

P.L.U.

Plan Local d'Urbanisme
de la Communauté d'Agglomération de Villefranche-sur-Saône

2. Projet d'Aménagement et de Développement Durable



Vu pour être annexé
à la délibération d'Approbation
de la révision du P.L.U.,
en date du 28 novembre 2011.

Le Président,
Jean Picard

Novembre 2011



1 LES PRINCIPES DU DEVELOPPEMENT DURABLE

Définition et principes fondamentaux

De manière générale, le développement durable introduit le principe d'une gestion globale des ressources, rares ou non renouvelables, pour en optimiser aujourd'hui les usages sans pour autant compromettre les possibilités de développement des générations futures. Il s'articule autour de trois principes fondamentaux :

- La protection de l'environnement et l'amélioration du cadre de vie ;
- L'équité et la cohésion sociale ;
- L'efficacité économique susceptible de modifier les modes de production et de consommation.

En matière d'aménagement, la mise en œuvre des principes du développement durable renvoie aux grands enjeux auxquels est notamment confrontée la Communauté d'Agglomération de Villefranche-sur-Saône :

- Maîtriser l'étalement urbain qui entraîne une dégradation de la qualité des sites et des espaces agro-environnementaux en périphérie du territoire ainsi que la création de nouveaux besoins de déplacements ;
- Réduire la consommation foncière au détriment des espaces naturels et ruraux en organisant les polarités et en privilégiant la restructuration urbaine (habitat et activités) en lien avec les services et les transports en commun.

Les principes du développement durable intégrés dans les PLU

Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du plan local d'urbanisme (PLU) est le projet que la Communauté d'agglomération de Villefranche-sur-Saône construit au travers de la recherche d'un juste équilibre entre la préservation de l'environnement, le développement économique et le développement social et culturel.

Le Code de l'Urbanisme énonce comme principe de base dans l'article L.121-1 que les plans locaux d'urbanisme doivent déterminer les conditions permettant d'assurer :

- *« L'équilibre entre le renouvellement urbain, un développement urbain maîtrisé, le développement de l'espace rural d'une part et la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des espaces naturels et des paysages d'autre part, en respectant les objectifs du développement durable » ;*
- *la diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale dans l'habitat urbain et dans l'habitat rural, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, notamment commerciales, d'activités sportives ou culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics, en tenant compte en particulier de l'équilibre entre emploi et habitat, de la diversité commerciale et de la préservation des commerces de détail et de proximité ainsi que des moyens de transport et de la gestion des eaux ;*

- *« une utilisation économe et équilibrée des espaces naturels, urbains, périurbains et ruraux, la maîtrise des besoins de déplacement et de la circulation automobile, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol, du sous-sol, des écosystèmes, des espaces verts, des milieux, des sites et paysages naturels ou urbains, la réduction des nuisances sonores, la sauvegarde des ensembles urbains remarquables et du patrimoine bâti, la préservation des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toutes natures ».*

Le Code de l'Urbanisme (article L123.1) précise également que le PADD a pour objectif de préciser les orientations d'urbanisme et d'aménagement retenues *« notamment pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. »*

2 RAPPEL DES ENJEUX DU TERRITOIRE

Une agglomération recentrée qui doit affirmer son statut et sa fonction de pôle structurant

Villefranche-sur-Saône, capitale du Beaujolais, sous-préfecture et important pôle structurant, a vocation à accueillir une part importante du développement de ce territoire du Beaujolais, comme le précisent les orientations du SCoT.

Ce développement est toutefois fortement contraint, en premier lieu, par les **enjeux de préservation des milieux agricoles et naturels**, mais également par les caractéristiques géographiques et topographiques du territoire (secteurs inondables, glissements de terrain, etc.).

Le potentiel foncier disponible pour accueillir cette croissance est ainsi fortement limité. De plus, les plannings de réalisation de l'infrastructure viaire de contournement Ouest de l'agglomération, qui sera certainement nécessaire, à terme, pour accompagner le développement de l'agglomération, n'est pas encore connu.

Ainsi, afin de répondre à ces objectifs de croissance, tant économiques que résidentiels fixés dans le SCOT et le PLH (12000 nouveaux habitants et 5000 logements pour la période 2010/2020), le Projet d'Aménagement et de Développement Durable souhaite promouvoir, dans une démarche de développement durable, la **reconstruction de la ville sur la ville** et une **expansion urbaine mesurée**.

- **Le développement économique** s'effectuera principalement au Nord de l'agglomération, sur la commune d'Arnas au droit du diffuseur autoroutier Nord, et au Nord-Est, sur le secteur dit de l'Epie.
- **Le développement résidentiel** sera contenu aux opérations de renouvellement urbain essentiellement sur Villefranche et aux opérations de densification et de confortement des centres-bourgs, hameaux et quartiers existants sur Arnas, Gleizé et Limas.

Ainsi, le territoire de l'agglomération répondra aux grands enjeux auxquels il est confronté :

- **Enrayer l'étalement urbain** permettant la préservation des espaces non bâtis, qu'ils soient naturels et/ou agricoles ;
- **Recentrer le développement du territoire** : la réponse à la demande de développement du parc bâti devra passer prioritairement par **la reconstruction de la ville sur elle-même et/ou sa densification** ;
- **Structurer son mode de développement dans une réflexion à l'échelle de l'agglomération**, intégrant également les territoires riverains les plus urbains, notamment ceux qui se situent en rive gauche de la Saône.

Une agglomération recentrée et structurante doit s'appuyer sur le dynamisme de la ville centre, le renforcement des équipements d'accueils tous âges (sportif, petite enfance, EHPAD, etc.), la préservation d'une forte armature commerciale de centre-ville, la création d'une nouvelle offre culturelle, des modes doux de déplacements et la fonctionnalité du pôle d'échanges.

Le développement urbain intramuros sera favorisé par des objectifs de densité et encadré par des règles de constructibilité privilégiant la cohérence perçue depuis le domaine public.

Sur l'ensemble de la ville, le renforcement des centres de quartier sera recherché par la consolidation de l'offre commerciale et la qualification des espaces publics de centralité.

Les secteurs à enjeux identifiés, principalement à l'est du centre-ville de Villefranche-sur-Saône : secteur gare, Monplaisir, Ampère-Frans, répondront à des logiques de densité et de mixité fonctionnelle et sociale, de structurations de polarités urbaines, dans le cadre d'opérations d'aménagement.

Le tissu économique de l'agglomération, qu'il soit industriel, artisanal, commercial ou agricole, participe très fortement à **la dynamique** et à **la richesse du territoire**, faisant de l'agglomération, le centre économique du secteur Beaujolais-Val de Saône.

Le soutien à ce tissu économique est une nécessité pour le développement du territoire et passe par :

- La requalification des Zones d'Activités Economiques existantes ;
- Le développement de nouveaux secteurs à vocation économique ;
- La dynamisation des infrastructures portuaires et ferrées dans le cadre d'une trimodalité eau/fer/route (comprenant les deux accès, nord et sud, à l'autoroute A.6) ;
- La préservation des activités commerciales de centre-ville ;
- La promotion d'une politique touristique ambitieuse à l'échelle du Val de Saône et l'affirmation du caractère de « destination touristique » du Beaujolais ;
- La préservation des sols agricoles présentant un potentiel agronomique pour le maintien d'exploitations.

Un équilibre environnemental à trouver sur un territoire aux enjeux multiples

Le territoire de l'agglomération s'articule entre la plaine alluviale de la Saône et les coteaux du Beaujolais. Ces deux grandes entités agro-environnementales, qui présentent localement des milieux remarquables, se trouvent reliées entre elles par quatre vallées (Marverand, Nizerand, Morgon et Merloup), dont l'intérêt écologique est variable selon leur degré d'intégration dans le tissu urbain de l'agglomération. L'enjeu du territoire consiste donc à **préserver et à valoriser la richesse écologique de ces différents milieux naturels, en préservant notamment les corridors écologiques** qui assurent les échanges indispensables entre les milieux.

De plus, le territoire fait l'objet d'un certains nombre de **périmètres de protection des milieux naturels** : ZNIEFF (I et II), périmètre Natura 2000, Espace Naturel Sensible (cf. carte « Périmètres de protection »). Les projets de développement définis dans le présent Projet d'Aménagement et de Développement Durable doivent intégrer dans leur programmation et schéma de composition ces problématiques.

Les activités agricoles, encore très présentes sur le territoire, avec la polyculture, la viticulture et le maraîchage subissent d'importantes pressions en lien notamment avec le développement de l'agglomération. La pérennisation de ces activités nécessite une **limitation des consommations foncières et une limitation de la fragmentation de l'espace**.

L'enjeu de **réduction des consommations énergétiques et de réduction des émissions de gaz à effet de serre** est également un enjeu important sur le territoire. Dans un contexte de surenchérissement du coût de l'énergie, il concerne aussi bien la maîtrise des consommations énergétiques dans l'habitat que dans le secteur des déplacements et revêt aussi bien un caractère social qu'environnemental.

Enfin, le développement de l'agglomération devra également **prendre en compte l'ensemble des risques naturels ou technologiques** (inondations, glissements de terrain, risques technologiques), mais également des nuisances auxquels elle est soumise pour privilégier la qualité du cadre de vie et limiter les risques encourus par la population.

Le Val de Saône : une façade fluviale à valoriser, une ressource à optimiser, un environnement à préserver.

Les milieux naturels les plus remarquables sont recensés dans le **val de Saône**, qui a subi de fortes évolutions urbaines et qui fait encore aujourd'hui l'objet d'importantes pressions.

De plus, avec une **nappe alluviale** stratégique, exploitée pour **l'alimentation en eau potable** et un important gisement de matériaux, l'agglomération est un territoire de ressources qu'il convient de gérer durablement.

A ce titre, et en raison de son classement en captage prioritaire¹ et de son importance stratégique en termes d'alimentation en eau de la Communauté d'Agglomération de Villefranche-sur-Saône, le champ captant de Beaugard fait l'objet d'études permettant de mettre en place une zone de protection de l'Aire d'Alimentation de Captage (AAC) d'eau potable sur laquelle seront mis en œuvre des programmes d'actions vis-à-vis des pollutions diffuses, d'origines agricole et industrielle. L'objectif de cette protection sera la reconquête de la qualité de l'eau et des milieux aquatiques.

La vallée de la Saône constitue alors le lieu de toutes les attentions pour une **conciliation durable entre l'exploitation des ressources, le développement des activités économiques notamment fluviales, la valorisation de la façade fluviale et son patrimoine naturel** exceptionnel.

Un arrière-pays à préserver et à valoriser

Avec des sites et des paysages remarquables (secteurs localisés en ligne de crête, hameaux présentant un patrimoine bâti remarquable, coteaux viticoles, etc.), un équilibre agricole fragilisé par la crise viticole et les très nombreuses pressions urbaines en lien notamment avec l'évolution de la zone de transition entre l'urbain et le rural, **l'enjeu sera d'intégrer les nouveaux aménagements :**

- **sans banaliser les paysages transformés ;**
- **tout en préservant les qualités paysagères des piémonts et coteaux du Beaujolais.**

Une trame verte et une biodiversité urbaine à développer

Avec la présence des nombreux espaces verts urbains (parc, square, place arborée, mail planté, jardin, etc.), de cours d'eau structurants et une forte connexion avec les espaces agricoles et naturels périphériques, la trame urbaine de la ville se doit de renforcer son potentiel naturel et sa biodiversité en organisant une trame verte urbaine cohérente et susceptible de mailler les différents espaces verts entre eux afin de favoriser les échanges faunistiques et floristiques et de participer ainsi à la qualité de vie des habitants.

Cette trame verte urbaine pourrait être en outre le support de l'aménagement des liaisons douces et favoriser ainsi les liaisons entre les espaces urbains et les espaces agricoles et naturels de proximité qui participent à l'attrait de la vie sur le territoire de la Communauté d'agglomération de Villefranche-sur-Saône.

¹ Dans le cadre de l'engagement n°101 du Grenelle de l'environnement consolidé dans l'article 24 de la loi « Grenelle 1 », 507 captages prioritaires ont été identifiés sur le territoire national.

Une mobilité qui répond aux enjeux du développement durable

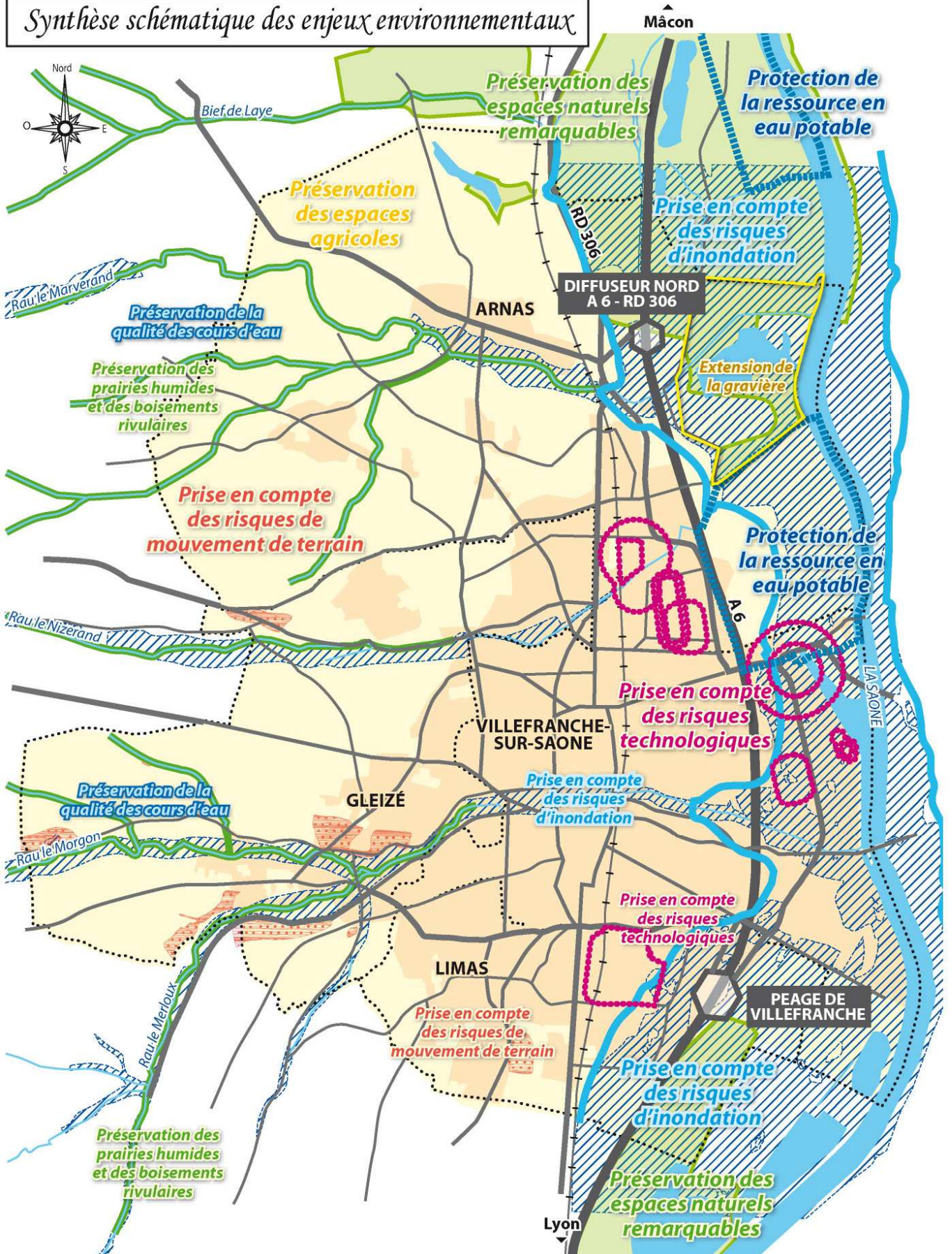
La convergence des différents flux de transit et d'échanges au droit de l'agglomération entraîne localement certains dysfonctionnements et notamment certaines difficultés de circulation dans le centre ville de Villefranche-sur-Saône aux heures de pointe.

L'ouverture du diffuseur Nord a permis de réorganiser certains flux, notamment dans le Nord de l'agglomération, mais le réseau de voiries nécessite toutefois d'être mieux hiérarchisé et mieux valorisé. A cet effet, les voiries structurantes doivent être préservées des flux parasites et faire l'objet d'améliorations en certains points.

Les transports collectifs, qui dans le cadre du nouveau contrat de délégation de service public font l'objet d'une restructuration, seront adaptés aux besoins pour être plus performants, notamment dans les secteurs les plus denses de l'agglomération.

Les enjeux concerneront par conséquent : la structuration et l'optimisation du réseau viaire existant, le renforcement de l'adéquation entre l'offre de transport en commun et la densité urbaine, la limitation de l'offre de stationnement dans les secteurs les plus densément urbanisés et le développement des modes de déplacements doux.

Synthèse schématique des enjeux environnementaux



3 LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE

Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal, appréhende la structuration du territoire de l'agglomération de manière globale, tenant compte des échelles intercommunale et communales. Il a pour objectif de définir un projet commun à l'ensemble des communes, dans un objectif de développement durable, tout en identifiant les enjeux spécifiques qui relèvent des communes et ceux qui relèvent de l'intercommunalité.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du PLU formalise les choix de développement, réfléchis et décidés de manière partagée, pour l'agglomération et les communes qui la composent.

Ainsi, plusieurs orientations de développement se dégagent de ces réflexions :

- Un développement économe en foncier non urbanisé ;
- Un nouvel axe fort Villefranche-sur-Saône/Arnas, support du développement urbain ;
- Une extension du centre-ville de Villefranche-sur-Saône sur sa frange est, dans un processus de renouvellement urbain ;
- Le confortement des centres-bourgs ;
- Une approche globale et maîtrisée du développement/renouvellement des secteurs à vocation économiques du Val de Saône ;
- Un développement durable des mobilités.

3.1 UNE POLITIQUE DURABLE DE L'HABITAT

L'agglomération de Villefranche-sur-Saône est soumise à un phénomène de périurbanisation important qui induit une consommation foncière excessive, un mitage des campagnes, une transformation des paysages, une multiplication des déplacements.

Elle se doit parallèlement de poursuivre sa croissance démographique en tant que grand pôle structurant « historique » tel que défini par le SCoT du Beaujolais (polarité 1) en veillant à favoriser la production de logements adaptés aux ressources des ménages locaux. Le volume de logements retenu est de 5 000 environ à l'échelle de 10 ans s'appuyant aussi sur le rythme connu au cours des années 2000. La répartition sera, toutefois différente, basée sur 60 % seulement des logements sur le territoire communal de Villefranche-sur-Saône, 17,2 % sur celui de Gleizé, 13,8 % sur celui d'Arnas et 9 % sur celui de Limas définie au regard des capacités d'accueil distinctes offertes.

En effet, les obstacles physiques et géographiques à l'est (route nationale, autoroute, voie de chemin de fer, rivière), les risques de glissements de terrain (sur les coteaux du Beaujolais) et les risques d'inondation (sur les terrains bordant la Saône et ses affluents) limitent le potentiel foncier urbanisable du territoire.

L'agglomération souhaite limiter la consommation foncière de terrains non urbanisés :

- en limitant les nouvelles zones ouvertes à l'urbanisation aux seuls secteurs stratégiques pour un développement durable de l'agglomération : secteurs à proximité des centres urbains et des

pôles intermodaux ou répondant aux enjeux de structuration du développement de l'agglomération ;

- en favorisant la densification urbaine ;
- en privilégiant des formes urbaines faiblement consommatrices d'espaces ;
- en fixant des objectifs de renouvellement urbain par réhabilitation ou par urbanisation des « dents creuses » qui permettront de réaliser plus de 86 % des logements visés précédemment.

Ces principes se traduisent dans le présent Projet d'Aménagement et de Développement Durable par un schéma d'organisation et de développement du territoire qui repose sur :

Une gestion économe de l'espace

...en favorisant le renouvellement urbain

Un des enjeux de la politique durable de l'habitat est de réinvestir le tissu urbain existant et de reconstruire la ville sur la ville.

La croissance urbaine doit se faire par la valorisation des ensembles fonctionnels mixtes en cœur d'agglomération. Ainsi, les espaces urbanisés compris entre la voie ferrée et l'autoroute à Villefranche-sur-Saône, ainsi que le secteur de la Chartonnière sur Gleizé et Arnas, constitués d'un potentiel foncier mutable important (friche industriel, habitat vétuste, etc.), permettent de répondre à ces enjeux de renouvellement urbain par la réalisation d'opérations de déconstruction/reconstruction, mais également d'envisager l'extension du centre-ville de Villefranche-sur-Saône sur ses franges est, au-delà de la voie ferrée, et nord.

Il s'agira dès lors de cadrer ces mutations par la définition d'orientations d'aménagement :

- à l'échelle de ce secteur « est » : stratégie globale d'organisation et de structuration du territoire, identification des polarités urbaines, continuités viaires, itinéraires doux, espaces publics majeurs, etc. Ce renouvellement tiendra compte de l'opportunité de compléter le réseau viaire du territoire en reliant le rond point du Général de Gaulle (Boulevard Burdeau) au croisement avenue Herriot/rue de l'Ecosais ;
- à l'échelle des secteurs à enjeux, plus restreints, développant des logements, des commerces de proximité, des services et des bureaux, que sont les secteurs « Gare », « Ampère-Frans » organisé autour d'un nouvel espace public, « Montplaisir » avec de plus un équipement structurant et « la Chartonnière » dont le traitement de la RD.306 participera aussi à la requalification de l'entrée de Ville : principes de composition, structure viaire et des espaces publics, morphologie bâtie, programmation urbaine envisagée, etc.

Ces opérations devront prioritairement :

- optimiser l'usage du foncier à travers des formes urbaines adaptées ;
- être conditionnées au respect du développement durable ;
- veiller au renforcement d'une mixité fonctionnelle capable de structurer des pôles de centre de quartier.

... en soutenant la réhabilitation

La réhabilitation permet de se réappropriier un habitat inadapté (habitat insalubre ou inconfortable). Les logements très anciens, jusqu'à ceux réalisés avant le premier choc pétrolier, de part leur manque d'isolation et leur moyen de chauffe obsolète, induisent des charges importantes et une empreinte environnementale lourde.

Le PIG (**Programme d'Intérêt Général**) sur le thème de la réhabilitation sera conforté.

... en imposant des objectifs de densité

L'objectif de limitation de consommation d'espaces pour le développement du territoire est directement lié à une urbanisation globalement plus dense (habitat, activités, commerces, etc.).

Pour les quartiers principalement destinés à l'habitat, des **densités moyennes ont été définies** conformément aux orientations du Programme Local de l'Habitat et s'appuient sur :

- 80 logements à l'hectare pour les secteurs de renouvellement urbain de la Ville sur la partie est de Villefranche-sur-Saône, mais aussi sur des opérations plus ponctuelles à l'intérieur de la Ville pouvant concerner les quatre communes ; il est précisé que certains programmes en particulier sur Villefranche-sur-Saône intégreront de plus des équipements publics, des commerces et services de proximité pour renforcer le Centre ou affirmer une nouvelle polarité. Sur le secteur de renouvellement urbain de La Chartonnière concernant Arnas et Gleizé, une densité moindre, proche de 50 à 60 logements à l'hectare, pourrait participer au traitement de cette entrée nord de la Ville à requalifier,
- 30 logements à l'hectare pour les confortements des trois centres-bourgs suivant une logique de hiérarchisation du cœur vers l'extérieur et prenant en compte les caractéristiques de l'environnement existant ;
- 15 logements à l'hectare pour quelques secteurs excentrés en couronne pour, toutefois, proposer une offre d'habitat intermédiaire.

L'effort de construction doit être maintenu et s'adapter aux enjeux de l'agglomération, notamment par un rééquilibrage entre les différentes communes. Une meilleure diversification de l'offre rétablira ainsi le parcours résidentiel sur le territoire de la CAVIL.

Des formes urbaines alternatives dépassant l'opposition logement individuel / logement collectif doivent être proposées en rapport avec les formes identitaires constitutives du tissu urbain prédominant : habitat individuel accolé, habitat individuel groupé, habitat intermédiaire, petit collectif, etc.

...en limitant les zones d'extension urbaines

Afin de **lutter contre le mitage des espaces agricoles et naturels**, l'ouverture à l'urbanisation de terrains libres, situés au-delà de la « limite d'urbanisation » repérée au schéma « Espaces agricoles et naturels et limite d'urbanisation » (cf. carte page 12), sera strictement limitée aux « dents creuses ».

...en limitant les secteurs de développement

Le projet de développement du territoire s'inscrit dans une démarche globale, à l'échelle de l'agglomération, avec pour principales orientations :

- **un axe fort de développement** reliant le centre-ville de Villefranche-sur-Saône à la ZAC « Arnas - Entrée Nord d'agglomération ». Cette axe de développement permet à la fois :
 - de relier les deux pôles multimodaux que constitue la gare de Villefranche-sur-Saône et le projet de halte ferroviaire d'Arnas, par l'intermédiaire d'une offre en transport en commun à forte qualité de service,
 - de desservir les pôles urbains en développement que sont les quartiers gare de Villefranche-sur-Saône et d'Arnas (ZAC Arnas – Entrée Nord d'agglomération), mais également le secteur de « la Chartonnière » à la limite d'Arnas et de Gleizé.
- **un secteur de développement privilégié :**
 - la ZAC « Arnas - Entrée nord d'agglomération » : un secteur reposant sur une programmation mixte : habitat/commerce/tertiaire/services dont équipements touristiques;

Ces deux secteurs feront l'objet, dans le Plan Local d'Urbanisme :

- d'orientations d'aménagement pour la ZAC Arnas – Entrée Nord d'agglomération,
 - d'une servitude sur « la Chartonnière » consistant à interdire de nouvelles constructions et donc à limiter le développement pour une durée au plus de cinq ans dans l'attente d'un projet d'aménagement global.
- **le confortement des centres-bourgs et hameaux existants** : l'ouverture à l'urbanisation de secteurs non bâtis au sein du tissu urbain constitué offre l'opportunité de conforter et densifier les centres-bourgs et hameaux et ainsi renforcer les polarités urbaines existantes.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable souhaite que ces opérations soient conditionnées par une réelle volonté de densification dans un objectif d'optimisation des fonciers. Ainsi, sur les communes de Gleizé, Limas et Arnas, les zones d'extension projetées devront participer au confortement des centres-bourgs et hameaux existants, afin de maintenir un équilibre entre les espaces d'urbanisation et les espaces naturels, tout en préservant les possibilités futures de développement. Elles seront donc optimisées dans le cadre de leur aménagement par des objectifs de densité adapté au tissu urbain environnant, à la desserte en transport en commun, à la proximité des centres urbains, etc.

Une mixité sociale dans les politiques de l'habitat...

... en favorisant la production de logements adaptés aux ressources des ménages locaux

L'agglomération de Villefranche-sur-Saône s'est fixée cet objectif dans son Programme Local de l'Habitat en identifiant le besoin de produire 966 logements « abordables » à horizon six ans soit fin 2015 complétés par une offre en accession sociale de 248 logements sur le nombre global de 3150 logements. A noter, qu'au titre des logements « abordables » dans le PLH, sont comptés 450 logements en locatif social neuf, 66 avec des loyers conventionnés dans le cadre de PIG ainsi que 210

logements reconstruits après démolitions (renouvellement du parc social) et 240 en compensation des ventes HLM, soit 450 qui ne sont pas des logements supplémentaires pour le territoire. Sur ce principe, 2700 logements seront des nouveaux logements pour le parc de la CAVIL.

Sur la base d'une poursuite de cette production de logements adaptés aux ressources des ménages locaux, pour la période de 2016 à début 2020, la CAVIL s'engage sur une part minimum de 20 % de logements « abordables y compris l'accession sociale » conformément aux orientations générales du SCOT Beaujolais des nouveaux logements à construire soit le nombre 370. Globalement, à horizon dix ans, échelle du PLU, 1584 logements seront considérés comme « abordables y compris l'accession sociale » sur les 5000 nouveaux logements, répartis en 10,3 % locatif social neuf, 5% en accession sociale, 7,4 % qui pourront être soit en locatif soit en accession sociale en fonction des conclusions de l'observatoire de l'habitat au terme des 6 ans du PLH, et, 9 % en compensation ventes ou démolitions/reconstructions du PLH, soit 68,3 % logements privés.

La répartition des logements, y compris les logements « abordables » diffère à l'échelle du Plan Local d'Urbanisme en comparaison de celle du Programme Local de l'Habitat. Elle prend en compte la capacité du territoire à les absorber.

Des objectifs de mixité sociale sont en effet déterminés dans certains secteurs concernés par des orientations d'aménagement d'une part que ce soit en renouvellement urbain ou en extension sur une proportion de 10 % à 35 % de logements « abordables » du programme global ainsi que des logements en accession sociale. Des projets ponctuels à l'intérieur du tissu urbain conforteront aussi la production de logements locatifs sociaux en particulier, mais aussi en accession sociale.

... en maintenant l'effort de rénovation urbaine

Les réflexions sur l'évolution des certains quartiers souffrant de problèmes sociaux et dont l'offre de logements ne répond plus à la demande des ménages ont conduits à retenir les deux sites de Troussier et des Cavaliers pour des projets de renouvellement urbain.

Pour le quartier Troussier situé à l'est de Villefranche-sur-Saône qui compte 281 logements, le projet de dédensification consiste en la démolition de 70 logements et la reconstruction d'une vingtaine sur le site (le reste dispersé sur l'agglomération), mais aussi à son désenclavement, la redéfinition d'espaces publics et privés, le déplacement de la maison de quartier. Trois phases de travaux devraient se succéder suivant un planning prévisionnel de fin 2011 à début 2014.

Pour le quartier des Cavaliers situé à l'Ouest de Villefranche-sur-Saône, le projet prévoit à terme la démolition de 140 logements et la reconstruction d'une centaine.

... en développant une offre d'accueil pour les gens du voyage

L'agglomération de Villefranche-sur-Saône répond aux besoins et aux prescriptions du schéma départemental d'accueil des gens du voyage en identifiant sur la partie Nord de son territoire, à Arnas, un site de trois hectares environ pour l'implantation d'une aire d'accueil. La capacité globale de 36 places se répartit en 20 places en moyen séjour et 16 en long séjour.

La production d'un habitat respectueux de l'environnement...

... en faisant la promotion de la qualité environnementale et de l'efficacité énergétique dans tous les projets d'aménagement

La qualité environnementale et l'efficacité énergétique de l'ensemble des projets d'aménagement s'impose comme une priorité en ayant notamment recours pour le développement des projets d'aménagement d'ensemble à des **Approches Environnementales de l'Urbanisme**, outil méthodologique permettant d'intégrer les problématiques de développement durable en amont de la conception des projets.

Le développement opérationnel se fera sous la forme d' « éco-quartiers » pour les secteurs d'habitat ou d' « éco-zones » pour les secteurs d'activités (faible empreinte écologique via un référentiel sur la Qualité Environnementale du Bâtiment).

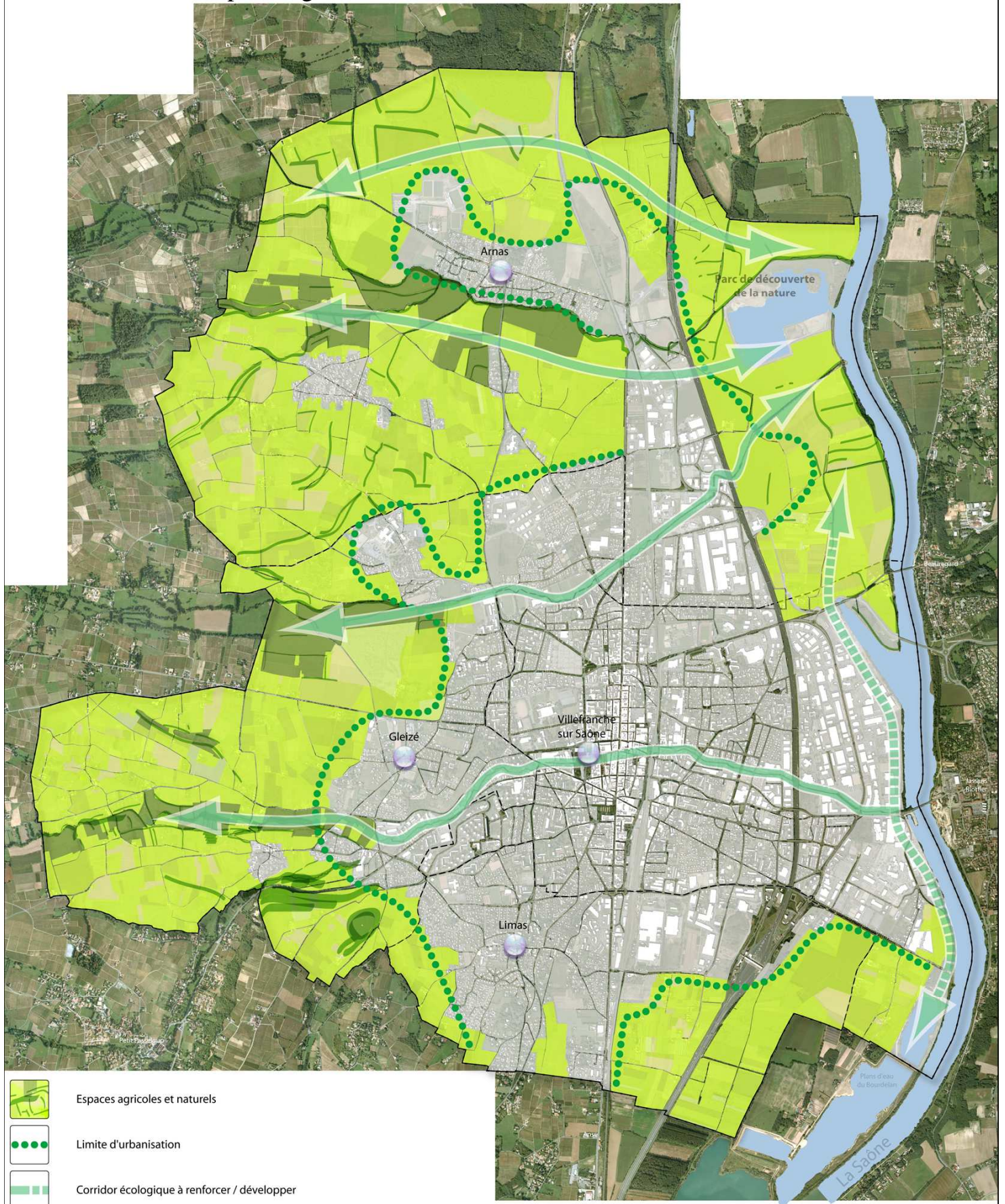
... en protégeant le patrimoine et en valorisant les espaces publics

Le projet de développement de l'agglomération compose avec un objectif de préservation et, ponctuellement, de valorisation du patrimoine public et privé, en particulier bâti (architectural et urbain) mais également paysager. Des « éléments remarquables du paysage » à préserver sont identifiés à partir de données communales sur Arnas, Gleizé et Limas, mais aussi de l'étude en cours sur la commune de Villefranche-sur-Saône de création de la Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (remplacée par l'Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine par le Grenelle II). Ils concernent :

- le site inscrit à l'inventaire avec ses bâtiments ou éléments classés Monuments Historiques, comportant en son cœur la « nef » historique, centre de Villefranche-sur-Saône, construit avant la renaissance de part et d'autre de l'axe nord/sud rue Nationale,
- des châteaux, manoir et autres propriétés bâties du XVI au XVIIIème siècle dont certains sont inscrits au titre des Monuments Historiques avec leurs parcs et bois pour les plus importants,
- des ensembles ou éléments patrimoniaux marquant l'expansion économique de la fin du XIXème siècle et du début XXème siècle : des bâtiments symboliques, des groupes d'habitations ouvrières des années trente et des maisons bourgeoises avec parc arboré dispersés principalement sur la commune de Villefranche-sur-Saône et ponctuellement sur la partie basse du territoire de Gleizé.

La qualité des espaces publics à toutes ces échelles est un élément fédérateur du cadre de vie, affiché par une volonté de mise en valeur ou création de respirations et liaisons dans le tissu urbain pour dégager l'identité du territoire.

Espaces agricoles et naturels et « limite d'urbanisation »



3.2 FAVORISER LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Le développement des Zones d'Activités Economiques s'est réalisé au grès des besoins sur la frange Est de l'agglomération, de part et d'autre de l'autoroute A 6. Ce développement a consommé quasiment l'ensemble des fonciers de l'Est de l'agglomération.

Aujourd'hui, ces Zones d'Activités Economiques sont en totalité, ou en très grande partie, consommées, ne laissant ponctuellement que quelques terrains résiduels ou réservés pour des extensions d'entreprises implantées. Cet état ne permet pas de répondre favorablement aux demandes d'installation d'entreprises (principalement des projets d'entreprises locales cherchant à se développer) sur le territoire de l'agglomération.

L'objectif du PADD est donc de retrouver, par développement ou renouvellement de ZAE, du foncier à vocation économique sur la frange Est de l'agglomération, permettant de répondre à ces demandes d'implantation, dans un souci de maîtrise globale des consommations foncières. Compte tenu des impacts sur l'espace et les activités agricoles liés au développement des activités économiques ou commerciales, lors de l'ouverture à l'urbanisation de nouveaux secteurs, des mesures pourront être discutées avec la profession agricole visant à garantir la pérennité de l'agriculture sur le territoire intercommunal.

De plus, l'agglomération bénéficie d'un positionnement remarquable en matière de desserte multimodale avec la présence, au droit du port, de la voie d'eau, de la voie ferrée et d'une double desserte autoroutière (diffuseur de Limas au Sud et diffuseur Nord à Arnas). L'agglomération doit tirer profit de cet atout et optimiser et favoriser le développement des infrastructures existantes que sont le port fluviale et la voie ferrée afin de répondre aux nouvelles orientations issues du projet de loi pour la mise en œuvre du « Grenelle de l'Environnement » qui visent à accroître efficacement la part du marché fret non routier.

Renouvellement des ZAE existantes

L'agglomération a développé ses Zones d'Activités Economiques à des époques où la structuration urbaine, la qualité architecturale des bâtiments, l'offre en espaces publics, les paysages, etc. étaient peu pris en considération (le projet se résumait souvent à un découpage parcellaire rationalisé). Il en résulte des Zones d'Activités qui souffrent d'un déficit d'image et d'une pauvreté d'aménagement qui nécessitent d'engager le renouvellement de certains secteurs, principalement :

- Les secteurs de l'avenue de l'Europe/ZAC portuaire, dans un processus d'accompagnement des mutations ;
- La ZI Nord qui propose un potentiel de mutation important de part le nombre de locaux non utilisés et de part la structure bâtie présente. Ce renouvellement tiendra compte de l'opportunité de compléter le réseau viaire du territoire en reliant l'avenue de Joux (depuis le carrefour Joux/Beaujeu) au rond point du Général de Gaulle.

Les objectifs de ces opérations de renouvellement auront pour principaux objectifs :

- d'optimiser l'usage du foncier : éviter les dents creuses, les délaissés de voirie, limiter la consommation foncière des aires de stationnement, retournement, voire envisager des bâtiments d'activités de plusieurs étages, etc. ;
- d'apporter de la qualité dans le traitement des espaces publics et des bâtiments : prise en compte du paysage de la zone ;

- de mieux tenir compte des problématiques environnementales liées aux contraintes d'inondabilité et à la vocation économique du site : traitement des eaux d'assainissement et des eaux de pluie ;
- de favoriser le développement des énergies renouvelables : les toitures des bâtiments industriels, de part leur taille, sont une opportunité pour la mise en œuvre de solution de production d'énergie solaire photovoltaïque.

La réhabilitation des zones d'activités existantes ou l'aménagement de nouveaux parcs d'activités feront l'objet de réflexions préalables et globales afin d'intégrer les problématiques environnementales le plus en amont possible (études préalables de type « approche environnementale de l'urbanisme »). Les priorités seront notamment données à la réduction des consommations énergétiques par l'exigence de hautes performances énergétiques pour les constructions, mais également à la gestion de l'eau, le développement de la trame verte,... Les différentes exigences en matière de qualité environnementale pourront être assurées par le suivi de référentiel de type « aménagement durable des zones d'activités.

Développement des ZAE

Le développement de nouvelles Zones d'Activités Economiques se fera prioritairement en continuité des zones existantes, et principalement sur les secteurs Est du territoire : zones Ave Maria et Porte en Beaujolais.

Les secteurs Ave Maria et Porte en Beaujolais feront l'objet d'un projet d'aménagement d'ensemble de « Porte Nord de l'agglomération » comprenant la programmation d'un pôle services dont équipements touristiques, commerces, tertiaire et autres activités, ainsi qu'habitat (sur le secteur à l'ouest de la voie ferrée) desservi depuis le centre de Villefranche par une ligne forte de transport en commun.

Ces sites sont fortement sensibles d'un point de vue environnemental (risque inondation, zone Natura 2000) et paysager (paysages du Val de Saône). Le développement de ces nouveaux secteurs à vocation économique ne pourra dès lors se faire sans une prise en compte de ces problématiques et devra être exemplaire sur les plans urbains, architecturaux, paysagers et environnementaux et d'un point de vue de sa programmation.

Le secteur de l'Epie porte des enjeux environnementaux forts, dont celui de la protection de la ressource en eau. Il a fait l'objet d'une étude dite « Aire d'Alimentation de Captage » qui a mis en évidence la nécessité de préserver ce secteur de tout développement. La situation particulière du secteur de l'Epie, en continuité des zones d'activités existantes, en bordure d'autoroute et en interface entre le nouveau diffuseur autoroutier au Nord et le port fluvial au sud, avait posé la question de son développement pour l'accueil d'entreprises. Ainsi, au vu des conclusions de l'étude, le site de l'Epie ne pourra pas faire l'objet d'un projet d'aménagement d'ensemble destiné à l'accueil d'activités économiques afin de préserver la ressource en eau potable.

Développer le port de commerce, optimiser l'usage de la desserte ferrée

Le port de commerce de Villefranche-sur-Saône, dont le trafic portuaire ne cesse de croître, se positionne comme la future entrée Nord trimodale (eau, fer, route) de la Région Rhône-Alpes.

Le transport fluvial, pour les denrées non-périssables, s'avère, comparativement avec le transport sur voie ferrée et/ou sur route, être celui dont l'impact environnemental est le moindre au regard de l'émission des gaz à effet de serre. Le projet d'extension du port de commerce s'inscrit donc dans cette logique.

Le PADD souhaite donc pérenniser et accompagner le développement des activités portuaires en permettant une extension des fonciers dédiés aux activités liées à cette infrastructure. Ainsi, les secteurs à vocation économique situés au droit du port seront prioritairement réservés aux activités et entreprises qui utilisent l'infrastructure portuaire.

De même, de nombreux secteurs à vocation économique sont actuellement desservis par le réseau ferré. Le PADD souhaite que ces zones soient prioritairement dédiées aux activités et entreprises qui utilisent ces infrastructures.

Par extension, les activités et entreprises qui n'ont pas vocation à utiliser les infrastructures portuaire et/ou ferroviaire seront proscrites à proximité des zones desservies.

Commerces

Le tissu commercial de Villefranche-sur-Saône possède un potentiel d'attraction important, supérieur à de nombreuses autres villes de taille équivalente et comparable à celles de villes deux fois plus peuplées.

La diversité de cette offre commerciale doit être maintenue et renforcée par rapport aux pôles extérieurs. Le développement d'une offre périphérique devra s'effectuer dans une logique de complémentarité entre centre-ville/centre-bourgs et périphérie, afin de limiter l'évasion vers le Grand Lyon ou Mâcon.

C'est dans ce cadre que doit-être développée la ZAC « Arnas – entrée Nord d'agglomération » : proposer des activités complémentaires à celles du centre-ville de Villefranche-sur-Saône, sans entrer en concurrence avec celles-ci.

Agriculture

Face au processus de mutation des fonciers agricoles, la Projet d'Aménagement et de Développement Durable souhaite mettre en œuvre les conditions de la pérennisation d'une agriculture viable économiquement, permettant de faire face aux enjeux et demandes agricoles de demain, et de trouver un équilibre entre l'entretien du paysage, la rentabilité économique et la qualité agronomique des sols.

La proximité des zones urbanisées et des ressources naturelles directement nécessaires impose une agriculture respectueuse de l'environnement et donc un mode cultural adapté.

La préservation des zones maraîchères sur le territoire de l'agglomération permet de favoriser l'économie locale au travers d'un circuit court de distribution des produits par l'intermédiaire des marchés de pays.

Le maintien d'exploitations viticoles mais aussi d'exploitations en polyculture et élevage pérennise une activité agricole traditionnelle et donc le paysage déjà structuré par l'évolution de ces activités.

Tourisme

Tout d'abord, le développement touristique sur l'agglomération doit s'accompagner d'une diversification et d'un renforcement de l'offre en hébergements, mieux adaptée à la demande, favorisant une fréquentation au-delà des événementiels.

Cela se traduit d'une part par la nécessité de promouvoir un hébergement d'affaire moyen et haut de gamme, d'autre part le développement d'un hébergement qualitatif orienté sur le tourisme vert saisonnier.

Le tourisme urbain et d'affaires sera favorisé par une offre hôtelière complémentaire en centre-ville et éventuellement par un label ville d'arts et d'histoire.

En parallèle de l'hôtellerie de centre-ville et de passage près des axes, un équipement complémentaire, orienté sur la clientèle de loisirs en court ou moyen séjour, est souhaitable.

L'ouverture du diffuseur autoroutier de « Villefranche-Nord » milite pour la création d'un équipement hôtelier de bonne taille à proximité immédiate de l'échangeur, qui privilégie les clientèles de passage et d'affaires.

La mise en place de liaisons douces favorisera la découverte du patrimoine. Les bords de Saône sont un secteur potentiellement attractif, mais aussi particulièrement sensible qu'il s'agit de reconquérir pour les préserver et les valoriser. La liaison entre le plan d'eau du Colombier dans le secteur du Bordelan et le futur Parc de l'Île Porte constitue un axe de développement du tourisme vert et des pratiques sportives.

Développer et renforcer un réseau d'itinéraires de randonnées en conformité avec le PDIPR dans les communes de l'agglomération en lien avec le reste du territoire.

3.3 UN DEVELOPPEMENT DE LA MOBILITE DURABLE ET RESPONSABLE

Le territoire est en l'état très favorable à l'usage de l'automobile du fait de la faible attractivité des modes alternatifs à la voiture individuelle (ex : absence de zone piétonne, plan de circulation sinueux pour les bus et les cycles), de sa structuration urbaine (discontinuités d'urbanisation, urbanisation en « tâche d'huile ») et des contraintes de franchissement imposées par la présence de l'autoroute A.6 et de la voie ferrée.

Au vu de ce constat, il s'agit désormais, sans négliger la place de l'automobile, de créer les conditions d'un développement des modes de déplacements alternatifs via :

- La création d'infrastructures et d'équipements dédiés à ces pratiques ;
- Un développement raisonné du réseau viaire et de l'offre de stationnement, notamment en lien avec les futurs pôles urbains et les secteurs d'ores et déjà enclavés.

Ainsi, le PADD se doit de définir les conditions d'une politique volontariste de gestion des déplacements axés sur une mobilité durable sur le territoire :

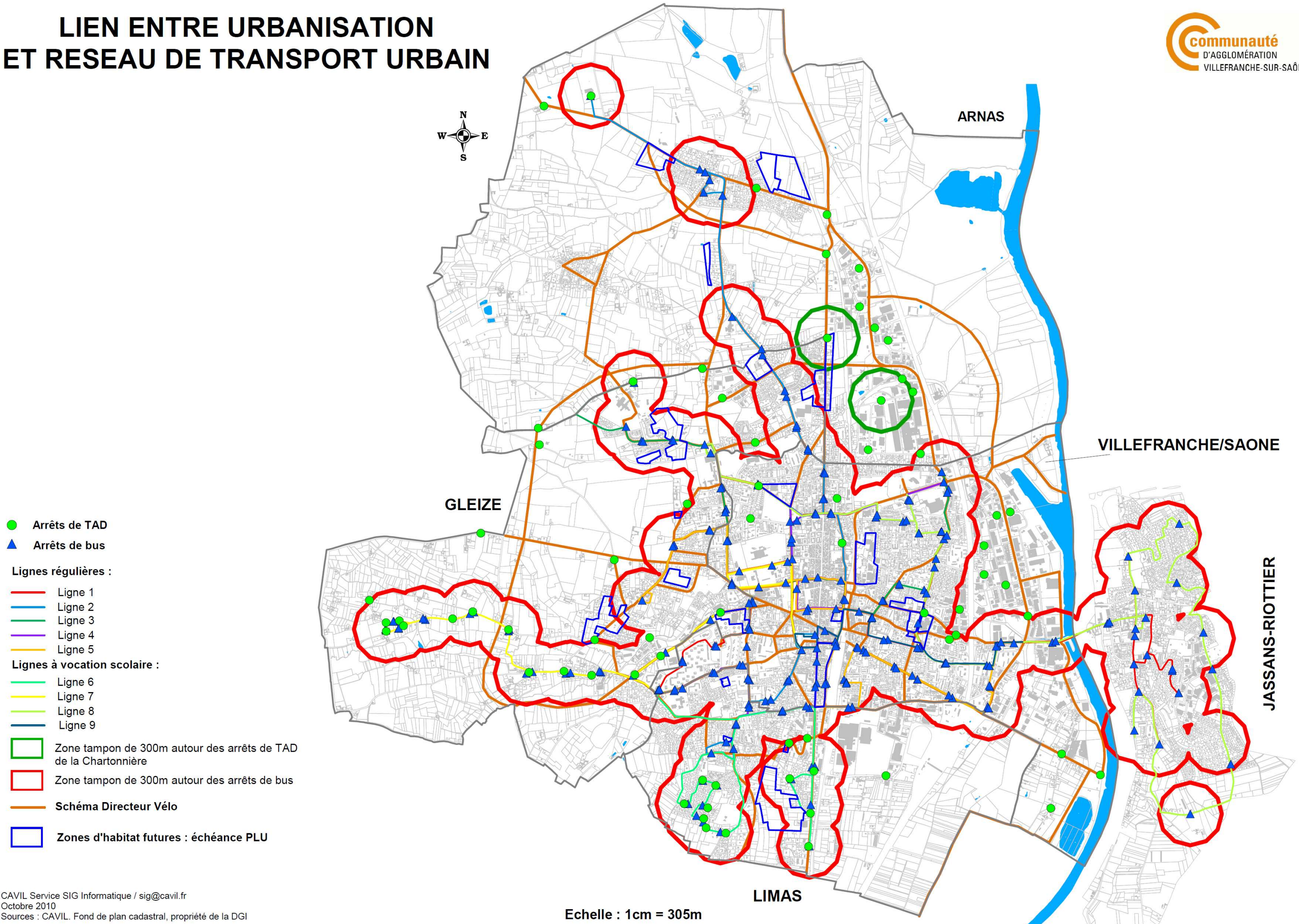
- Cohérence et calibrage entre aménagement et déplacement ;
- Développer une offre de transport en commun en cohérence avec les pôles de développement urbain :
 - un nouvel axe fort Villefranche-sur-Saône/Arnas, support du développement urbain ;
 - le renouvellement du quartier de la gare à Villefranche-sur-Saône ;
 - le développement d'un nouveau pôle d'agglomération Nord, associé à la volonté d'une nouvelle halte ferroviaire à Arnas ;
- Aménager des itinéraires doux (cycles et piétons) ;
- En priorité, optimiser le réseau viaire existant en travaillant sur un partage plus équitable de l'espace actuellement destiné à la circulation motorisée ;
- Poursuivre une politique de gestion coordonnée du stationnement avec les objectifs du PDU ;
- Inciter au développement de la pratique du covoiturage.

Penser globalement aménagement et déplacement

La densification des zones déjà urbanisées et le rapprochement des zones d'activités et d'habitat est indispensable pour limiter les besoins en déplacement et maîtriser la circulation automobile. En effet, une organisation urbaine axée sur une certaine mixité entre les secteurs résidentiels, les pôles d'emplois et les secteurs de services, d'équipements et de commerces limitera les déplacements automobiles et favorisera l'usage des transports collectifs et des modes de déplacement doux.

La cohérence entre « urbanisme » et « offre de mobilité » est donc à rechercher pour limiter les distances de déplacement et réduire par conséquent la facture énergétique et les émissions de gaz à effet de serre.

LIEN ENTRE URBANISATION ET RESEAU DE TRANSPORT URBAIN



Les capacités d'urbanisation de secteurs libres seront donc très étroitement liées aux conditions d'accessibilité et de desserte multimodale des secteurs concernés : la qualité des programmes envisagés sera corrélée à la mixité et à la qualité des moyens de déplacements mis à disposition des usagers et habitants.

A ce titre, le développement de programmes générateurs de déplacements (activités commerciales, activités logistiques, etc.) ne pourra être envisagé que dans les zones desservies par les transports en commun et par des itinéraires de déplacements doux. Dans le cas contraire, l'ouverture à l'urbanisation sera conditionnée par la mise en œuvre d'étude de faisabilité concernant la desserte en transport en commun et la réalisation d'itinéraire doux. Tout projet urbain devra faire l'objet d'une réflexion quant à son impact sur les réseaux multimodaux existants et l'ampleur des mesures à envisager pour y répondre. Ces mesures devront être cohérentes avec les objectifs portés par la collectivité (développement des mobilités douces, maîtrise de l'offre automobile). Ce n'est qu'à l'issue de ce processus que la pertinence du projet urbain sera établie.

Développer l'offre en transports en commun

La restructuration du réseau et de l'offre en transports en commun de l'agglomération, initiée en 2009 et mise en œuvre en 2010, se traduit par une augmentation substantielle de la desserte de chaque secteur de l'agglomération.

L'agglomération affirme donc sa volonté d'améliorer et de développer les transports en commun sur l'ensemble du territoire. Les priorités portent sur trois thématiques majeures :

- l'amélioration des performances du réseau (vitesse commerciale des bus, qualité des liaisons, cadencement et amplitude des horaires), son adaptation et son développement pour accompagner la densification des zones urbaines,
- le développement et la promotion de l'intermodalité autour d'un pôle d'échanges réaménagé à la gare,
- la mise en œuvre du schéma directeur d'accessibilité pour permettre aux personnes handicapées et à mobilité réduite d'utiliser les transports urbains.

Le développement du réseau de transports urbains devra être accompagné de l'ensemble des mesures nécessaires à sa performance et à sa régularité, c'est-à-dire :

- des aménagements dédiés aux bus (sites propres, couloirs d'approches...);
- une prise en compte systématique au niveau des carrefours à feux (priorité accordée dans le fonctionnement comme c'est déjà le cas sur certaines intersections);
- la mise en accessibilité des arrêts de bus et des cheminements en lien avec ces arrêts pour les Personnes à Mobilité Réduite (cette mesure profitera à l'ensemble des usagers);
- la création de véritables lieux d'intermodalité (réaménagement de la gare actuelle et création d'une halte ferroviaire à Arnas, développement de parkings de rabattement en périphérie). Ainsi, le développement de l'offre et de l'usage du réseau ferré régional en lien principalement avec l'agglomération lyonnaise devra être accompagné par la Communauté d'agglomération et ses partenaires : réflexions quant aux fonctions associées à la gare et à la halte ferroviaire, renforcement de la desserte en transports collectifs de ces pôles, approche prospective de la demande de stationnement automobile, identification d'itinéraires de desserte douce, etc.;
- une politique tarifaire intégrée;

- des actions incitatives à l'utilisation des transports collectifs, à destination des usagers potentiels au travers de Plans de Déplacements d'entreprises ou d'administrations menés dans le cœur de l'agglomération et sur les autres grandes zones d'emplois.

Une politique restrictive de stationnement pour les usagers pendulaires dans le cœur de l'agglomération est aussi nécessaire pour garantir ce transfert des usages vers les transports collectifs.

A plus long terme, la constitution de véritables continuités urbaines en périphérie de Villefranche-sur-Saône devra permettre la mise en œuvre éventuelle d'un axe fort en site propre entre Arnas et le cœur de l'agglomération ; itinéraire qui desservira également une partie des futurs pôles de développement urbain.

La volonté affirmée de l'agglomération de développer et d'améliorer les transports en commun va, d'une façon générale, profiter aux habitants des quartiers qui relèvent de la politique de la ville (Belleruche, Béliigny, le Garet, Troussier). De plus, l'objectif est le renforcement de l'offre sur les secteurs où le potentiel est le plus fort (en particulier Belleruche et Troussier). Pour l'ensemble de ces quartiers, la volonté est d'améliorer l'offre de transport et leur liaison avec les principaux pôles d'emploi, d'administration et d'enseignement. Il est à noter que, dans le cadre du projet de renouvellement urbain de Troussier, le trajet de la ligne 3 va être modifié pour passer à l'intérieur du quartier.

A ce titre, la CAVIL a été retenue dans le cadre de l'appel à projets « des quartiers vers l'emploi, une nouvelle mobilité » avec la création d'une nouvelle ligne de transport urbain Belleruche-le Garet (ligne 4) avec un bus toutes les 15 minutes en heures de pointe et son service de transport à la demande qui permet de se rendre dans les zones d'activités situées au nord-est et à l'est de l'agglomération.

Une réflexion concernant une possible extension du périmètre des transports urbains notamment en direction des communes limitrophes pourra être conduite, afin de répondre aux besoins importants notamment sur le département de l'Ain pour soulager le réseau de voirie local.

Une véritable trame vélo et piéton

La pratique des mobilités douces implique un effort particulier sur la sécurité, la lisibilité et le confort des itinéraires offerts. En l'état, on constate les caractéristiques suivantes :

- un réseau cyclable médiocre (peu étendu, peu continu et de qualité variable) ;
- un réseau routier calibré pour le trafic motorisé et peu adapté au vélo ;
- des automobilistes peu habitués à cohabiter avec les cyclistes ;
- des coupures fortes et un handicap relatif du relief.

Un schéma directeur vélo approuvé en 2009 propose la mise en œuvre progressive de près de 70 km supplémentaires de voies cyclables, principalement traitées en bande. Cet effort sur l'infrastructure s'accompagnera du développement d'une offre de stationnement dédiée, d'actions de promotion/ de pédagogie autour de ces pratiques (fête du vélo, vélo-bus), du jalonnement des itinéraires, de la mise en œuvre d'un système de location de vélos.

Une démarche similaire a été initiée pour la marche à pied par le biais de l'établissement d'une charte piétons et d'un référentiel en termes d'aménagement qui sera mis en application à l'échelle de chaque projet impactant le réseau viaire et l'espace public :

- qualité des trottoirs et libération des espaces de circulation ;

- multiplication des liaisons notamment dans et en direction du cœur de l'agglomération ;
- réduction des effets de coupure ;
- simplification et sécurisation des traversées de voies.

Enfin, au même titre que pour les vélos, des actions de sensibilisation seront aussi initiées.

Ainsi, le PADD souhaite favoriser les mobilités douces :

- Par la mise en œuvre du schéma directeur vélo en réalisant progressivement un réseau continu d'itinéraires cyclables aménagés (bandes cyclables principalement, mais également des pistes cyclables, des voies vertes, etc.).
- Par la mise en œuvre d'une véritable politique en faveur du développement de la pratique de la marche à pied et de l'accessibilité de la voirie et des espaces publics aux personnes à mobilité réduite : élaboration d'une charte piétons, valorisation d'itinéraires continus de liaison entre le centre-ville de Villefranche-sur-Saône, d'une part, les principaux quartiers, Limas, Gleizé et Arnas d'autre part. Les itinéraires identifiés viennent compléter les réseaux de bus et les voies cyclables pour proposer une offre complète d'alternatives à l'automobile.
- Par la mise en œuvre de Pedibus dans les écoles de l'agglomération.
- Par la prise en compte dans les futures opérations d'aménagement de ces problématiques en garantissant la continuité des itinéraires doux, en aménageant des espaces dédiés à ces pratiques de mobilité.

Pour les pratiques de loisirs, un effort particulier sera fait sur les liens entre les bords de Saône et le centre-ville de Villefranche-sur-Saône.

Les mobilités douces devront s'avérer nécessairement complémentaires de l'usage des transports collectifs : un accès piéton/vélo systématiquement sécurisé et confortable aux arrêts de transport collectif, des trames dédiées denses au cœur des centralités urbaines pour les déplacements de courte distance, etc.

Optimiser le réseau viaire existant

Fort d'un constat sur le manque de lisibilité des fonctions multimodales associées aux différents tronçons du réseau viaire du territoire, la Communauté d'Agglomération a élaboré une réflexion sur la hiérarchisation du réseau de voirie de l'agglomération.

Le PADD souhaite renforcer ces dispositions en reprenant certains des principes de fonctionnement établis dans ce document.

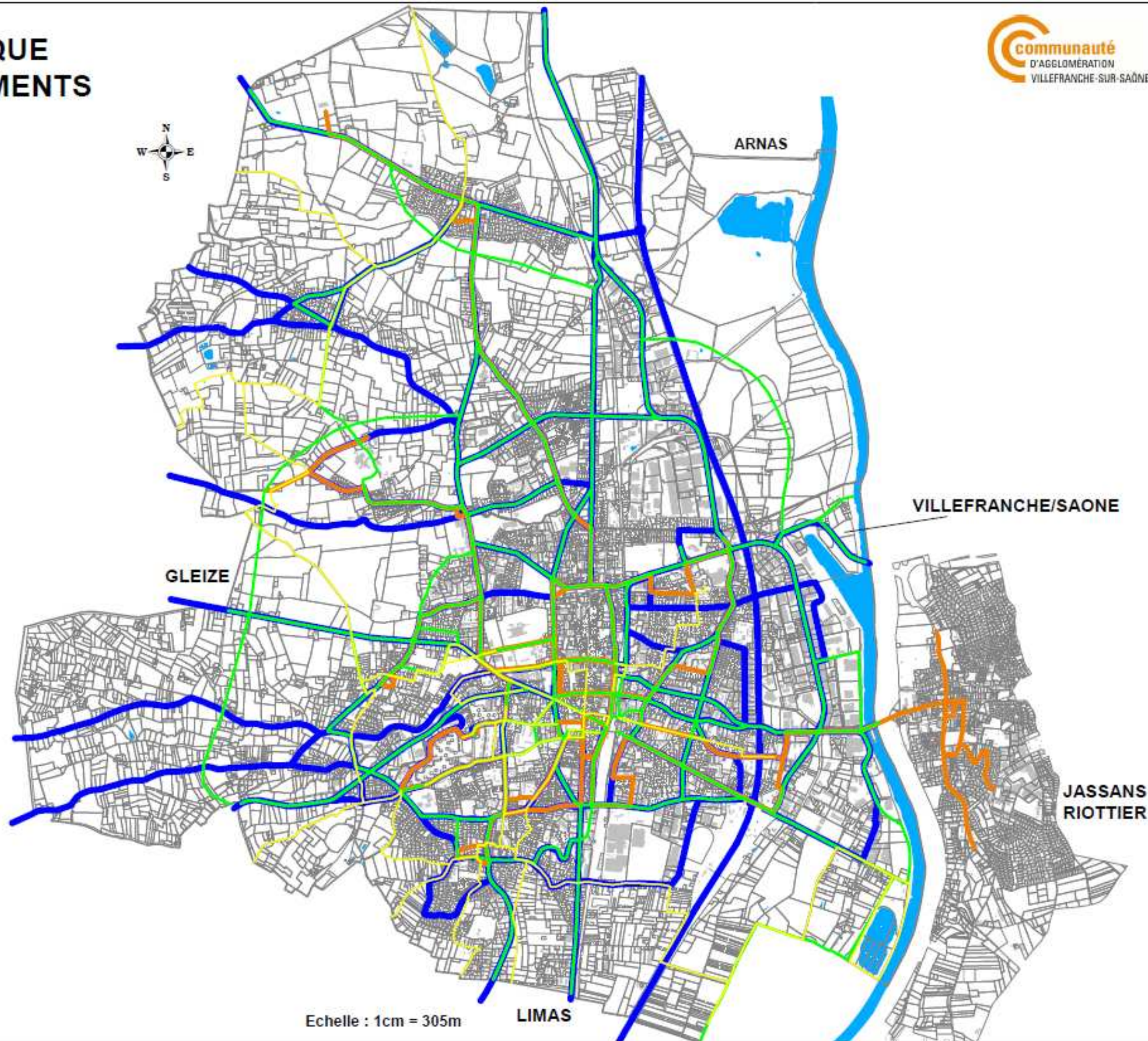
Ainsi, il convient, avant tout développement d'infrastructures nouvelles, **d'optimiser l'usage de l'autoroute** (grâce notamment au nouveau diffuseur au Nord) **et des infrastructures structurantes existantes qui portent les fonctions de contournement du territoire** :

- Avenue de Joux/Boulevard de l'Europe (RD.306) à l'est ;
- Route de Longsard/Avenue du Beaujolais (RD.43) à l'ouest ;

par le biais d'aménagements techniques de la voirie (**réaménagement des intersections, de recalibrage des sections**), de **limitations de nouveaux débouchés** (favoriser le développement d'un maillage interne aux secteurs traversés), et par **l'adéquation entre les programmes développés le long de ces voies et leurs capacités d'accueil de nouveaux trafics** (les futurs projets d'aménagement

devront démontrer la compatibilité des éléments de programmes envisagés à la capacité d'accueil de ces voiries).

CARTE THEMATIQUE SUR LES DEPLACEMENTS



A terme, les circulations de transit Nord-Sud sur Villefranche-sur-Saône pourront se reporter sur une **nouvelle infrastructure à l'Ouest** répondant à des besoins à la fois intra et extra territoriaux.

Depuis ce réseau de contournements, des axes pénétrants, prenant en compte les besoins propres aux autres modes, permettront une desserte du centre-ville et les liaisons entre pôles. Il s'agira également de préserver le fonctionnement de ces axes des usages locaux de desserte et ainsi optimiser l'accessibilité au centre-ville, notamment depuis les axes :

- Rue de Belleville (RD.686) au nord ;
- Route d'Anse (RD.306) au sud.

Enfin, le réseau de desserte locale sera traité dans une logique de cohabitation entre modes (zone 30, zone de rencontre, etc.) et développé dans un souci de désenclavement.

Une maîtrise de l'offre de stationnement

Les enjeux en matière de stationnement se situent avant en tout en cœur d'agglomération où on constate :

- une sous-occupation de l'offre publique la nuit, traduisant des besoins résidents contenus ;
- une quasi adéquation entre offre et demande en journée quand se cumulent les besoins pendulaires (domicile-travail), courte et moyenne durées (visiteurs, clients des commerces) ;
- une demande pendulaire accaparant l'offre sur voirie au détriment de la clientèle des commerces et des visiteurs ;
- une sous-utilisation des parkings publics en ouvrage.

Les évolutions nécessaires de l'offre de stationnement se feront selon les principes fondateurs suivants :

- maintenir des conditions attractives pour les résidents :
 - augmenter la capacité de stationnement pour les résidents ;
 - rechercher l'optimisation de l'offre privée disponible ;
- privilégier le stationnement des visiteurs :
 - augmenter la capacité de stationnement pour les visiteurs de courte durée au plus près des commerces ou de leur lieu de destination par une offre tarifaire adaptée ;
 - aux entrées du cœur de ville de Villefranche-sur-Saône en aménageant une offre gratuite de courte durée ;
- réorganiser le stationnement des actifs du centre ville :
 - encourager le stationnement des actifs à l'extérieur de l'hyper-centre ;
 - développer et rendre plus attractive l'offre gratuite en périphérie de la nef.

D'une manière générale, le PADD souhaite que le développement d'aire de stationnement soit optimisé afin de limiter autant que faire ce peut les surfaces foncières consommées à cet usage. Ainsi, l'offre en superstructure, ou encore sous bâtiment (stationnement de surface, semi-enterré ou enterrée)

sera privilégiée, notamment en ce qui concerne les programmes de logements. En cas de zone mixte, des accords devront être recherchés entre les différents opérateurs pour tendre vers un usage partagé des places de stationnement (ex : stationnement pendulaire en lien avec le centre-ville et stationnement induit par des zones commerciales de périphérie). Dans ce sens, des solutions d'usage partagé avec des équipements adaptés seront recherchées pour toute nouvelle opération.

Une offre de stationnement de rabattement le long des lignes principales du réseau de transport collectif sera mise en œuvre permettant de limiter la demande pendulaire sur le secteur du centre-ville de Villefranche-sur-Saône.

La problématique des livraisons en cœur de ville sera traitée (développement d'une offre spécifique).

La gare de Villefranche-sur-Saône et la future halte ferroviaire d'Arnas présenteront un dimensionnement suffisant en termes d'offre de stationnement et des capacités d'extension pour subvenir à une demande à moyen-long termes qu'il est difficile d'estimer précisément à ce jour (en lien avec la métropole lyonnaise). Il s'agira donc avant tout d'y organiser le rabattement sur le réseau TER mais des « couplages » avec des parkings de dissuasion à destination sont aussi envisageables.

3.4 UNE PRESERVATION DES GRANDS EQUILIBRES PAYSAGERS

Le maintien des équilibres entre les différents espaces

L'affirmation de la fonction de pôle structurant de l'agglomération s'accompagne inévitablement d'une **progression des espaces artificialisés aux dépens d'espaces agricoles**, notamment dans la partie Ouest du territoire mais également de mutations paysagères importantes.

Ainsi, malgré un territoire géographiquement restreint et en raison d'une valeur patrimoniale élevée, les **grands équilibres entre l'espace urbain et l'espace rural** doivent être maintenus afin de **préserver toutes les qualités paysagères des espaces périphériques** qui participent à l'attractivité de l'agglomération.

Le projet de développement de l'agglomération définit une **enveloppe urbaine**. Cette limite entre ces deux types d'espaces **contient l'étalement urbain** et **préserve ainsi des espaces agricoles fonctionnels et cohérents** nécessaires au fonctionnement de cette activité économique gestionnaire de l'espace, et à ses mutations. L'ouest du territoire en particulier mais aussi de petits secteurs est doivent garder durablement une vocation agricole en vue d'une diversification probable liée au développement durable avec une production proche des lieux de consommation.

Les **franges urbaines** à développer devront bénéficier d'un **traitement paysager** constituant une transition avec l'espace agricole et participant à l'intégration des nouvelles constructions.

Les espaces d'entrée d'agglomération feront également l'objet d'un traitement paysager de qualité et tiendront compte des espaces naturels et agricoles traversés comme élément de valorisation. Sont concernés :

- Entrée nord : RD.306 et son prolongement sur la RD.686 (route de Belleville) ;
- Entrée sud : RD.306 (route d'Anse) et son prolongement rue d'Anse et Boulevard Henri Barbusse ;
- Entrées est : RD.504 (route de Frans) et D.44 (route de Beauregard) ;
- Entrées ouest : RD.38 (route de Tarare), RD.504 (route des Bruyères) et la RD.43 (route de Longsard).

Une valorisation progressive des espaces stratégiques

La recherche d'une **qualité** des espaces publics, des façades urbaines, du végétal dans la Ville et des paysages traversés depuis les infrastructures définissant le **cadre de vie** des habitants de l'agglomération se veut systématique dans tout projet. Des mesures d'intégration paysagère et architecturale donneront également une place plus importante à la trame verte et à la biodiversité.

Les **espaces stratégiques** pour l'image du territoire tels que les entrées d'agglomération nord, est et sud, les différents espaces publics et lieux de rencontre feront l'objet d'une **requalification ambitieuse** ou d'un **développement cohérent à l'échelle de l'agglomération**, lié à la fois au vide (espaces publics) et au plein (constructions privées majoritairement).

La vallée de la Saône est un espace stratégique au sein duquel différents enjeux doivent être conciliés : richesse écologique et paysagère, extraction des matériaux, développement économique,... Néanmoins, cette façade sur la Saône constitue un atout multiple (paysager, environnemental et économique) à valoriser sur le territoire qui aura des répercussions en termes d'attractivité et d'image notamment. La CAVIL souhaite valoriser les bords de Saône en laissant une large place aux espaces agro-naturels, en préservant et renforçant la ripisylve et en aménageant progressivement des cheminements doux permettant de relier les différentes zones de loisirs (ou d'intérêt tel que le site classé du val de Saône) qui ponctuent ou ponctueront les bords de Saône.

3.5 UNE GESTION DES ESPACES NON URBANISES

Engagés dans une démarche de développement durable, l'agglomération souhaite encadrer l'évolution du territoire par les différents principes qui en découlent, notamment dans le domaine de la préservation de l'environnement, mais également, de façon transversale, à l'échelle de chaque projet d'aménagement.

Une valorisation des potentiels écologiques pour une trame verte et bleue fonctionnelle

Dans la vallée de la Saône, le développement de l'urbanisation a considérablement réduit les surfaces des milieux naturels remarquables (prairies et boisements humides) et entraîné des ruptures des continuités écologiques.

L'objectif est aujourd'hui de **préserver les espaces naturels remarquables** que sont les prairies de Bordelan, le bois Baron, le pré de Joncs, le marais de Boitray, caractéristiques du val de Saône.

Leur préservation et les échanges écologiques entre eux sont indispensables au maintien de la biodiversité à l'échelle régionale voire nationale. Il est primordial de retrouver à plus ou moins long terme une continuité végétale en rive droite de la Saône. Il s'agira alors de préserver et renforcer la ripisylve de la Saône au droit des berges naturelles au nord et au sud de l'agglomération. Entre le port de commerce et le plan d'eau du Colombier, il s'agira de retrouver et de structurer une trame végétale directement dans le tissu urbain, accompagnant le réseau modes doux qui reliera les différentes zones de loisirs.

Les **espaces de « nature ordinaire »** complémentaires aux espaces remarquables, tels que les espaces agricoles, les bosquets et les ripisylves des cours d'eau, participent au maintien et à l'évolution de la biodiversité sur le territoire. Ces espaces, qui constituent une **trame verte**, sont à **valoriser** en assurant et en renforçant (ou en rétablissant) leur continuité, aussi bien en milieu rural qu'en milieu urbain.

Il conviendra ainsi d'assurer prioritairement les continuités écologiques associées aux quatre vallées du Marverand, Nizerand, Morgon et Merloup en préservant des espaces suffisamment larges de part et d'autre des cours d'eau (50 mètres) pour assurer les fonctionnalités écologiques dans les espaces non urbanisés. Dans le tissu urbain, il s'agira de reconquérir progressivement les berges des cours d'eau, au fur et à mesure des projets de réhabilitation des tènements localisés à proximité des rivières, en intégrant les besoins de trame verte et de continuités écologiques dans les projets concernés.

De même, les différents espaces verts participant à la constitution de la **trame verte urbaine** (espaces publics, plantations, parcs et jardins, etc.) sont à **développer et à mailler** entre eux pour une valorisation globale.

Une priorité donnée à la ressource en eau

Avec le développement de l'agglomération envisagé, les besoins en eau vont s'accroître et avec les effets du changement climatique, cette ressource va devenir de plus en plus convoitée. L'agglomération dispose sur son territoire d'une ressource en eau de qualité et fournissant des volumes importants dont dépendent plusieurs bassins de vie extérieurs à la CAVIL. Le projet de développement a fait le choix d'une protection optimale de cette ressource stratégique en préservant de l'urbanisation les espaces riverains des champs captants de Beauregard. Dans le cadre de la mise en place de la zone de protection de l'aire d'alimentation du captage (AAC), des programmes d'actions seront mis en œuvre afin de réduire les différentes pollutions sujettes à affecter la qualité de la ressource.

Globalement, la ressource en eau doit être gérée de façon optimale aussi bien d'un point de vue qualitatif que quantitatif. Pour les nouveaux aménagements, des techniques de **gestion alternatives** (hydraulique douce) seront favorisées pour l'assainissement **des eaux pluviales**. Parallèlement au PLU, la Communauté d'agglomération travaille à l'optimisation du réseau d'assainissement sur l'ensemble du territoire et a notamment établi un **zonage d'assainissement** auquel le PLU se réfère pour l'établissement des zones d'urbanisation.

Une gestion durable des ressources

Concernant les **ressources en matériaux**, celles-ci sont essentiellement exploitées au droit de la gravière localisée sur la commune d'Arnas, qui fera l'objet, après l'arrêt de son activité, d'un aménagement d'une zone de loisirs et de découverte.

Enfin, les **ressources énergétiques** font également parties des ressources à économiser et à gérer durablement. Le projet vise cet objectif à travers :

- L'organisation des déplacements (cf. chapitre précédent) : Le développement des transports collectifs permettra à plus ou moins long terme une réduction de la dépendance vis-à-vis des énergies fossiles, une diminution des émissions de gaz à effet de serre et des polluants et contribuera à accroître l'efficacité énergétique du territoire, confortée par davantage de déplacements par modes doux. La densification urbaine autour des centralités, ainsi que la mixité des logements, des équipements et des services et la proximité des emplois, permettront également d'alléger le bilan énergétique et le bilan carbone de l'agglomération. La Communauté d'agglomération établira un plan climat territorial.
- Le développement des énergies renouvelables : les installations utilisant les énergies renouvelables pour l'alimentation en électricité ou en chauffage (chaufferie bois, panneaux solaires, etc.) seront favorisées ou même prescrites sur des secteurs spécifiques. Chaque nouveau projet devra également étudier les possibilités d'intégration d'énergies renouvelables et de mutualisation des sources d'énergies.
- Les formes et compositions urbaines : la réalisation de nouvelles formes urbaines, de compositions prenant en compte l'environnement, en particulier l'exposition, mais aussi d'autres conceptions architecturales permettront de réduire les consommations énergétiques. Pour l'habitat ancien actuellement « énergivore », des programmes de réhabilitation ou de rénovation participeront à cet effort.

Concernant la gestion des déchets, la CAVIL s'attachera à optimiser la collecte des déchets et le tri sélectif sur le territoire. Le devenir du centre d'enfouissement de l'Ave Maria demeure incertain, les capacités restantes seront utilisées durant quelques années encore pour recueillir les déchets internes en volume réduit (pour les particuliers notamment). La plateforme de compostage des déchets verts sera également fermée dans quelques années. Des réflexions sont actuellement en cours à une échelle supra-territoriale afin d'optimiser le traitement et la valorisation des déchets verts et des déchets inertes issus du BTP.

Un regard attentif sur les risques naturels et technologiques

Le premier des principes adoptés est de concevoir l'urbanisation en **cohérence avec les risques et nuisances** identifiés. Ainsi, les secteurs soumis à des risques naturels forts resteront libres de construction. Pour les risques d'inondations de la Saône, le nouveau plan de prévention des risques définira avec précision les secteurs à enjeux. Le projet de territoire appréhende globalement la notion de risque et veille à ce que l'urbanisation n'aggrave pas les phénomènes.

Les objectifs de **réduction des nuisances sonores et d'émissions de polluants** sont pris en compte dans le cadre de la politique de développement des déplacements, mais également dans le cadre global d'aménagement du territoire avec la localisation des logements par rapport aux sources de bruit ou de pollutions, le regroupement de l'urbanisation pour limiter les trajets automobiles et leurs nuisances associées, etc.

Schéma du Projet d'Aménagement et de Développement Durable

