

# Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône



## 2. Dossier de mise en compatibilité

### 2.2. Projet d'Aménagement et de Développement Durables du P.L.U.h

Plan Local d'Urbanisme de la Communauté d'Agglomération de Villefranche-sur-Saône approuvé le 28 novembre 2011.

- modification simplifiée en date du 23 avril 2012,
- révision n°1 en date du 18 novembre 2013,
- modification simplifiée n°1 en date du 26 février 2015,
- modification n°1 en date du 25 janvier 2017,
- modification simplifiée n°2 en date du 30 mars 2017,
- modification n°2 en date du 29 mars 2018,
- modification simplifiée n°3 en date du 29 novembre 2018.

**Délibération du Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône approuvant la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUH en date du 22 septembre 2022**  
*Vu pour être annexé à la délibération du Conseil communautaire de la Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône en date du 22 septembre 2022*



# 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 durables (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 (modifié en dernière date le 17 mai 2011 par la loi n° 2011-525) que les plans locaux d'urbanisme doivent déterminer les conditions permettant d'assurer dans le respect des objectifs du développement durable :

- **« L'équilibre entre :**
  - ***le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux ;***
  - ***l'utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières, et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;***
  - ***la sauvegarde des ensembles urbains et du patrimoine bâti remarquables ;***
- ***la qualité urbaine, architecturale et paysagère des entrées de ville ;***

- **la diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat**, 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, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, **d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements et de développement des transports collectifs ;**
- **la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, et la prévention des risques naturels** prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature. »

Le Code de l'Urbanisme (article L.123-1-3 dernière modification en date du 12 juillet 2010 par la loi dite Grenelle n° 2010-788) précise également que « **Le projet d'aménagement et de développement durables définit les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques.**

*Le projet d'aménagement et de développement durables arrête les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune.*

**Il fixe des objectifs de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain. »**

## 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.

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, dont environ 650 logements autorisés à fin 2012, soit 13 %), le Projet d'Aménagement et de Développement Durables promeut 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 par renouvellement urbain de la Zone Industrielle Nord.
- **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 ;
- **Poursuivre la valorisation des entrées de l'agglomération**.

Une agglomération recentrée et structurante doit s'appuyer sur le dynamisme de la ville centre, le renforcement des équipements d'accueils tous âges (petite enfance, EHPAD, etc.), sportifs et culturels, la préservation d'une forte armature commerciale de centre-ville, le développement des modes actifs 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, Montplaisir, Ampère-Frans, répondront à des logiques de densité et de mixité fonctionnelle et sociale, de structuration 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 présentent localement des milieux remarquables, se trouvent reliées entre elles par quatre vallées (Marverand, Nizerand, Morgon et Merloup), et constituent des espaces d'interface, dont l'intérêt écologique est variable selon leur degré d'intégration dans le tissu urbain de l'agglomération. Chacune de ces quatre entités présentent des enjeux spécifiques.

*La vallée de la Saône : une façade fluviale à valoriser, une ressource à optimiser, un patrimoine naturel à préserver.*

Bien qu'ayant subi d'importantes dégradations et pressions urbaines, la vallée de la Saône présente encore quelques espaces naturels d'intérêt écologique en lien avec les prairies inondables et le cordon boisé bordant la Saône, mais interrompu au droit de l'agglomération. La nappe alluviale de la Saône constitue une ressource stratégique pour l'alimentation en eau potable. Le champ captant de Beauregard, captage prioritaire, fait aujourd'hui l'objet d'une protection accrue et une gestion adaptée va progressivement se mettre en place sur l'ensemble de son aire d'alimentation. Le Val de Saône représente également une ressource importante en matériaux alluvionnaires, exploités **notamment** au droit de la gravière sur le territoire d'Arnas **sur le secteur de Avé Maria, et au droit de la gravière de Anse (commune limitrophe) sur le secteur du Marverand.**

La vallée de la Saône présente ainsi de nombreux intérêts et fait l'objet de nombreuses sollicitations vis-à-vis des ressources qu'elle procure (eau, matériaux). Elle est également concernée par d'importants risques inondations, qui concernent une partie de l'agglomération caladoise.

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.

### *Les coteaux du Beaujolais : des espaces agricoles à préserver et des paysages à valoriser*

Les activités agricoles sont encore très présentes sur le territoire, aussi bien dans la plaine d'Arnas, que sur les coteaux du Beaujolais, qui accueillent notamment la viticulture. Ces espaces agricoles subissent d'importantes pressions liées au développement de l'agglomération, qui entraînent une réduction des surfaces de production, mais également une fragmentation de l'espace. L'intérêt écologique de ces espaces est affirmé par la trame bocagère quand elle existe, mais également par les espaces agricoles eux-mêmes, qui peuvent représenter des habitats favorables pour certaines espèces.

Un véritable équilibre est à rechercher entre les espaces agricoles, indispensables à la pérennité de l'activité, et les espaces de développement de l'agglomération sur sa frange Ouest. Cet enjeu de réduction des consommations foncières est doublé par l'enjeu de traitement et d'insertion paysagère de la frange urbaine au contact des espaces agricoles. 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, la préservation des qualités paysagères des piémonts et coteaux du Beaujolais constitue un enjeu important.

### *Les trois vallées : des continuités à renforcer et des espaces d'interface à valoriser*

Les trois principales vallées du Marverand, du Nizerand et du Morgon assurent les échanges écologiques entre les coteaux du Beaujolais et le val de Saône, tout en traversant les espaces urbanisés de l'agglomération. Ainsi, dans les traversées urbaines, les rivières, lorsque celles-ci ne sont pas canalisées, offrent une interface intéressante entre la ville et la nature. Outre cet enjeu de valorisation écologique et paysagère, ces vallées sont également concernées par des risques d'inondations, qui peuvent intéresser certains espaces stratégiques d'urbanisation.

### *L'espace urbanisé*

Outre l'enjeu de densification urbaine, qui trouve son corolaire avec l'enjeu de réduction de la consommation d'espace, l'espace urbanisé est confronté à divers enjeux environnementaux et notamment la prise en compte des risques technologiques, assez prégnants sur le territoire, et l'intégration des nuisances acoustiques, également importantes du fait de la présence d'infrastructures structurantes.

Par ailleurs, avec la présence des nombreux espaces verts (parcs, squares, places arborées, mails plantés, jardins, 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 en organisant une trame maillant les différents espaces verts entre eux afin de favoriser la diversité écologique et de participer ainsi à la qualité de vie des habitants.

Outre ces enjeux spatialisés, le territoire est concerné par des enjeux transversaux, qui sont notamment liés à la réduction de la consommation d'espaces naturels et agricoles, mais également à la réduction des consommations énergétiques (et des émissions de gaz à effet de serre). Le territoire doit en effet veiller à une meilleure maîtrise des consommations énergétiques de son parc de logements et également assurer une maîtrise de l'usage.

### *Une mobilité qui répond aux enjeux du développement durable*

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

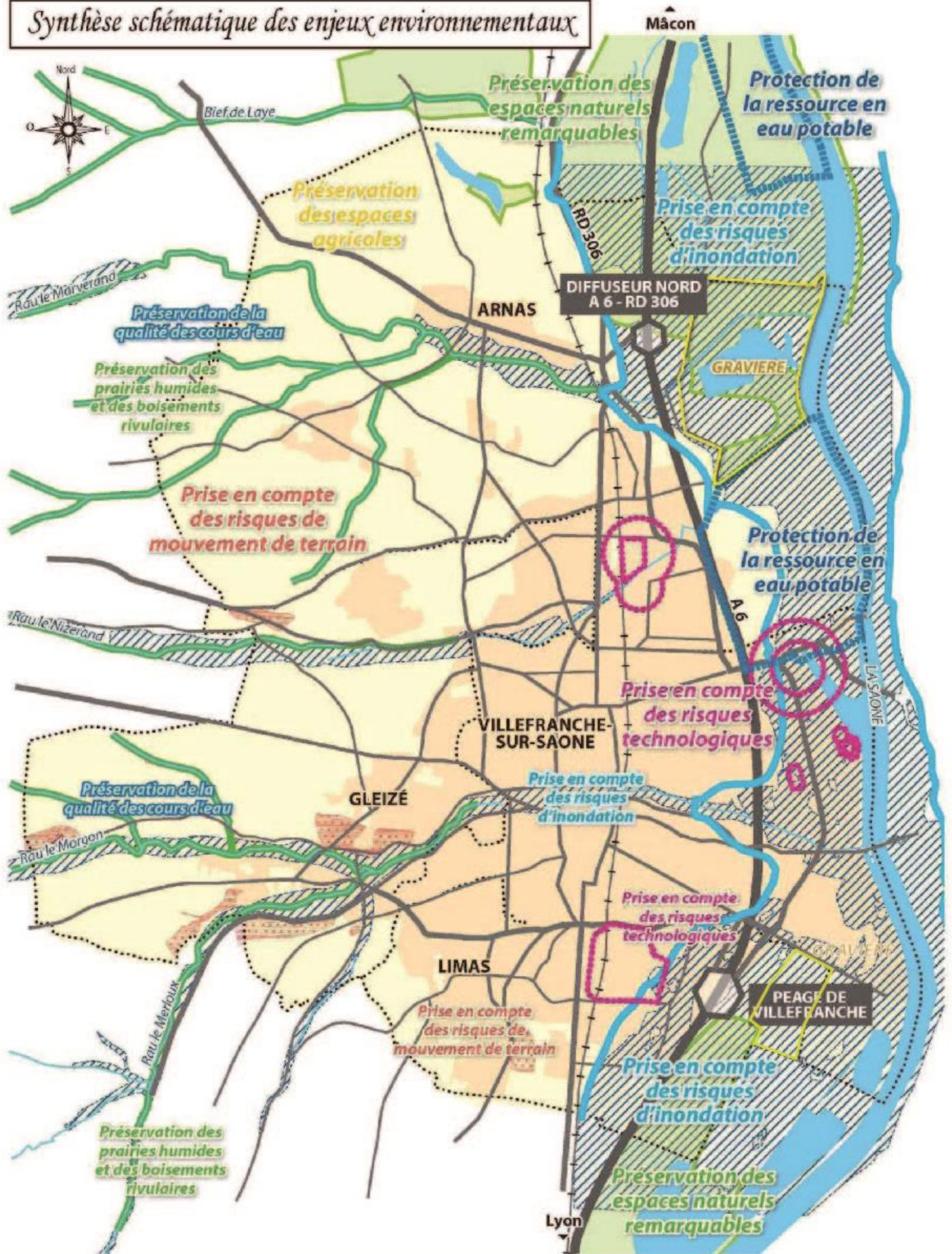
L'ouverture du diffuseur Nord de l'autoroute A 6 a permis de réorganiser certains flux, notamment dans le Nord de l'agglomération, mais le réseau de voiries nécessite maintenant d'être mieux hiérarchisé et mieux valorisé. A cet effet, les voiries structurantes doivent être préservées des flux parasites et faire l'objet d'améliorations en certains points.

Les transports collectifs, qui dans le cadre du nouveau contrat de délégation de service public ont fait l'objet d'une restructuration pour être mieux adaptés aux besoins pour être plus performants, particulièrement 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 maîtrise de l'offre de stationnement dans les secteurs les plus densément urbanisés et le maillage des modes de déplacements dits actifs.**



# Synthèse schématique des enjeux environnementaux



### **3 LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES**

---

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 Durables 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 de la mobilité.

#### ***3.1 UNE POLITIQUE DURABLE DE L'HABITAT***

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

Elle se doit 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 pour la période 2010-2020, s'appuyant aussi sur le rythme connu au cours des années 2000. Dans cet objectif général de production de logements, se trouve également l'objectif appliqué au territoire visant un rééquilibrage géographique, en ramenant de 80 % à 60 % la part portée par Villefranche-sur-Saône. La ventilation de la part restante est définie en prenant en compte les capacités d'accueil des territoires (espaces, équipements existants et/ou à développer, desserte en TC...). Ainsi, environ 17 % des logements seront à produire sur de Gleizé, 14 % sur Arnas et 9 % sur Limas définie. Sur l'objectif de production, le bilan de la période 2010-2012 montre un rythme très ralenti avec une moyenne de 216 logements par an au lieu des 500 attendus. Par contre, concernant la répartition territoriale plus équilibrée, l'objectif tend à être atteint avec 69 % sur Villefranche-sur-Saône contre 80 % sur la première décennie des années 2000.

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 Durables 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 industrielle, 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 et de programmation :

- à l'échelle de ce secteur « Est » : stratégie globale d'organisation et de structuration du territoire, identification des polarités urbaines, continuités viaires, itinéraires des modes de déplacements actifs, 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) à l'avenue Herriot ;
- 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 » organisés autour d'un nouvel espace public, « Monplaisir » avec de plus un équipement structurant et « la Chartonnière » dont le traitement de la RD 686 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 et plus performantes énergétiquement ;

- être conditionnées au respect du développement durable et notamment à des exigences environnementales ;
- 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 les premières réglementations thermiques, de par leur manque d'isolation et leur moyen de chauffe obsolète, induisent des charges importantes et une empreinte environnementale lourde.

La réussite du PIG (**Programme d'Intérêt Général**) 2007-2009 est confortée, avec la mise en place d'un nouveau PIG, dit PIG 2, sur la période 2012-2015. Le dispositif aura pour objectif la remise en location de logements vacants à des loyers abordables et efficaces énergétiquement, ainsi que la lutte contre l'habitat très dégradé et la précarité énergétique.

Une estimation des objectifs à atteindre durant les trois années de la mise en œuvre du PIG 2 prévoit:

- 42 logements réhabilités dans le parc locatif privé, dont 33 qui relèveront d'une dégradation importante
- 48 logements réhabilités chez des propriétaires occupants dont 36 opérations visant à une meilleure performance énergétique dans le cadre de la lutte contre la précarité énergétique

L'accent sera mis sur la bonne performance énergétique des logements locatifs conventionnés et des logements occupés par les propriétaires modestes.

Les orientations de la CAVIL ont été mises en place conformément aux nouvelles dispositions de l'Anah entrées en application au 1<sup>er</sup> janvier 2011.

### *... 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 minimales 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 Chartonnerie 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 présenté en dernière page, sera strictement limitée aux « dents creuses ». Ce principe participera à la densification des tissus urbains existants de par l'utilisation de parcelles équipées encore libres et souvent situées à proximité des équipements, services et commerces et de par la division du foncier bâti.

### *...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, et plus particulièrement le pôle multimodal que constitue la gare de Villefranche-sur-Saône dont le renouvellement est largement engagé, au secteur « Arnas - Entrée Nord d'agglomération », secteur stratégique Nord du territoire de la CAVIL pour le développement économique notamment, en passant par le secteur de « la Chartonnière » à la limite d'Arnas et de Gleizé.
- **un quart Nord et Nord-Ouest du territoire correspondant à un secteur stratégique de développement privilégié :**
  - le futur pôle « Arnas - Entrée Nord d'agglomération » : un secteur reposant sur une programmation mixte : habitat / commerce / tertiaire / services dont équipements touristiques ;
  - l'Ouest du Bourg d'Arnas, dénommé « Les prés du Marverand », marquant la nouvelle entrée d'agglomération face aux équipements sportifs d'intérêt communautaire pour le développement d'un programme de logements organisés à partir d'enjeux environnementaux ;
  - les Charmilles à Gleizé en pied de versant du plateau d'Ouilly confortant l'habitat à proximité des pôles d'équipements publics hospitaliers et d'enseignements secondaires et supérieurs, mais aussi sportifs et d'un futur pôle commercial.

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

- d'orientations d'aménagement et de programmation pour l'Ouest du Bourg d'Arnas et Les Charmilles, notamment,
- d'autres servitudes sur « la Chartonnière » et le futur pôle « Arnas - Entrée Nord d'agglomération ».
- **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 développement ainsi recentré participera à la lutte contre l'étalement urbain.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables 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 adaptée au tissu urbain environnant, à la desserte en transport en commun, à la proximité des centres urbains, etc. De même, seuls les secteurs strictement nécessaires au besoin du développement démographique et économique en particulier, de l'agglomération, à horizon 2020 seront retenus.

## *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. 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.

Le PLU confirme ses objectifs et les prolonge dans le principe d'une production de logements adaptés aux ressources des ménages locaux, jusqu'à horizon 2020. Ainsi, la CAVIL s'engage :

- à répondre à ses obligations liées à la législation en vigueur (article 55 de la loi SRU en particulier), c'est à dire disposer d'au moins 20 % des parcs de logements à l'échelle de chacune des quatre communes, affectés à du locatif social, notamment pour les communes de Limas et, à moyen terme, d'Arnas, en connaissance des nouveaux objectifs renforcés postérieurs à 2020, fixés à une proportion de 25 % du parc à échéance fin 2025.
- à dépasser la part minimale et globale de 20 % des logements « abordables y compris l'accession sociale » définie dans les orientations générales du SCoT Beaujolais des nouveaux logements à construire, répartie dans un objectif de rééquilibrage du parc, géographique et social, conforme aux obligations respectives des communes.

Globalement, à horizon 2020, cet objectif de mixité sociale se traduit par la volonté de réaliser près d'un tiers de la production visée, en logements abordables, étant comprise l'accession sociale. Cette offre spécifique se répartit en 20 % de locatif social neuf au moins (hors démolitions/reconstructions représentant 4 %), 6 % d'accession sociale, et, 2 % qui pourront être soit du locatif social soit de l'accession sociale en fonction des conclusions de l'Observatoire de l'Habitat sur des secteurs à ouvrir à l'urbanisation.

La répartition des logements, y compris les logements « abordables » s'organise à l'échelle du Plan Local d'Urbanisme avec deux premières périodes triennales de 2010 à 2015 dont les objectifs de catégories de logements sont détaillés puis une troisième période de quatre ans de 2016 à début 2020. Elle prend en compte la capacité du territoire à les absorber, en adaptant si besoin en début de chaque période triennale les objectifs de production de logements, en particulier, de type locatif social ou adapté aux personnes jeunes, âgées, handicapées ou en situation de précarité, pour maintenir l'objectif final défini par la législation en vigueur.

Les objectifs relatifs à la production nouvelle de chacune des communes sont pour :

- Villefranche-sur-Saône, au moins 20 % en locatif social (hors démolitions/reconstructions représentant 7 %) et 4 % en accession sociale,
- Gleizé, près de 4 % en locatif social et au moins 16 % en accession sociale,
- Limas, au moins 20 % en locatif social et de 10 % en accession sociale, auxquels sont à ajouter 9 % en locatif social ou en accession sociale,
- Arnas, près de 28 % en locatif social + 4% en hébergement pour personnes âgées et 9 % en accession sociale.

Les moyens mis en œuvre par le PLU pour atteindre ses objectifs de mixité sociale sont en effet déterminés dans certains secteurs concernés par des orientations d'aménagement et de programmation d'une part que ce soit en renouvellement urbain ou en extension, avec une part de logements abordables pouvant atteindre jusqu'à 30 à 35 % en locatif social du programme global et comprenant au moins 5 % en accession sociale. Des projets ponctuels à l'intérieur du tissu urbain conforteront aussi la production de logements locatifs sociaux, en particulier, lors d'opérations maîtrisées attachées à des emplacements réservés spécifiques ou d'opportunité à l'intérieur de programmes.

### *... 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 conduit à retenir les deux sites de Troussier et des Cavaliers pour des projets de renouvellement urbain.

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 de 122 sur site. La recombinaison s'effectue par tranche. Concernant les reconstructions, 62 logements ont été livrés, 30 le seront en juillet 2013 et les 30 derniers devraient l'être fin 2014. Parallèlement, les démolitions ont porté sur 100 logements, restent 40 à démolir dans l'été 2013.

Le projet de renouvellement urbain du **quartier Troussier** a vu la démolition de 70 logements. Ce quartier situé à l'Est de Villefranche-sur-Saône comptait 281 logements gérés par HBVS. Pour répondre aux dysfonctionnements repérés, des réflexions sur un projet de renouvellement urbain ont été engagées dès 2000. En 2003, le Comité Stratégique a validé les grands principes de ce projet :

- désenclaver le quartier,
- redéfinir les espaces publics et privés,
- déplacer la maison de quartier
- démolir 70 logements dans une optique de dédensification.

A ce jour, les travaux ont commencé et la démolition des 70 logements est achevée. Les travaux de réaménagement des espaces extérieurs et de désenclavement sont en cours. Le chantier de la maison de quartier est en cours de réalisation.

Une étude urbaine sur les **quartiers Belleroche / Beligny** a été lancée à l'initiative de la CAVIL et du bailleur HBVS afin de préfigurer un projet de rénovation urbaine dans le cadre d'un éventuel PNUR 2 (Programme National de Renouvellement Urbain).



Concernant le parc privé, la politique poursuivie vise à favoriser l'amélioration et l'adaptation des logements, notamment pour le maintien à domicile des personnes âgées et des personnes handicapées ou plus globalement à mobilité réduite. Suivant ce même axe, elle s'engage à lutter contre l'habitat indigne et la précarité énergétique.

Cette orientation rejoint celle de l'optimisation du parc de logements existant et donc une gestion économe du foncier agricole et naturel, ou non urbanisé.

### *... en apportant des réponses aux besoins des publics spécifiques*

Si l'offre de logements pour les publics fragilisés est à ce jour suffisante, l'objectif de la CAVIL est de maintenir une réponse satisfaisante en nombre et qualité de places d'hébergement (d'urgence, temporaire et transitoire) face à l'augmentation de la demande et à la fragilisation économique et sociale d'une partie de ses habitants, mais aussi dans un contexte dépassant les limites de son territoire.

Le vieillissement de la population et la gestion du handicap, ainsi que le desserrement des familles, la présence d'une population jeune, parfois étudiante, conduisent à une politique favorisant dans l'offre nouvelle, conjointement à celle existante, l'adaptation des logements aux enjeux sociodémographiques mis en évidence. Leur accessibilité, leur aménagement (ou leur facilité à s'adapter), leur situation en cœur de polarité (commerces, services, desserte TC), leur taille constituent une amorce de solution à développer en particulier dans les programmations maîtrisées.

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

L'agglomération de Villefranche-sur-Saône répondra aux besoins et aux prescriptions du schéma départemental d'accueil des gens du voyage avec l'aménagement d'un site spécifique. 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 et de restauration*

La qualité environnementale et l'efficacité énergétique de l'ensemble des projets d'aménagement s'imposent 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, sur la commune de Villefranche-sur-Saône du projet d'Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (ex- Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager).



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.

Plus spécifiquement, l'Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine assurera conjointement la protection du patrimoine urbain des secteurs du territoire de la Cavil présentant un intérêt culturel, architectural, urbain, paysager et historique. Les périmètres définis correspondent à trois types de protection en lien avec leurs caractéristiques, et concernent des zones plutôt vastes ou restreintes de Villefranche-sur-Saône. A l'intérieur de ces différents secteurs protégés, les éléments d'intérêt particulier sont identifiés en cohérence avec le PLU, de façon plus détaillée pour les bâtiments exceptionnels, mais aussi ceux d'intérêt urbain autour de la « nef ». Aussi, les prescriptions applicables aux secteurs et à plus d'une centaine de bâtiments définissent les conditions d'évolution des constructions existantes comme des secteurs non bâtis ou susceptibles de supporter un renouvellement urbain en fixant des règles d'urbanisme, mais surtout, en établissant des prescriptions architecturales, en interdisant certaines démolitions ou l'aménagement de certains espaces libres.

## ***3.2 UN DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE***

Le développement des Zones d'Activités Economiques s'est réalisé au gré 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 occupées, 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 le développement ou le 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 législatives et réglementaires 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.

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 en particulier : 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 », mais aussi par des dispositions inscrites dans le règlement du PLU.

### *Développement des ZAE*

Le développement de nouvelles Zones d'Activités Economiques se fera prioritairement en continuité des zones existantes, et principalement sur les secteurs Nord du territoire (zones Ave Maria et Porte en Beaujolais), mais aussi de la Chartonnerie, ainsi que sur le secteur Sud au Peloux.

Les secteurs Ave Maria et Porte en Beaujolais feront l'objet d'un projet d'aménagement 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 à terme depuis le centre de Villefranche par une ligne de transport en commun.

Ces sites sont fortement sensibles d'un point de vue environnemental (risque inondation, zone Natura 2000, ZNIEFF) 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'Épie 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'Épie, 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'Épie sera exclu de tout projet de développement afin de préserver la ressource en eau potable.

### *Développement du port de commerce, optimisation de 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, ainsi que la zone industrielle Nord, objet d'un projet de restructuration urbaine.

De même, de nombreux secteurs à vocation économique sont actuellement desservis par le réseau ferré. Ils devront être prioritairement dédiés 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 développé le futur pôle « Arnas – entrée Nord d'agglomération » avec la proposition d'activités complémentaires à celles du centre-ville de Villefranche-sur-Saône, sans entrer en concurrence avec celles-ci.

Au sein de la CAVIL, l'organisation commerciale structurée autour de quatre pôles majeurs (dont le centre-ville de Villefranche), un pôle secondaire et de pôles de proximité, assure une bonne complémentarité entre l'offre du centre-ville et l'offre périphérique que ce soit en termes de taille ou de positionnement d'enseignes nationales. De même, le centre-ville de Villefranche jouant un rôle structurant sur la CAVIL, dispose d'un atout lié à la diversité des secteurs d'activités qui devra être maintenue et valorisée.

Le maintien, et même le confortement, de cette complémentarité et de la diversité des secteurs d'activités constituent un objectif fort. Des liaisons urbaines et commerciales devront être renforcées ou créées pour assurer l'attractivité des nouveaux secteurs liés aux opérations d'aménagement. Une vigilance est également à maintenir sur le développement des activités de services non commerciaux de types banques / assurances qui engendrent une perte d'attractivité de certains secteurs.

En périphérie, le maintien des polarités de quartiers et des centres-bourgs intervenant dans la mixité urbaine et d'animation sociale, mais aussi des activités assurant la couverture des besoins quotidiens, est primordial pour répondre aux besoins de proximité des habitants.

## *Agriculture*

Face au processus de mutation des fonciers agricoles, des conditions de la pérennisation d'une agriculture viable économiquement doivent être mises en œuvre pour permettre 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 qui prenne en compte ces contraintes par 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'affaires 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 par la démarche lancée par la Commune de Villefranche-sur-Saône d'obtention de la labellisation « 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.

Le développement et le renforcement du réseau d'itinéraires de randonnées en conformité avec le PDIPR dans les communes de l'agglomération en lien avec le reste du territoire faciliteront la découverte du territoire et de son patrimoine architectural, urbain et paysager.

### ***3.3 UN DEVELOPPEMENT DES COMMUNICATIONS ELECTRONIQUES ET NUMERIQUES***

Le développement des communications électroniques et numériques constitue un enjeu fort pour la CAVIL et vise à permettre à la population, mais aussi aux acteurs économiques et aux collectivités publiques notamment, l'accès au réseau numérique avec ses nouvelles formes de services.

Le numérique participant au renforcement de la compétitivité de l'économie, la qualité d'accès au très haut débit s'est généralisée en 2009 sur tout le réseau du Rhône grâce au choix du Département du Rhône, dès 1995, porté sur la fibre optique pour son réseau câblé, réalisé dans le cadre d'un partenariat public/privé. Désormais, le réseau offre un débit allant jusqu'à 100 mégabits par seconde, soit cinq fois plus rapide que le meilleur débit ADSL.

Conformément à la politique de la Région Rhône-Alpes de répondre aux besoins actuels et futurs, de tous les rhônalpins et au Schéma directeur d'aménagement numérique du Rhône, la priorité est mise sur le territoire de Villefranche-sur-Saône devant être couvert en totalité à très court terme (horizon 2018) qui bénéficie déjà d'une très bonne desserte. Un autre objectif sera poursuivi pour équiper le territoire d'Arnas n'ayant pas participé au partenariat initialement, avec en particulier ses zones d'activités. Pour les communes de Gleizé et Limas, avec leur réseau assurant la desserte de près de 70 % des adresses, leur couverture totale constitue un objectif à horizon 2020.

Concernant l'amélioration du haut et du très haut débit mobile, les communications électroniques devront être réaménagées afin d'optimiser les bandes de fréquences déjà affectées, mais aussi nécessiteront ponctuellement l'implantation de nouvelles antennes.

Toutefois, des performances environnementales de ce secteur lié aux nouveaux services et technologies numériques ou électroniques doivent être exigées conjointement, par des démarches éco-responsables, le développement de filières vertes... rejoignant les objectifs du développement durable, en permettant de limiter les déplacements, d'avoir des interventions plus rapides, etc. mais aussi de généraliser le télétravail lorsqu'il est compatible avec l'activité, de développer l'administration électronique, et plus globalement d'accroître les usages du numériques.

Aussi, le développement des communications numériques nécessite de prévoir, en premier lieu, les équipements d'infrastructure et de favoriser l'évolution des usages numériques.



### ***3.4 UN DEVELOPPEMENT DE LA MOBILITE DURABLE ET RESPONSABLE***

Le territoire est en l'état très favorable à l'usage de l'automobile du fait du développement de la périurbanisation, de la structuration du réseau viaire et des contraintes de franchissement imposées par la présence de l'autoroute A 6 et de la voie ferrée à l'Est et de la topographie à l'Ouest.

Il s'agit désormais, sans négliger la place de l'automobile, de créer les conditions d'un développement des modes de déplacements actifs 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 :

- Affirmer une cohérence entre aménagement de l'espace et déplacement, notamment avec :
  - la mise en œuvre d'un axe fort de transport collectif entre 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 ;
- Promouvoir les différents transports collectifs du territoire pour qu'ils deviennent une alternative crédible à la voiture particulière tant pour les déplacements en échange entre les communes et Villefranche-sur-Saône, que pour les déplacements en interne à Villefranche-sur-Saône ou pour les échanges avec les agglomérations voisines dont celles de Lyon, Mâcon, Belleville ;
- Développer un maillage d'itinéraires cyclables et piétons, cohérent à l'échelle du territoire ;
- Structurer les réseaux routiers existants et projetés pour permettre de valoriser les modes de déplacements actifs et pour améliorer la qualité de vie dans les communes ;
- Poursuivre une politique de gestion coordonnée du stationnement avec les communes ;
- Inciter au développement des mobilités alternatives telles que le covoiturage, l'auto-partage.

#### ***Penser globalement aménagement et déplacement***

La densification des zones déjà urbanisées et le rapprochement des zones d'activités et d'habitat sont indispensables 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 à rechercher pour limiter les distances de déplacement et réduire par conséquent la facture énergétique et les émissions de gaz à effet de serre.

Les capacités d'urbanisation de secteurs libres seront liées aux conditions d'accessibilité et de desserte multimodale : 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.

# COHERENCE ENTRE URBANISATION ET RESEAU DE TRANSPORT URBAIN

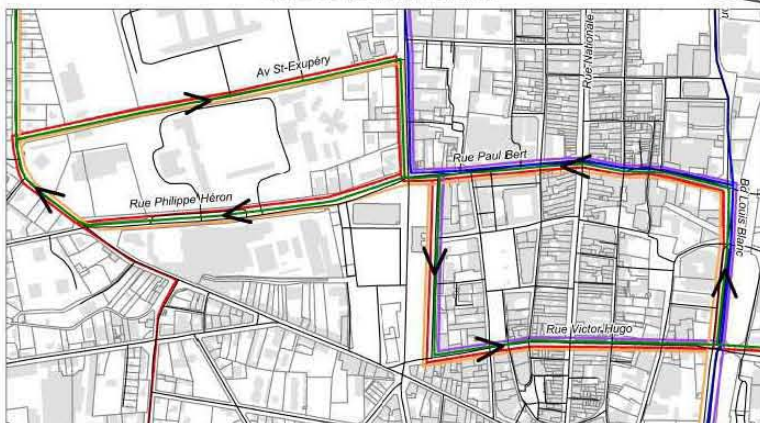


VILLEFRANCHE/SAONE

Jassans - Limelette

Echelle : 1cm = 300m

Centre-ville de Villefranche/Saône



## Lignes régulières de bus (réseau Libellule) :

- Ligne 1 : Limelette <-> Limas Collège
- Ligne 2 : Arnas Ecole <-> Route de Frans
- Ligne 3 : Gleizé Hôpital <-> Burdeau
- Ligne 4 : Burdeau <-> Limas Collège
- Ligne 5 : Mairie de Gleizé <-> Limas
- Zone de 300m autour des arrêts de bus

Service SIG Informatique - sig@cavil.fr - Février 2013 - Fond de plan cadastral, propriété de la DGI - sources : CAVIL



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'itinéraires cyclables et piétons. 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, limitation du trafic automobile). Ce n'est qu'à l'issue de ce processus que la pertinence du projet urbain sera établie.

### *Promouvoir les transports collectifs et de l'inter modalité*

L'augmentation générale des besoins de mobilité nécessite le **développement prioritaire des transports publics**, seuls à même de les prendre en charge sans aggraver les impacts négatifs sur l'environnement.

La restructuration du réseau et de l'offre en transports en commun de l'agglomération, mise en œuvre en 2010 avec le réseau Libellule, s'est traduite par une augmentation substantielle de la desserte de chaque secteur de l'agglomération.

L'agglomération a ainsi affirmé sa volonté d'améliorer et de promouvoir les transports en commun sur l'ensemble du territoire afin qu'ils deviennent une alternative crédible à la voiture particulière pour les déplacements.

Les objectifs portent désormais sur trois thématiques majeures :

- l'amélioration des performances du réseau (vitesse commerciale des bus, qualité des liaisons, fréquence, cadencement et amplitude des horaires) et son adaptation pour accompagner la densification des zones urbaines,
- le développement et la promotion de l'inter modalité autour d'un pôle d'échanges réaménagé à la gare,
- l'achèvement de la mise en œuvre du schéma directeur d'accessibilité des transports collectifs pour permettre aux personnes handicapées et à mobilité réduite d'utiliser quotidiennement 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'approche) sur des voiries telles que le boulevard Louis Blanc, la rue Philippe Héron, le boulevard Gambetta, la rue Paul Bert ;
- une prise en compte systématique de leur priorité au niveau des carrefours à feux. 80 % des carrefours régulés sont actuellement équipés pour assurer une priorité des bus. Les 20 % restants seront aménagés à court-terme ;
- 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). Ces éléments sont définis dans le cadre du schéma directeur d'accessibilité des transports collectifs réalisé et approuvé par la CAVIL en février 2009 ;

- la création de véritables lieux d'inter modalité (aménagement d'un véritable pôle multimodal d'échanges à la gare, 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 et avec l'agglomération mâconnaise devra être accompagné par la Communauté d'agglomération et ses partenaires : réflexions quant aux fonctions associées à la gare et à la future 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. C'est l'amorce de cette volonté qui a été mise en place sur la ville de Villefranche-sur-Saône, dans le cadre du nouveau plan d'organisation du stationnement. Ce plan vise à offrir des zones de stationnement centrales pour les clients des commerces, les usagers de courte et moyenne durées et pour les résidents, et à reporter sur la périphérie les zones de stationnement pour les usagers de longue durée.

De nombreux aménagements ont été réalisés et sont en projet sur le centre de Villefranche-sur-Saône pour faciliter la circulation des bus. Il s'agit notamment d'aménagements de voies réservées pour les bus, de mise en place de priorité pour les bus aux carrefours régulés.

Le nouveau réseau de transports collectifs mis en place sur l'agglomération en 2010 a permis de développer et d'améliorer la desserte sur le territoire. Pour l'ensemble des quartiers où le potentiel est le plus fort (en particulier Belleruche et Troussier), 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.

### *Développer une véritable trame vélo et piéton*

La pratique des mobilités douces implique un effort particulier sur la continuité, la sécurité, la lisibilité et le confort des itinéraires. Le réseau actuel se développe mais reste peu étendu, peu continu et de qualité variable. Les coupures physiques sont importantes et le relief est parfois dissuasif.

La **promotion de l'usage des modes de déplacements doux** (piétons, cyclistes) fait partie intégrante de la politique des déplacements urbains menée par l'agglomération.

Il s'agit à ce titre de favoriser ce type de mobilité :

- Par la mise en œuvre du schéma directeur vélo approuvé en 2009 en réalisant progressivement un réseau continu d'itinéraires cyclables aménagés (bandes cyclables principalement, mais également pistes cyclables, voies vertes, zones 30, etc.) avec près de 70 km projetés. Les grands principes de ce réseau sont notamment de :
  - ✓ Suivre les axes de voirie structurants plutôt que les itinéraires secondaires afin notamment faciliter la lisibilité et la mémorisation du réseau, de privilégier les trajets les plus directs et les plus courts, de desservir les pôles d'équipements, d'habitat et d'emploi, d'affirmer la légitimité du cycliste sur les espaces publics les plus fréquentés
  - ✓ Faciliter les échanges entre les territoires ;
  - ✓ Parvenir à une desserte équilibrée et homogène de l'agglomération.

- Cet effort sur l'infrastructure s'accompagne du développement d'une offre de stationnement dédiée, d'actions de promotion/ de pédagogie autour de la pratique du vélo (fête du vélo, challenge inter-entreprises), du jalonnement des itinéraires, de la mise en place de services de type location de vélos afin d'en encourager l'usage ;
- 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 transport collectif et les voies cyclables pour proposer une offre complète d'alternatives à l'automobile. Le Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) réalisé par les communes constitue également un élément important de cette politique. Il s'agit de replacer systématiquement le piéton au cœur de la ville par un meilleur partage de l'espace public ;
- Par l'intégration dans les futures opérations d'aménagement, de dispositions spécifiques et innovantes en matière de cheminements, de stationnement, d'espaces dédiés à ces pratiques de mobilité, et en garantissant la continuité des itinéraires.

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.

### *Favoriser le développement des nouveaux usages de l'automobile*

Développer des modes de transports durables, nécessite par ailleurs de penser différemment l'usage de la voiture en ville en essayant de diversifier ou de mutualiser son utilisation afin de limiter un usage individuel.

Parmi ces autres usages, on trouve notamment le covoiturage qu'il s'agit d'encourager.

Le **covoiturage** peut se définir par l'utilisation d'un véhicule par un conducteur non professionnel et des passagers, dans le but d'effectuer ensemble un même trajet. Cette pratique permet aux passagers, par exemple, d'économiser des dépenses de carburant ou d'éviter de perdre du temps s'ils n'avaient pu disposer d'un moyen de transport. Cette pratique permet la diminution des embouteillages, de la pollution et des accidents de la route.

Une centrale de covoiturage développée par le Département du Rhône, est mise à la disposition des collectivités qui en font la demande. Un site dédié aux habitants de la CAVIL pourra donc être intégré à cette plateforme. Des aires de stationnement réservées au covoiturage devront être identifiées ou créées, notamment au niveau des deux échangeurs de l'A 6 ainsi qu'aux principales entrées de l'agglomération.

Ces systèmes constituent des alternatives intéressantes à l'utilisation individuelle de la voiture, et à ce titre un bon complément des autres modes de transport durables que sont les transports collectifs ou les modes actifs (marche à pied, vélo...).

## ***Structurer les réseaux routiers existants et projetés pour permettre de valoriser les modes de déplacements actifs et pour améliorer la qualité de vie dans les communes***

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.

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, re-calibrage 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).

**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 de l'agglomération 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.

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.

## ***Maîtriser l'offre de stationnement***

Les enjeux en matière de stationnement se situent avant en tout en cœur d'agglomération sur la commune de Villefranche-sur-Saône.

Sur cette commune, les évolutions nécessaires de l'offre de stationnement et de sa gestion se feront selon les principes fondateurs suivants :

- maintenir des conditions attractives pour les résidents :
  - augmenter la capacité de stationnement disponible pour les résidents ;
  - rechercher l'optimisation de l'offre privée sous utilisée ;
- privilégier le stationnement des visiteurs :
  - améliorer 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, privilégier une offre gratuite de courte durée ;
- réorganiser le stationnement des pendulaires du centre-ville :

- encourager le stationnement des pendulaires à l'extérieur de l'hyper-centre (le report des pendulaires à l'extérieur du centre-ville permettra de libérer des places à destination des résidents et des visiteurs) ;
- développer et rendre plus attractive l'offre gratuite en périphérie de la nef.

Une amélioration de la gestion de l'offre existante (stationnement payant, durées autorisées, respect de la réglementation, mise en place de contrôle d'accès...) sera systématiquement recherchée avant d'augmenter les capacités de stationnement.

Dans le cas de développement d'aires de stationnement, celui-ci doit être optimisé afin de limiter les surfaces foncières consommées à cet usage. Ainsi, l'offre en superstructure, ou encore sous bâtiment sera privilégiée ainsi qu'une mutualisation de l'usage des places offertes.

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 gare de Villefranche-sur-Saône et la future halte ferroviaire d'Arnas présenteront un dimensionnement suffisant en termes d'offre de stationnement. Les capacités d'extension pour subvenir à une demande à moyen-long termes seront envisagées. Toutefois, la mise en place de zone de stationnement payant et contrôlé sera envisagée afin de limiter l'usage de la voiture individuelle et encourager le report modal pour accéder à la gare. Une tarification adaptée pour les usagers du TER devra être proposée.

Dans les autres secteurs de l'agglomération une attention sera portée à ce que l'équilibre entre l'offre de stationnement, le besoin et la demande soit maintenu. Ainsi la mise en œuvre d'une réglementation du stationnement (zone bleue, stationnement payant,...) pourra être envisagée en cas de déséquilibre entre l'offre disponible et son usage.

### ***Prendre en compte les transports et livraisons de marchandises***

Le transport de marchandises et leur livraison sont indispensables à la vie économique et sociale de l'agglomération. Chaque commune possède une ou plusieurs zones d'activités et les principales sont situées dans la plaine de la Saône, bordées par l'autoroute. Ces zones d'activités génèrent des déplacements de voitures particulières (employés, visiteurs) et de poids lourds (livraison, réception de marchandises). Les commerces des centres-villes des communes doivent être desservis régulièrement par des véhicules au gabarit important, qui ont rarement des places de livraisons disponibles, comme le long de la rue Nationale à Villefranche-sur-Saône.

La présence de la rivière et du port existant sur Villefranche-sur-Saône doit être un atout pour la desserte des marchandises. La plate-forme logistique portuaire est en liaison directe avec le ferroviaire et le réseau autoroutier.

L'enjeu pour l'agglomération est d'adapter le transport et la livraison des marchandises au contexte local.

Il s'agit principalement d'assurer l'approvisionnement des activités et commerces du centre-ville et de mettre en place des itinéraires logistiques à l'échelle de l'agglomération.

Parmi les actions à développer figurent notamment :

- Le jalonnement des itinéraires poids lourds à destination des principales zones d'activités à partir de l'élaboration d'un plan de circulation intégrant à la fois le transport routier et par fer, ainsi que les besoins d'informations associés ;
- La mise en place un groupe de travail permanent "Transport de marchandises" associant collectivités locales et professionnels, indispensable à l'initiation d'une réflexion commune entre les différents acteurs Ce groupe de travail pourra devenir une instance permanente de concertation sur le sujet de la logistique urbaine afin de renforcer la cohérence entre les politiques publiques et les acteurs de la logistique urbaine mais aussi de partager les connaissances et les savoir-faire ;
- L'élaboration d'un schéma des transports de marchandises et des livraisons (mise en cohérence des différentes réglementations en vigueur sur le territoire mais aussi sur le dimensionnement et la répartition des aires de livraison ainsi que sur la diversification des modes de transports de marchandises (vélo, train) ; création d'espaces logistiques maillant le territoire en anticipant les besoins à termes et identification des sites pouvant servir de points de regroupement/éclatement ;
- La préservation des sites embranchés et du potentiel du port fluvial. L'agglomération ayant la chance de bénéficier d'embranchement ferré sur son territoire, la vocation des sites situés à proximité pour des activités permettant du transport par fret est donc à préserver ;
- Le transport fluvial offre également la possibilité de combiner plusieurs modes de transport alliant qualité de vie, développement économique et respect de l'environnement. L'augmentation de capacité du port fluvial sera nécessaire pour maintenir sa dynamique et permettre l'augmentation des flux.



### **3.5 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 maîtrisée et limitée des espaces artificialisés aux dépens d'espaces agricoles**, notamment dans la partie Ouest du territoire générant des mutations paysagères importantes.

Néanmoins, en raison d'une valeur agricole et patrimoniale élevée des coteaux du Beaujolais, 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. Les franges urbaines qui feront l'objet de quelques développements, bénéficieront d'un traitement paysager adapté visant l'intégration des nouvelles constructions et assurant la transition entre les espaces.

Le projet de développement de l'agglomération définit une **enveloppe urbaine**, qui d'un côté contient l'étalement urbain et de l'autre, préserve des espaces agricoles fonctionnels et cohérents nécessaires au fonctionnement de cette activité économique gestionnaire de l'espace, et à ses mutations. La proximité des espaces agricoles avec l'espace urbanisé doit être préservée pour permettre un rapprochement des lieux de production avec les lieux de consommation, dans une perspective de raccourcissement des circuits.

#### ***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 (RD 306 et son prolongement sur la RD 686 (route de Belleville), Est (RD 44 (route de Beauregard), Ouest (RD 38 (route de Tarare) et la RD 43 (route de Longsard), 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**.

Sur le même principe, à l'échelle des communes et/ou des quartiers, les espaces d'entrée des centres ou pôles urbains des communes feront également l'objet d'un traitement paysager de qualité. Sont concernés :

- Entrée Sud de Villefranche-sur-Saône : rue d'Anse et Boulevard Henri Barbusse ;
- Entrées Est de Villefranche-sur-Saône : quartiers Ampère-Frans et Monplaisir ;
- Entrée Est du Bourg d'Arnas : route de Verrier ;
- Entrée Sud-Ouest de Limas : RD 70 (rue de la Corniche) ;
- Entrée Nord-Ouest de Gleizé : RD 44 (route de Montmelas).

Par ailleurs, la vallée de la Saône et notamment la façade fluviale 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.

Le territoire de la CAVIL et plus particulièrement celui de la commune de Villefranche-sur-Saône ne profitent qu'assez peu de la façade fluviale, caractérisée par différentes séquences. Des aménagements liés au développement d'activités touristiques et de loisirs pourraient être projetés afin de retrouver un lien avec la rivière, tels qu'une halte fluviale pour les bateaux en transit, un appontement pour bateaux à passagers, des aménagements nautiques à proximité des campings...



### 3.6 UNE GESTION DES ESPACES NON URBANISES

Engagée 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 et des infrastructures a considérablement réduit les surfaces des milieux naturels remarquables (bocage, prairies et boisements humides) et entraîné des ruptures des continuités écologiques.

L'objectif est aujourd'hui de **préserver les espaces naturels remarquables** caractéristiques du val de Saône, qui subsistent : les prairies de Bordelan, le Bois Baron, le pré des Joncs, le marais de Boitray afin de préserver durablement le potentiel de développement de la biodiversité sont indispensables pour renforcer le corridor écologique d'intérêt national du val de Saône. Dans cet objectif, il est primordial de reconquérir la façade fluviale de l'agglomération et 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 activités d'exploitation de matériaux devront s'inscrire dans une logique de valorisation environnementale et de reconstitution de la trame verte et bleue à l'issue des périodes d'exploitation.**

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 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. Les secteurs prioritairement concernés sont :

- Le Morgon : la faisabilité d'une restauration physique du cours d'eau est à étudier (retraitement du lit et des berges, suppression des obstacles) dans la traversée du centre-ville
- Le Marverand : optimisation de la circulation des populations piscicoles et de la faune associée aux milieux humides de part et d'autre de la voie ferrée, de la RD 306 et de l'A6.
- La Nizerand : la priorité est de retrouver progressivement l'espace de mobilité de la rivière et d'améliorer le franchissement des seuils. Le dévoiement de la rivière est également envisagé en bordure de la RD 44.

De même, les différents espaces verts participent 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 de la nature dans la ville.

## *Une priorité donnée à la ressource en eau*

La nappe alluviale de la Saône constitue une ressource en eau stratégique pour de nombreux territoires. Alors que les besoins en eau s'accroissent avec le développement urbain et que les effets du changement climatique s'accroissent et rendent la ressource de plus en plus vulnérable et convoitée, le territoire tient un rôle important dans la préservation de cette ressource, notamment au droit des champs captant de Beauregard, mais aussi sur l'ensemble de la nappe. Le projet de développement fait le choix d'une protection optimale de cette ressource stratégique en préservant de l'urbanisation les espaces riverains des champs captant 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**. La Communauté d'agglomération travaille à l'optimisation du réseau d'assainissement sur l'ensemble du territoire et le schéma directeur d'assainissement définit un certain nombre d'ouvrages à réaliser pour améliorer la qualité et la rétention des eaux.

## *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. L'élaboration vient d'être lancée par la Communauté d'agglomération d'établir un plan climat énergie territorial (PCET), ainsi qu'un bilan des gaz à effet de serre « patrimoine et services » et « territoire » relatif aux émissions directes et indirectes.
- 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 plus denses 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 définit avec précision les secteurs à enjeux. Le projet de territoire appréhende globalement la notion de risque, intègre la réalisation de dispositifs de rétention et veille à ce que l'urbanisation n'aggrave pas les phénomènes d'inondations et de ruissellement.

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.

### **3.7 DES OBJECTIFS DE MODERATION DE LA CONSOMMATION DE L'ESPACE ET DE LUTTE CONTRE L'ETALEMENT URBAIN**

Les objectifs, énoncés précédemment, de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain, en particulier pour l'habitat, visent au maintien des besoins en foncier au regard de la consommation des années 2000-2010 pour une croissance équivalente en moyenne. 57 hectares pourraient être nécessaires au développement de l'habitat et de 56 hectares pour l'accueil économique, y compris équipements publics, d'ici 2020. Toutefois, ces estimations, qui restent théoriques, sont ambitieuses, notamment en ce qui concerne le développement économique. Sont prévus à court terme le projet de renouvellement urbain de la ZI Nord, réutilisant du foncier aménagé, donc non comptabilisé, mais surtout le secteur « Arnas - Entrée Nord d'agglomération » très important en surface (48 hectares), à aménager progressivement en fonction des besoins, et très probablement sur une période dépassant 2020. Ces surfaces théoriques pourraient donc être pondérées au regard des années passées et du contexte peu favorable à la construction en particulier, mais aussi des surfaces mutables par des opérations de renouvellement urbain estimées à une cinquantaine d'hectares.

Cette démarche permettra progressivement de réduire la surface moyenne consommée par logement dans l'agglomération et plus particulièrement sur la Ville-centre, c'est-à-dire d'augmenter la densité de logements par hectare. Quant aux activités économiques et autres équipements indispensables au fonctionnement de la vie du territoire, la taille limitée du territoire, croisée à ses contraintes environnementales et la volonté de préserver un équilibre avec les espaces agricoles ont conduit à maximiser les espaces investis et ceux à développer.

Ainsi, le présent projet prévoit une extension mesurée de l'urbanisation grâce à une optimisation des surfaces utilisées conjointement à un programme de développement ambitieux.

Le total des zones à urbaniser (aménagements et constructions réalisés sur des terrains libres qu'ils s'agissent de jardins, parc, terrains agricoles ou naturels) du PLU représente 113 hectares environ (57 + 56) pour répondre aux besoins d'ici 2020.

A titre de comparaison, le POS approuvé en 2000 avait prévu, hors « dents creuses » comprises à l'intérieur du tissu urbain, 495 hectares de zones d'urbanisation à aménager (NA indicées) et d'urbanisation future (NA stricte), à ajouter aux 175 hectares de ZAC. Le bilan fait apparaître la consommation globale de 124 hectares par densification du tissu et par extension de l'enveloppe urbaine, pour la période 2000-2010, et 189 hectares pour la période 1984-2000, soit une moyenne de 12 hectares environ par an.

Les 113 hectares potentiellement mobilisables inscrits au Projet par extension se répartissent comme suit :

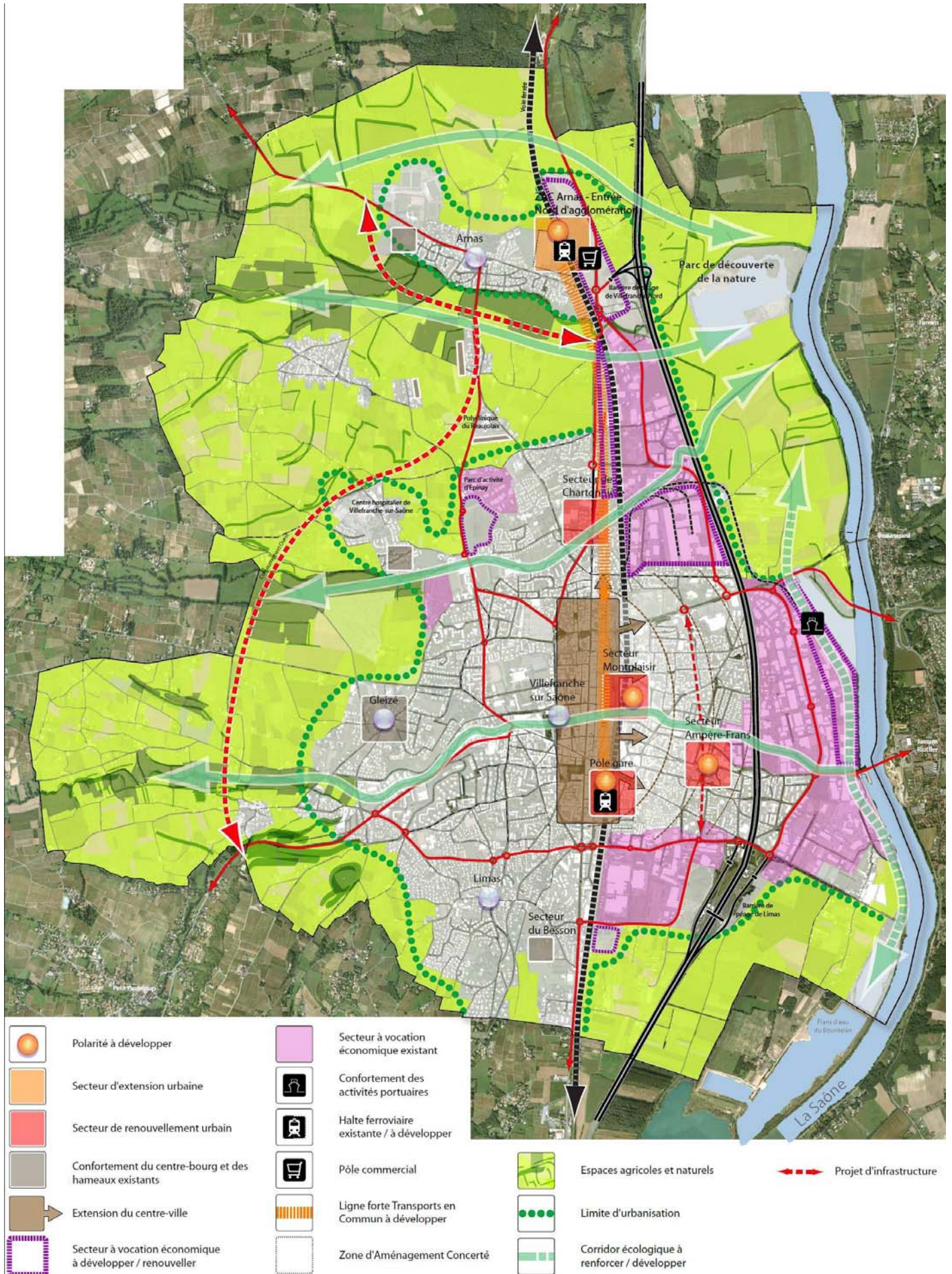
- pour l'habitat, 27,5 hectares auxquels s'ajouteront à terme 24,5 hectares, soit 52 hectares,
- pour l'activité, 15 hectares puis 38, soit 53 hectares,
- pour l'habitat et l'activité sur des secteurs mixtes, 8 hectares.

Or, pour le développement à horizon 2020, à minima, une vingtaine d'hectares de zones d'urbanisation future ne devraient pas être impactés, mais participent à terme à une cohérence d'aménagement.

A noter que 3 hectares seulement concernent le territoire de Villefranche-sur-Saône pour le développement économique ; les 3000 logements attendus n'impacteront donc pas de nouvelles surfaces naturelles ou agricoles se trouvant déjà à l'intérieur de l'enveloppe urbaine existante sur des programmes de renouvellement ou de densification du tissu. Il en est de même quant aux priorités d'utilisation foncière pour les communes de Gleizé et Limas, ainsi que dans une moindre mesure Arnas au regard d'un développement organisé autour d'opérations d'ensemble sur son bourg. Le foncier libre pouvant être construit ou densifié est évalué à une vingtaine d'hectares identifiés très ponctuellement à l'intérieur du tissu urbain pour de l'habitat et à une dizaine d'hectares pour des activités économiques.



# Schéma du Projet d'Aménagement et de Développement Durables



- |  |   |  |   |  |  |  |                         |
|--|---|--|---|--|--|--|-------------------------|
|  | Polarité à développer                                   |  | Secteur à vocation économique existant        |  | Espaces agricoles et naturels                |  | Projet d'infrastructure |
|  | Secteur d'extension urbaine                             |  | Confortement des activités portuaires         |  | Limite d'urbanisation                        |  |                         |
|  | Secteur de renouvellement urbain                        |  | Halte ferroviaire existante / à développer    |  | Corridor écologique à renforcer / développer |  |                         |
|  | Confortement du centre-bourg et des hameaux existants   |  | Pôle commercial                               |  |  |  |                         |
|  | Extension du centre-ville                               |  | Ligne forte Transports en Commun à développer |  |  |  |                         |
|  | Secteur à vocation économique à développer / renouveler |  | Zone d'Aménagement Concerté                   |  |  |  |                         |