés au sein du SCOT du Val de Saône Dombes veulent-elles aller ensemble ? »

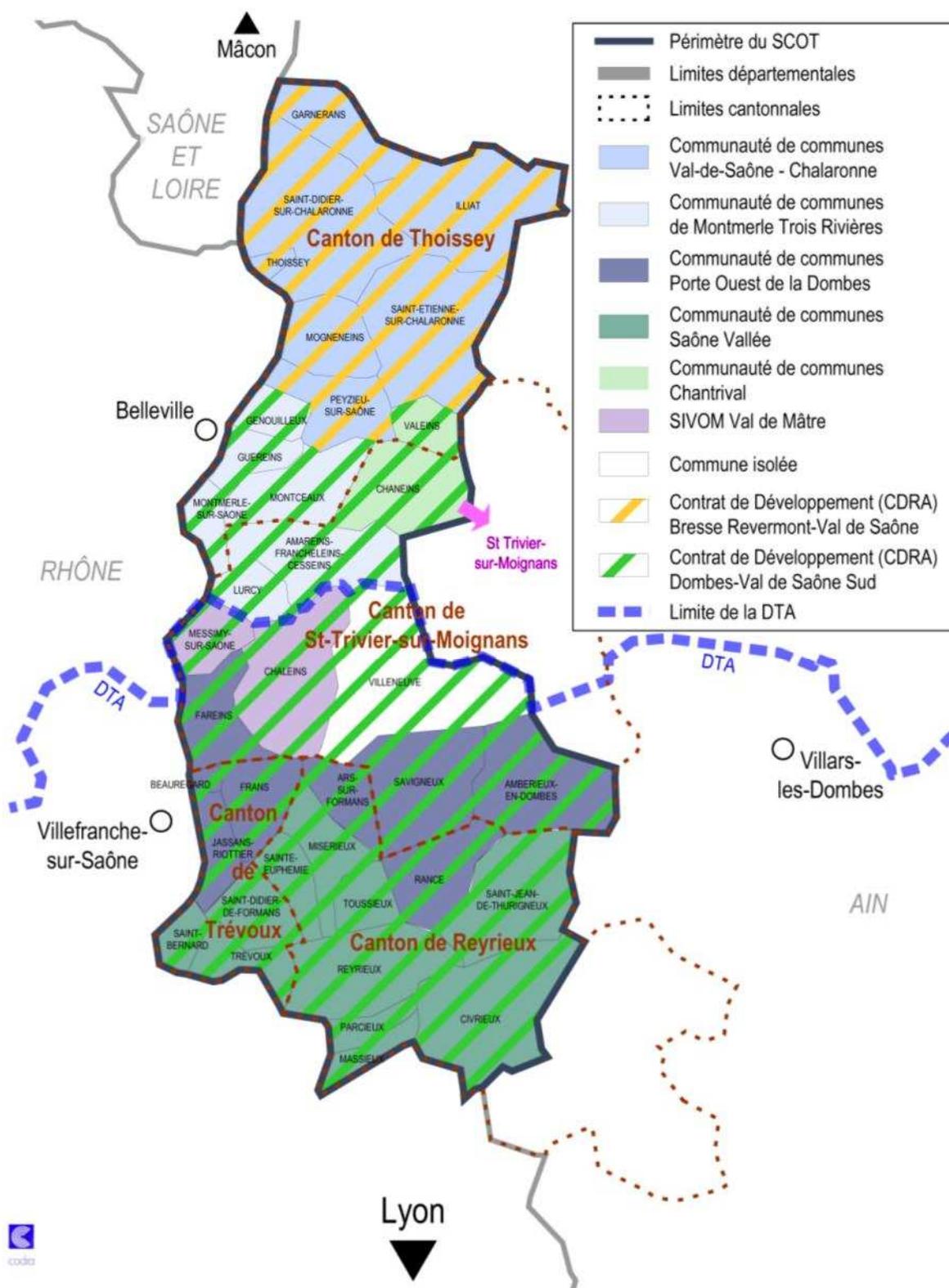


Figure 1 : Carte du contexte territorial du SCoT Val de Saône-Dombes



Après plusieurs mois d'observation de terrain, de réunions de travail, d'entretiens, d'analyses de documents.... Il s'agit de présenter les principales caractéristiques du territoire sur les thèmes que le SCOT doit traiter.

Parmi ces thèmes, celui de la protection et la mise en valeur de l'environnement est essentiel. C'est pourquoi la présentation de l'**état initial de l'environnement** est particulièrement détaillée.

A travers cette « mise à plat », sont pointés des sujets qui dès cette première étape apparaissent prédominants aux élus. Il s'agit ainsi de :

- maintenir le développement du territoire dans toutes ses composantes,
- renforcer une organisation territoriale en fonction des pôles d'équipement existants ou à venir,
- organiser le développement économique et touristique,
- garantir la diversité de l'habitat,
- améliorer les infrastructures routières et les transports collectifs,
- assurer la cohérence de développement avec les territoires limitrophes,
- renforcer une communauté d'identité entre la Saône et la Dombes,
- construire une image commune qui deviendra le référent en termes de développement stratégique du territoire.

L'élaboration de ce document a été faite en tenant compte des nombreuses **remarques faites par les acteurs locaux** au cours des différents moments de travail, tout au long de la procédure d'élaboration du SCOT :

- Entretiens avec les élus des intercommunalités et des communes isolées, et avec les personnes publiques associées (DDE, Conseil Général, Chambre de commerce, Chambre des métiers, ...)
- Enquête auprès de chaque commune du SCOT ;
- Présentation du diagnostic aux personnes publiques associées (21 novembre 2003) ;
- Conseil Syndical de présentation du diagnostic (23 janvier 2004) ;
- 3 groupes de travail qui ont permis aux élus et aux personnes publiques associées de débattre sur les différents enjeux soulevés par le diagnostic du SCOT(1 et 2 avril 2004) ;
- Réunion de débat en bureau sur les objectifs du SCOT (28 mai 2004) ;
- Réunion de validation du PADD en bureau (24 septembre 2004) ;
- Présentation du PADD aux personnes publiques associées (novembre 2004) ;
- Validation du PADD en Conseil Syndical (fin 2004) ;
- Elaboration des orientations générales en bureau (mars 2005) ;
- Présentation du document d'orientations générales au Conseil Syndical (2 mai 2005) ;
- Présentation du document d'orientations générales aux personnes publiques associées (2 mai 2005) ;
- Réunion de débat sur le document d'orientations générales avec les personnes publiques associées (17 juin 2005).

3. LES MODALITES DE LA CONCERTATION

Dès le début de l'élaboration du SCOT, le Comité Syndical du SCOT Val de Saône – Dombes a précisé les modalités de la concertation qu'il entendait mettre en œuvre conformément à l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme.

Ainsi, tout au long de l'élaboration du SCOT, deux « **Lettres du SCOT** » adressées aux élus et à la population ont été diffusées sur le territoire :

- la **lettre n°1** a répondu aux diverses questions au sujet du SCOT, sa nature, sa procédure, ses incidences sur les communes ou encore ses liens avec le POS/PLU. Elle a permis également de faire état du diagnostic du territoire enrichi par les remarques faites au cours des 3 ateliers de travail organisés avec les élus.



- la **lettre n°2** a énoncé les « ambitions et les exigences du PADD » et fait un bilan des objectifs thématiques énoncés dans ce projet. Il a également cité quelques exemples de traduction de ces objectifs dans le document d'orientations générales.

La population a également eu l'occasion de participer au débat sur le SCOT par le biais de **4 réunions publiques** :

- Les 2 premières réunions publiques se sont tenu les 8 et 9 novembre 2004 à Montmerle et Trévoux. Elles ont permis de dresser l'état des lieux du territoire du SCOT, relevant ses atouts et ses faiblesses. Elles étaient aussi l'occasion d'expliquer au grand public les finalités de ce document de planification intercommunale et ses relations avec les autres documents traitant de l'aménagement du territoire, notamment les POS/PLU.

Un registre a également été mis à leur disposition du 1^e au 30 novembre 2004, aux sièges des Communautés de communes, afin qu'ils puissent y inscrire leurs remarques et observations.

- les 2 autres réunions publiques se sont tenu les 2 et 3 mai 2005 à St-Didier-sur-Chalaronne et Trévoux. Elles ont été l'occasion d'exposer les objectifs du PADD et de rendre compte de leurs impacts au niveau local.

Des publications écrites ont également été diffusées dans les **journaux locaux**.

Comme évoqué précédemment, les **services de l'Etat** et les **personnes publiques associées** à la démarche SCOT ont été entendues au cours d'entretiens et réunions de travail qui ont eu lieu pendant les 3 phases de l'élaboration du document (Diagnostic/ PADD/ Document d'orientation).



HISTORIQUE ET CONTEXTE DE LA PLANIFICATION DU VAL DE SAONE - DOMBES

1. LE SDAU BEAUJOLAIS – VAL DE SAONE

Définis dans la **Loi d’Orientation Foncière (LOF) de 1967**, les **S.D.A.U.** fixaient les orientations fondamentales de l’aménagement des territoires intéressés, notamment en ce qui concerne l’extension des agglomérations. Ils étaient élaborés conjointement par les services de l’Etat et les communes intéressées ou EPCI compétents.

Le SDAU du Beaujolais a été lancé en **1974 sur 116 communes** (150 000 en 1982) dont 32 dans l’Ain (25 000 habitants).

Un document faisant état des réflexions a vu le jour et la Commission Locale d’Aménagement et d’Urbanisme l’a adopté à l’unanimité en 1978, mais **le SDAU n’a jamais été approuvé** par toutes les communes.

Il reste pour autant un document de référence pour avoir développé une vision à moyen et long termes (1995 et 2010) à partir de 10 objectifs de développement suivants :

Au plan qualitatif :

- Edicter des prescriptions de discontinuités urbaines réservées à l’exercice agricole (Objectif 1)
- Valoriser l’activité agricole (Objectif 4)
- Protéger les sites naturels et bâtis de la Vallée de la Saône et mettre en œuvre une politique de protection de l’environnement (Objectif 5)
- Développer une hiérarchie des services entre les agglomérations... de telle manière que les recours à Lyon et Mâcon soient limités et que les facteurs d’animation ne soient pas tous concentrés en un ou deux points de territoire (Objectif 6)
- Équilibrer le développement démographique avec la programmation en grands équipements (zones d’activités, équipements collectifs, activités commerciales et de services,...) (Objectif 8)
- Favoriser les activités tertiaires (Objectif 9)

et quantitativement :

- Un objectif démographique à 30 ans (2010) de + 50 000 habitants dont 5 000 habitants supplémentaires dans la Bresse par la volonté de restaurer / réhabiliter le bâti et les services (Thoissey) et la mise en place d’une liaison cadencée de TC entre les zones d’activités / services de la vallée, le Beaujolais et le canton de Thoissey (Objectif 3)
- Le maintien des ZA à vocation secondaire – projet de 50 ha supplémentaires en rive gauche – implantations non nuisantes dans les villages (Objectif 2)
- L’amélioration des infrastructures existantes (Objectif 7) : en facilitant le rabattement des liaisons Est-Ouest sur l’A6, en créant un nouveau franchissement de la Saône au niveau de Villefranche, en facilitant les liaisons Est-Ouest et en évitant la construction le long des voies de circulation.
- La création d’équipements de loisirs de niveau régional entre Belleville-Montmerle et Villefranche-Jassans, et d’équipements de proximité dans les communes. (Objectif 10).

20 ans après avoir été élaboré, et au moment de démarrer le SCOT, il est intéressant d’établir un bilan de ce SDAU du Beaujolais – Val de Saône.

Pour l’essentiel, on retiendra les aspects relatifs à la population, aux espaces d’activités et aux projets d’infrastructures qui font apparaître des **décalages entre le SDAU et l’état actuel** et renforcent de ce fait le besoin d’établir une prospective réaliste, stratégique et à la bonne échelle avec le nouveau SCOT.



Principales options a long terme

4.3. — LE PARTI D'AMENAGEMENT

Il est fondé sur les 10 options principales retenues par la C.L.A.U. Elles sont présentées ci-après telles que la C.L.A.U. les a formulées et complétées par une description des dispositions correspondantes inscrites au S.D.A.U.

-  Principaux centres
-  Zone de protection stricte de l'espace, des paysages et des milieux naturels
-  Equipements de loisirs
-  Zone homogène de développement démographique
-  Objectif de population à long terme
-  Autoroute échangeur
-  Voies importantes nœud ou diffuseur
-  Liaison cadencée de transport en commun

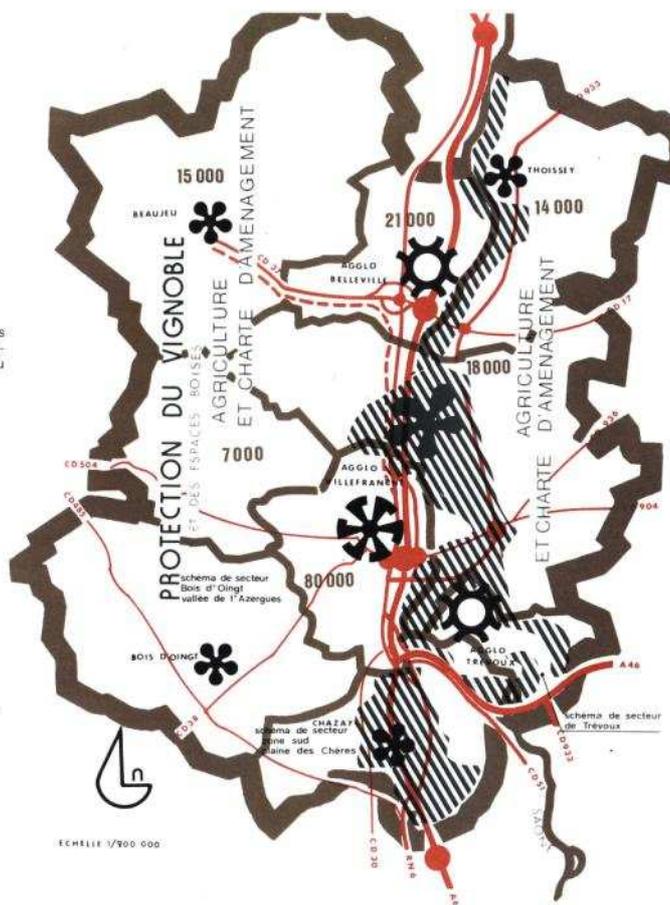


Figure 2 : SDAU « Beaujolais – Val de Saône » - Carte des orientations d'aménagement à long terme



Bilan	Population	Zones d'activités	Les infrastructures
Prévisions du SDAU	Secteur de Thoisse : 12 000 hab. en 2000	Espaces à vocation industrielle définie sur Trévoux	Contournement Est de Lyon (A46)
	Secteur St Georges/Messimy 16 600 hab. en 2000	1/3 de la zone industrielle de Jassans occupé en 1990	Déviation du CD 933 de Thoisse à Frans Doublement du pont de Beauregard et prolongement sur la côtère Pont Sud à long terme
Etat actuel	Secteur de Thoisse : 12 100 hab. en 2000	ZA réalisées et remplies	A46 créée
	Secteur St Georges/Messimy 17 000 hab. en 2000		Doublement du pont et prolongement créés

Figure 3 : Bilan du SDAU Beaujolais - Val de Saône

Toutefois, on peut noter qu'en dehors des infrastructures routières qui ont pris du retard, les **objectifs démographiques et économiques ont été atteints**.

2. VAL DE SAONE 01

Commencé en 1990, le projet de territoire « **VDS 01** » a été **approuvé** par le Syndicat Mixte porteur de cette démarche en **1992**.

Ce projet de développement et d'aménagement à moyen terme a été élaboré sur un périmètre de **33 communes** (par rapport au SCOT, Valeins, Chaneins, Villeneuve et Ambérieux-en-Dombes n'étaient pas dans ce syndicat mixte).

Le projet a été établi à partir de l'affirmation de quelques « **valeurs fondatrices** » :

- Une qualité de vie et un cadre de vie agréable,
- La promotion du Val de Saône avec ses habitants,
- La mise en valeur du fleuve, ses berges, ses sites et son patrimoine.

Il reposait sur un objectif de développement « endogène, équilibré, harmonieux et de maîtrise des influences extérieures ».

Il se déclinait ensuite selon **5 axes stratégiques** :

- Renforcer la qualité du cadre de vie
- Maîtriser l'urbanisation et les flux
- Organiser le développement économique
- Valoriser les ressources humaines
- Prendre appui sur la valeur identitaire de la Saône

Au terme des 10 années écoulées, VDS 01 a donné lieu à une **contractualisation** avec les partenaires des communes, et au premier chef la **Région Rhône Alpes**.

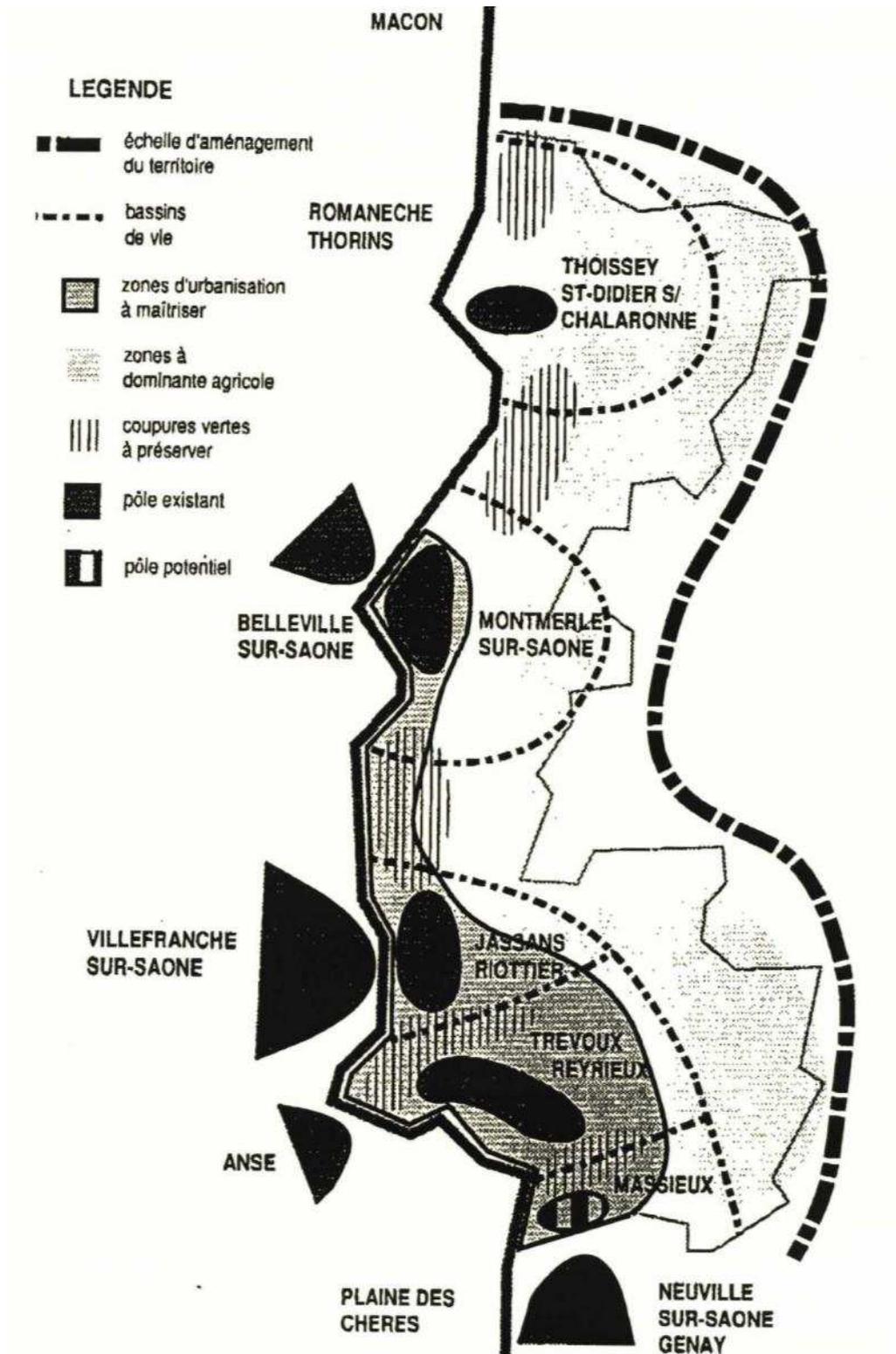


Figure 4 : Val de Saône 01 – Projet de développement et d'aménagement à moyen terme



3. LA DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT DE L'AIRE METROPOLITAINE LYONNAISE

3.1 Rappel de la procédure et contenu

Le projet de la Directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'aire métropolitaine lyonnaise a fait l'objet, à compter du 15 octobre 2004, d'une **consultation des « personnes publiques associées »**, comme le prévoit l'article L.111-1-1 du code de l'urbanisme. Ces personnes publiques, Région, Départements, communes, établissements de coopération intercommunale compétents (schémas de cohérence territoriale) ont disposé de trois mois pour formuler un avis ; l'ensemble des avis a été joint au dossier d'enquête publique. L'enquête publique sur le projet de DTA a été organisée entre le 1er mars et le 15 avril 2005. Une enquête complémentaire a eu lieu ensuite, du 30 mai au 13 juillet; elle a permis ainsi de recueillir les remarques du public dans l'ensemble des chefs lieux de canton et communes de plus de 5000 habitants à l'issue desquelles la commission d'enquête a rendu un avis favorable, assorti de recommandations.

A l'issue de cette phase d'enquête, le Préfet de région a réuni le **comité de pilotage** de la DTA le 18 novembre 2005. Le comité de pilotage, constitué dès l'origine avec la Région, les quatre Conseils généraux et les deux agglomérations de Lyon et Saint-Etienne, a été **élargi aux dix syndicats mixtes chargés de l'élaboration des Schémas de cohérence territoriale (SCOT)** du territoire de la DTA, ainsi qu'aux agglomérations du Nord-Isère, de Vienne et de Villefranche. Le comité de pilotage a été saisi des modifications rédactionnelles du projet à l'issue de l'enquête et des consultations. Le texte de la DTA, arrêté à la suite du comité de pilotage, a été soumis aux ministères concernés, puis transmis pour examen et approbation au Conseil d'État. Cette **approbation** est intervenue par **décret interministériel le 9 janvier 2007**.

Le SCoT Val de Saône-Dombes **doit tenir compte des objectifs et orientations de la DTA** au titre de l'article L.111-1-1 du Code de l'Urbanisme qui instaure un rapport de compatibilité entre ces deux documents.

La DTA retient 8 objectifs prioritaires dans son chapitre 2 :

- Pour une métropole de dimension internationale :
 1. Miser sur quelques pôles d'excellence pour passer d'une métropole régionale généraliste à une métropole européenne multi-spécialisée
 2. Renforcer ces pôles d'excellence par le développement des fonctions métropolitaines
 3. Organiser une métropole multipolaire
 4. Valoriser la situation géostratégique de la métropole grâce à des infrastructures et des services de transport garantissant une bonne accessibilité
 5. Conforter la plate-forme de Saint-Exupéry et préserver son potentiel de développement
- Pour une métropole solidaire et un développement durable
 6. Aller vers une nouvelle répartition des dynamiques démographiques, plus favorable à certains territoires en perte d'attractivité et aux pôles urbains déjà équipés
 7. Maîtriser l'étalement urbain et lutter contre la banalisation de l'espace
 8. Prendre en compte dans les projets de développement les risques technologiques et naturels

La réalisation de ces objectifs passent par la mise en place d'orientations à valeur prescriptive (chapitre 3 du projet de DTA) et par des recommandations et des politiques d'accompagnement avec les SCOT et PLU (chapitre 5).

3.2 Compatibilité du SCOT avec la DTA

Le SCoT Val de Saône-Dombes **doit être compatible avec les orientations du chapitre 3** de la DTA, notamment celles relatives à l'armature urbaine du territoire et aux modalités d'aménagement de l'espace



(cœurs verts et liaisons vertes, corridors d'eau, couronnes vertes d'agglomération à dominante agricole, territoires périurbains à dominante rurale, etc.).

Le document d'orientations générales du SCOT **reprend ces orientations en les appliquant au territoire** du Val de Saône – Dombes.

3.3 Quelques éléments d'analyse

Dans le cadre de la DTA, le territoire du SCOT Val de Saône –Dombes a été présenté et qualifié dans un certain nombre de notes techniques dont on retiendra pour l'essentiel les éléments suivants (ces éléments ont notamment servis à préparer les points 9,10 et 11 du chapitre 3 de la DTA, ils sont rappelés ici pour mémoire) :

▪ Concernant la configuration géographique, physique et naturelle du territoire

Le territoire présente 2 secteurs distincts :

- L'enveloppe de la Dombes : la côtière, rebord de la Dombes, est très boisée sur les pentes et la crête. C'est une ligne forte du paysage des plaines du Rhône et de l'Ain. L'urbanisation, presque continue au pied de la côtière et les grands axes de voirie, met en péril le rôle de corridor de cet espace de transition propice aux échanges entre les zones humides du plateau de la Dombes et des vallées du Rhône et de l'Ain.
- La vallée de la Saône, véritable corridor écologique, est un espace d'articulation très important du réseau maillé. Cet espace naturel est relié au sud au massif des Monts d'Or et à l'ouest aux coteaux du Beaujolais et au Val d'Azergues et par un système de vallons étroits et très urbanisés en direction de la Dombes.

▪ Concernant son dynamisme agricole

C'est un secteur très dynamique du point de vue agricole. L'enveloppe et la côtière de la Dombes, aux qualités agronomiques exceptionnelles, sont largement tournées vers la céréaliculture et localement le maraîchage. C'est un secteur très dynamique. La part de la SAU dédiée aux céréales dépasse souvent 70% dans de nombreuses communes. L'intensification des pratiques agricoles a eu de nombreux impacts sur le paysage traditionnel de bocage et sur la qualité environnementale des milieux.

Tâche urbaine	Zones agricoles	Forêts	Reste (surfaces en eau, pelouses, ...)
9%	68%	13%	10%

▪ Concernant les pressions et dynamiques urbaines

Plusieurs périodes de développement ont été relevées :

- 1950-1975 : Amorce de pressions : Les côtières de la Saône sont conquises par l'urbanisation qui étend ses emprises le long des axes routiers (RD28, RD933) et se dilate sur les pentes et rebords de plateau ouest.
- 1975-1985 : Accélération du phénomène de conurbation : La croissance urbaine lyonnaise poursuit son expansion en direction du Val de Saône où la mise en service de l'A42 accélère le phénomène de conurbation engagé. La création des grandes zones industrielles de Trévoux et Reyrieux contribue largement à l'épaississement et la continuité des zones urbaines.
- 1985-1996 : Renforcement des trois grands axes de développement et dispersion résidentielle. Cette période récente marquée par le renforcement des grandes infrastructures autoroutières (A46) confirme les tendances lourdes de développement des côtières. L'expansion résidentielle des bourgs se couple avec la création d'un chapelet de zone d'activités.

▪ Concernant sa population

Le Val de Saône est l'un des secteurs de périurbanisation les plus dynamiques de l'aire métropolitaine lyonnaise avec une croissance de population soutenue à l'ouest :



- Dans un secteur où la densité urbaine est forte, les risques de continuum urbain sont forts dans la zone d'influence de Villefranche et dans la zone d'influence de Lyon.
- La côte de la Dombes perd peu de son dynamisme et continue de constituer l'essentiel de la croissance de population de l'Ain en valeur absolue. La dynamique de périurbanisation se poursuit dans une forme toujours très consommatrice d'espaces.
- **Concernant ses zones d'urbanisation futures et les effets potentiels des projets d'infrastructures**
 - Des demandes locales pour un nouveau diffuseur sont évoquées sur l'A46 à Civrieux. A partir de l'A46, un projet de voirie collectrice nord-sud irrigant le plateau de la Dombes à l'ouest est évoqué et permettrait d'améliorer le temps d'accès aux communes de cette partie de la Dombes.
 - Le contournement de Villefranche est en projet sur un secteur sensible de la vallée de la Saône à l'est de l'agglomération caladoise. Plusieurs demandes d'échangeurs et de demi-échangeurs sont également connues sur ce secteur (à Quincieux, à l'entrée nord de Villefranche, ...).
 - On assiste à un fort effet de dispersion des zones d'urbanisation futures dans les petits bourgs périphériques : St Jean de Thurigneux, Savigneux) et la distribution des zones d'urbanisation futures le long de la Saône et sur la côte (St Bernard, Jassans-Riottier, ...) dessine une tendance renforcée à la conurbation sur toute la rive gauche de la Saône de Lyon à Villefranche.
 - Les axes traditionnels d'extension spatiale se voient renforcés par une poursuite du desserrement de l'agglomération lyonnaise et les nouvelles connexions routières envisagées (amélioration de l'accès de l'A42, nouvel accès à l'A46 à Civrieux, nouvelle voirie collectrice reliant l'échangeur potentiel de Civrieux à la RD88).
 - Sur le Val de Saône, la tendance à la conurbation est susceptible d'être poursuivie par l'extension des ZA dans le lit majeur de la Saône ; par l'inscription d'une urbanisation continue sur la côte en rive gauche de la Saône de Villefranche à Lyon : le Val de Saône est marqué historiquement par de nombreux conflits d'usages. C'est un important couloir de communication (A6, A40, A46) de statut national et européen. Le développement urbain linéaire de cette vallée tend vers la conurbation. Cette tendance est susceptible d'être poursuivie.

3.4 Territorialisation de la DTA sur le SCOT Val de Saône Dombes

Fort de ce diagnostic établi sur l'un des espaces à enjeux de la métropole lyonnaise, la DTA a qualifié le territoire du SCOT Val de Saône - Dombes :

- **En tant que « Cœur vert » pour sa partie dombiste :**

Définition : « Territoires ressources du milieu naturel, rural, paysager et récréatif »

Enjeux : « Maintien de la vie rurale, protection et valorisation du patrimoine naturel et écologique, équilibres entre usages, organisation de la fréquentation loisir, incompatibilité avec les projets de grandes infrastructures »

- **En tant que « Couronne verte d'agglomération » pour son extrémité Sud-est, principalement sur la commune de Civrieux.**

Définition : « Enchaînement circulaire d'un réseau d'espaces ouverts en limite des grands fronts urbains. »

Enjeux : « Contenir l'expansion urbaine en développant les fonctions paysagères, agricoles périurbaines, récréatives et écologiques de ces territoires, maintenir l'épaisseur de la couronne et éviter son fractionnement par les infrastructures. »

- **En tant que « Territoire périurbain à dominante rurale » pour sa partie Val de Saône :**

Définition : « Zones de contact et d'échanges entre les grands sites naturels et urbanisés. Fortes pressions résidentielles et nombreux projets d'infrastructures. »

Enjeux : « Espaces de vigilance, maîtrise du mitage, structuration du développement et maintien de l'offre en espaces agricoles ouverts de qualité, renforcement des continuités fonctionnelles et écologiques avec les cœurs. »



Par ailleurs, plusieurs orientations d'aménagement du territoire et de préservation / valorisation des espaces naturels ont été définies. Cela concerne :

▪ **Le corridor d'eau de la Saône, pour les communes situées en bord de Saône**

Définition : « Ensemble des espaces qui participent au fonctionnement direct et indirect du cours d'eau (lit mineur et majeur, zone d'extension maximale des crues, et milieux naturels liés aux zones humides). »

Enjeux : « Territoires essentiels au fonctionnement du système vert et au système eau. Prise en compte des logiques de solidarités entre bassins, du risque et de la valeur écologique de ces axes de liaisons. »

▪ **Les liaisons et coupures vertes, entre l'agglomération de Trévoux et celle de Jassans-Riottier et entre l'agglomération de Trévoux et l'agglomération Lyonnaise**

Définition : « Principe de continuité territoriale nécessaire au fonctionnement du système vert par la préservation des échanges (corridors écologiques, contact et accès au public) et la structuration des paysages (coupures vertes) à l'échelle métropolitaine ou locale. »

Enjeux : « Identification et prise en compte dans les documents de planification locaux, valorisation. »



DTA de l'aire Métropolitaine Lyonnaise

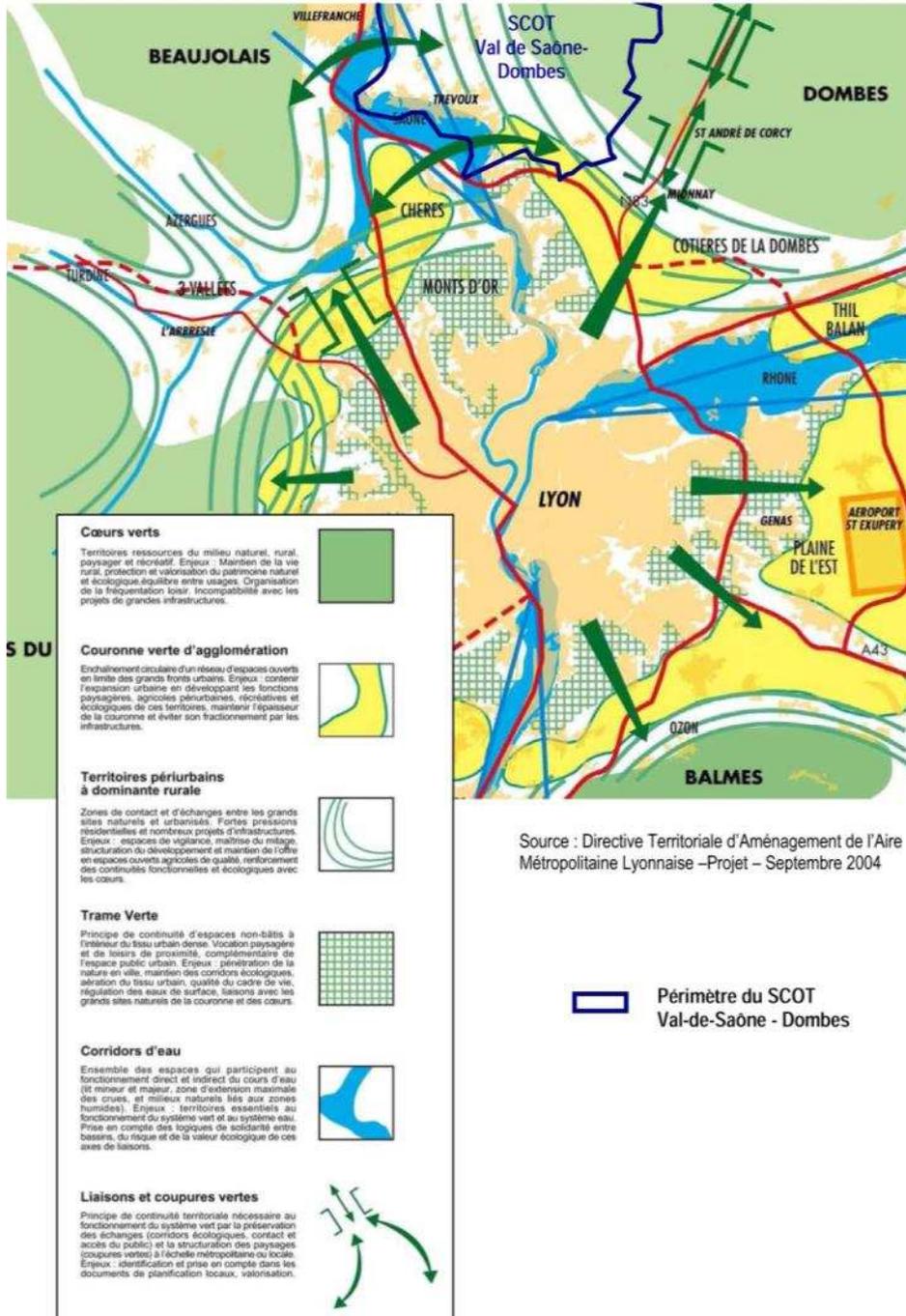


Figure 5 : Cartographie du réseau des espaces naturels de l'Aire métropolitaine Lyonnaise



4. LA DEMARCHE INTER SCOT

La démarche Interscot est un **dispositif informel de coopération** entre onze syndicats mixtes porteurs de SCoT de l'aire métropolitaine lyonnaise. Initié en 2002 par l'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise et **officialisé en 2004 par la signature d'une convention** avec les SCoT (neuf à l'époque), ce dispositif témoigne de la volonté politique des collectivités territoriales d'articuler leurs démarches de planification à l'échelle métropolitaine. Cette démarche constitue un **centre de ressources** et de prospective à l'échelle métropolitaine et une **plate-forme d'échanges** privilégiés entre les SCoT, contribuant ainsi :

- à une meilleure connaissance des dynamiques métropolitaines ;
- à la construction d'une vision partagée et cohérente de l'aménagement ;
- à la mise en œuvre mutualisée des SCoT



Les premiers travaux d'analyse des dynamiques métropolitaines et de prospective montrant la nécessité pour tout projet territorial de s'appréhender dans un cadre élargi, ont conduit à l'émergence d'une vision partagée de l'aménagement métropolitain à travers la signature du **Chapitre commun** par les présidents de l'Interscot, en juillet 2006. Au travers de ce document pivot de la démarche Interscot, les SCoT reconnaissent ainsi leur responsabilité collective sur l'espace métropolitain (I) et identifient six grands objectifs partagés (II).

4.1 UN DIAGNOSTIC METROPOLITAIN PARTAGE

Les dynamiques économiques et sociales se jouent aujourd'hui dans des cadres territoriaux de plus en plus vastes. Les aires métropolitaines polarisent les fonctions économiques et culturelles, la transmission des savoirs, les flux des marchandises et des personnes, le potentiel de connectivité avec le monde. Dans une économie globalisée, inscrite dans une compétition internationale et européenne, elles sont motrices du



développement. Mais en corollaire s’y accroissent déplacements, consommation spatiale et disparités sociales.

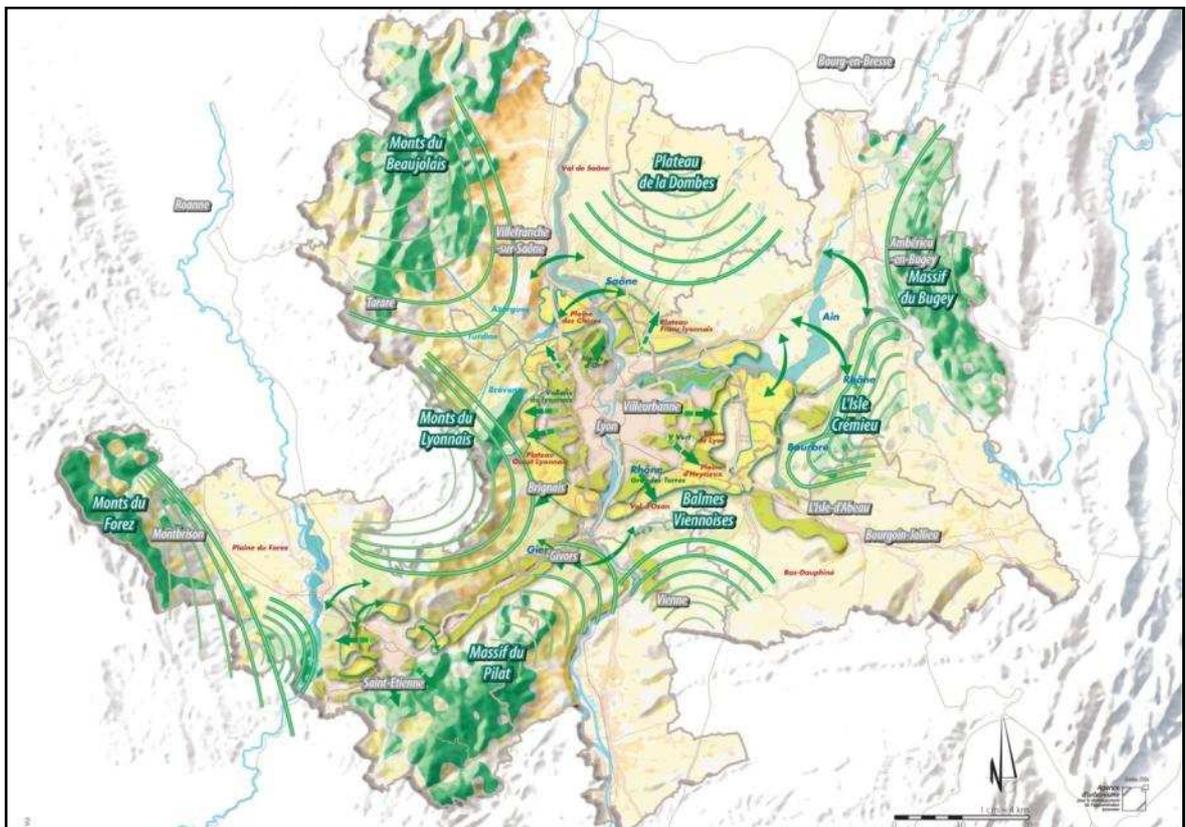
C’est d’ores et déjà dans l’espace de l’aire métropolitaine lyonnaise que s’inscrivent les stratégies des entreprises et des ménages en termes de localisation, de parcours professionnels ou résidentiels, de pratiques de loisirs.... Ces stratégies s’affranchissent des limites administratives mais sont empreintes par les identités territoriales.

La métropole lyonnaise dispose du potentiel pour être une métropole durable : compétitive et respectueuse de la qualité de vie et de l’environnement. A travers la démarche de l’Interscot, les collectivités ont souhaité reconnaître l’espace de l’aire métropolitaine lyonnaise comme un « bien commun », qui repose à la fois sur un sentiment d’appartenance partagé et le respect des identités territoriales. A travers un chapitre commun à leurs 11 SCoT, les collectivités fondent le principe d’une coresponsabilité du développement et de l’aménagement durable de l’aire métropolitaine lyonnaise.

La métropole lyonnaise occupe une position de premier ordre sur l’échiquier français. Son poids démographique, sa fonction de commandement et son niveau d’activité en font la deuxième métropole française et la première du grand sud-est de la France. Située à la croisée des flux européens nord-sud et est-ouest, elle constitue également un carrefour européen qui lui donne naturellement une vocation d’eurocité.

Une géographie plurielle qui offre une diversité de paysages et de milieux exceptionnelle

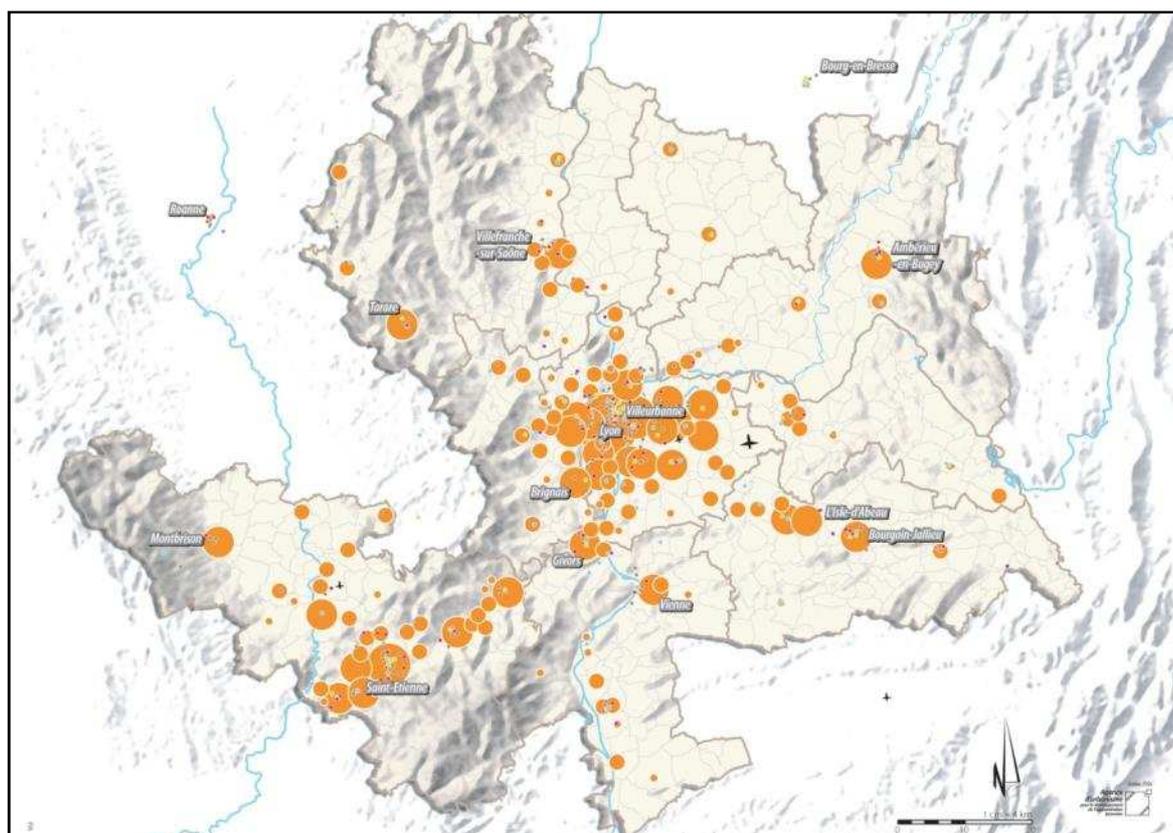
Géographiquement, l’aire métropolitaine lyonnaise couvre un vaste territoire aux confins des Alpes, du Massif central, de la Bourgogne et du Dauphiné. Elle est traversée par des cours d’eau majeurs, la Loire, le Rhône et la Saône, qui lui donne un système hydrographique exceptionnel. Cette géographie forte et contrastée lui confère une grande richesse du patrimoine écologique et paysager, avec les massifs du Pilat, du Beaujolais, du Bugey et du Forez, les plateaux de la Dombes et de l’Isle Crémieu, des coteaux du lyonnais et des Balmes viennoises. Les espaces naturels et agricoles occupent une place prépondérante puisqu’ils représentent près de 80% du territoire.





Une répartition équilibrée des pôles urbains et des équipements

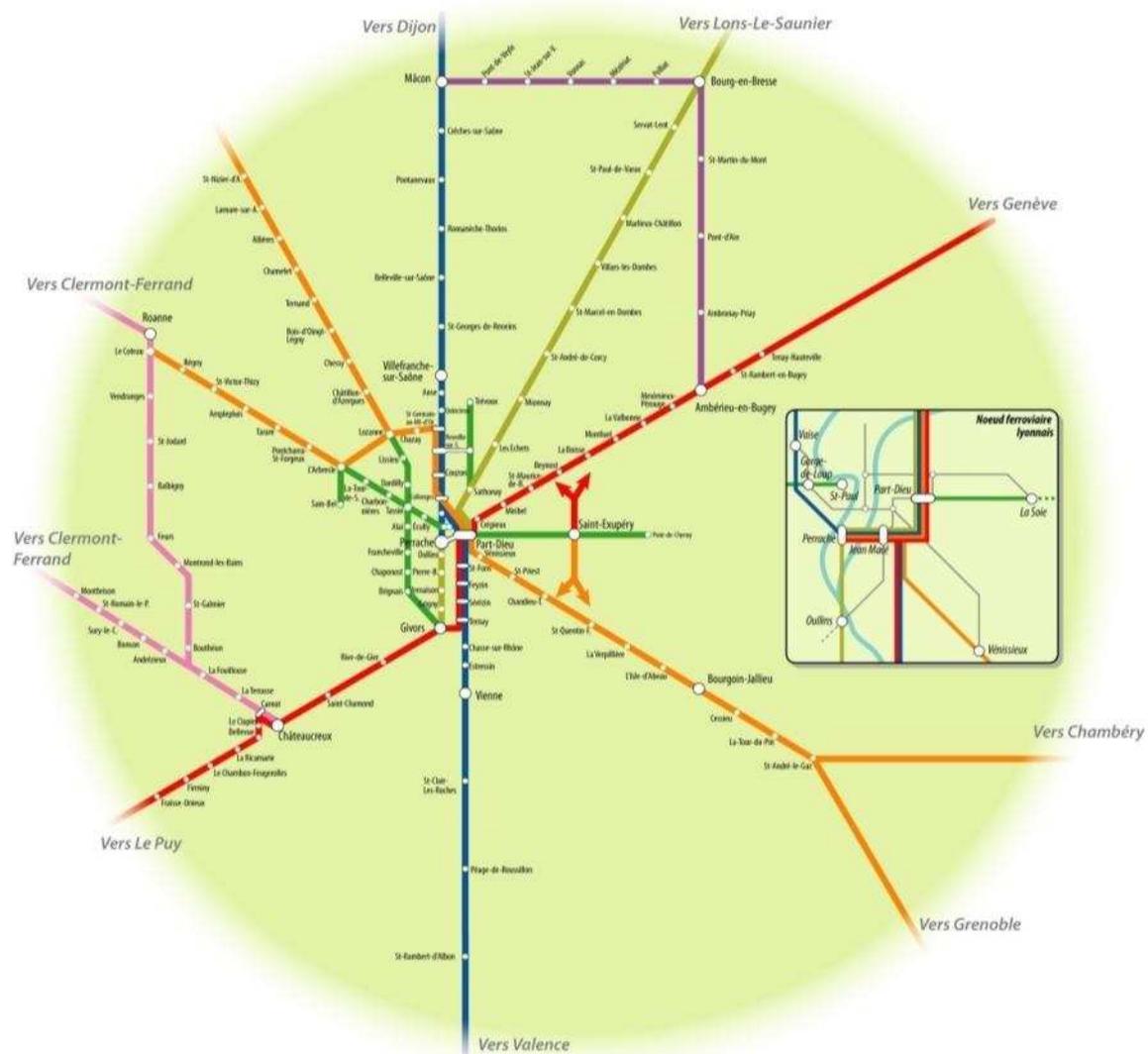
La métropole lyonnaise s'appuie sur un tissu urbain historiquement équilibré, organisé autour des deux noyaux centraux que sont Lyon et Saint-Etienne, autour desquels gravitent des villes moyennes supportant des fonctions administratives et économiques importantes : Bourgoin-Jallieu / Ville Nouvelle, Vienne, Givors, Villefranche-sur-Saône, Ambérieu-en-Bugey et l'agglomération pontoise. Cette configuration urbaine à caractère multipolaire résulte, en partie, des effets de diffusion de la dynamique lyonnaise sur les villes de son arrière pays. Ainsi, la plupart des villes de l'aire métropolitaine n'ont cessé d'enregistrer, ces 20 dernières années, des taux de croissance démographiques positifs. Les derniers chiffres du recensement partiel de 2004 confirment cette attractivité qui s'étend maintenant au pôle stéphanois qui avait souffert d'une certaine désaffection ces deux dernières décennies.



Placée dans la moyenne européenne haute pour la production de richesse par habitant, l'aire métropolitaine lyonnaise fait également preuve d'une vitalité économique soutenue, reposant sur des activités diversifiées et la présence de filières d'excellence. L'attribution d'un grand nombre de pôles de compétitivité à la région lyonnaise conforte cet atout. Si les agglomérations lyonnaise, et à un moindre degré stéphanoise, concentrent l'essentiel de la production industrielle et tertiaire, les pôles secondaires de l'aire métropolitaine ont su développer un tissu économique spécifique. L'amélioration des grands équipements, hors agglomération centrale, est venue renforcer cet équilibre des territoires.

Un système multipolaire structuré autour de deux centres métropolitains et de bassins de vie intermédiaires

Ces dynamiques démographiques et économiques se sont appuyées sur la complémentarité entre agglomérations centres et pôles satellites. Ce mode de développement a favorisé l'émergence d'un nouveau territoire vécu à l'échelle métropolitaine. En effet, les habitudes quotidiennes de bon nombre d'habitants de la région lyonnaise n'ont plus pour cadre de référence leur commune ou la ville dans laquelle ils résident mais l'ensemble des territoires qui constituent la métropole lyonnaise. Cette dilatation de l'espace de référence concerne aussi bien le travail, la santé, la formation, le loisir que la santé.



Une métropole nature qui protège et valorise son environnement

La volonté d’attirer de nouvelles populations s’accompagnera inéluctablement de pressions accrues sur les espaces naturels et agricoles. Pour limiter les incidences de cette ambition démographique sur l’environnement, les 10 SCoT métropolitains protégeront et valoriseront les grands espaces verts métropolitains (Pilat, Monts du Lyonnais, Monts du Beaujolais, plateau dombiste, plateau de l’Ile Crémieu, Bugey, Balmes viennoises, collines du Nord Dauphiné). Ils identifieront aussi des périmètres d’intervention pour préserver leur agriculture.

Une attractivité économique conçue sur la complémentarité

Deuxième pôle économique français, la métropole lyonnaise dispose de nombreux atouts pour s’imposer à l’échelle européenne. Le renforcement de sa structure multipolaire est indéniablement l’une des clefs de cette réussite, en lui permettant d’atteindre une taille critique tout en évitant les effets de thrombose. La recherche d’une étroite complémentarité entre les pôles économiques de la métropole (techno Parc, Techlid, Salaise-Sablons, Saint-Etienne nord-est...) constitue, sans conteste, l’un des leviers de cette dynamique économique et est affichée, à ce titre, comme une priorité par les SCoT métropolitains.

Une métropole ouverte

Sur les espaces régionaux, entourée d’une ceinture d’agglomérations importantes, Roanne, Macon, Bourg, Annecy, Chambéry, Grenoble, Valence et Genève voir au-delà Clermont-Ferrand, l’aire



Au-delà de ces premières réflexions et orientations partagées à l'échelle des SCOT de la région lyonnaise, on retiendra les éléments de présentation suivants pour le secteur du SCOT Val de Saône proprement dit :

- Le territoire : « Le territoire Val de Saône Dombes (37 communes, 51 119 habitants, 358,86 km², 142,4 hab./km²) s'étire entre la Saône et la Dombes des Etangs, dans la partie Sud-ouest du département de l'Ain. Son développement est étroitement lié aux agglomérations de Lyon et Villefranche-sur-Saône et à la proximité de l'A6 et de l'A46 ».
- Les activités économiques : « Le territoire du SCOT Val de Saône Dombes est structuré par 4 pôles d'emplois principaux, du nord au sud le long de la Saône : le parc d'activités de Thoissey, celui de Montmerle-sur-Saône, la commune de Jassans-Riottier et le pôle économique de Trévoux-Reyrieux lié au développement du nord de l'agglomération lyonnaise. Ce territoire dispose d'un tissu économique diversifié ; les industries mécaniques et métallurgiques y sont néanmoins fortement représentées. Les activités de transport et de logistique, profitant d'une situation privilégiée à proximité de l'A6 et le long de la RD 933, se sont également développées. Entre le Val de Saône et la partie occidentale de la Dombes, le territoire dispose en outre d'un patrimoine naturel de qualité, propice au développement du tourisme et des loisirs ».
- Les actifs et les emplois : « Les Zones d'Activités se concentrent dans la partie sud du SCOT (Jassans-Riottier, Trévoux et Reyrieux) bénéficiant de la proximité des échangeurs de l'A6 et l'A46. De nombreux ponts sur la Saône facilitent les échanges avec le Beaujolais (Belleville, Villefranche-sur-Saône, Anse) au point que 56% des actifs vont travailler dans le département du Rhône ».
- Habitat – démographie : « Le Val de Saône connaît une forte croissance démographique qui bénéficie surtout à la partie sud et aux secteurs ruraux tandis que Jassans-Riottier ne tire plus autant parti de sa proximité avec Villefranche-sur-Saône. Ce développement a surtout pris la forme d'un habitat pavillonnaire autour des villages ».

