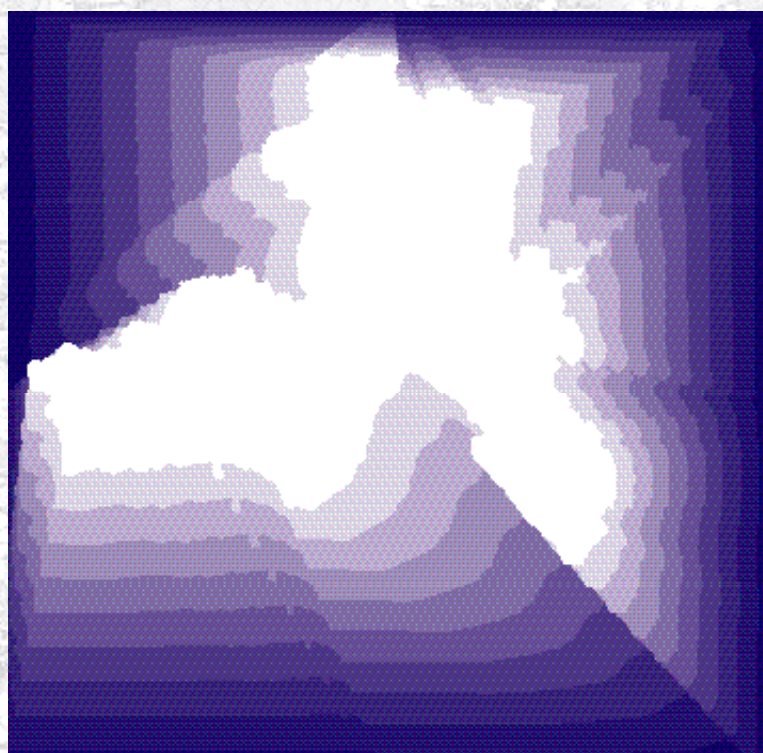


SYNDICAT MIXTE DU SCHEMA DIRECTEUR
BUGEY - COTIERE - PLAINE DE L'AIN

SCHEMA DIRECTEUR DU BUGEY COTIERE PLAINE DE L'AIN



TOME 2
Le parti d'aménagement
et sa mise en œuvre

Approuvé par le Comité Syndical le 22 novembre 2002

SOMMAIRE

Chapitre 1 - LE TYPE ET L'AMPLEUR DU DEVELOPPEMENT - PRINCIPES p. 4

Un développement équilibré	p. 5
Un développement plus modéré à l'ouest	p. 8

Chapitre 2 – LA STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT ET D'AMENAGEMENT p. 9

La stratégie spatiale d'aménagement et les objectifs de développement p. 10

1- Deux axes supports majeurs de l'urbanisation	p. 10
2- Un axe central naturel majeur : l'Ain	p. 12
3- Quatre entités rurales préservées	p. 13
4- Une armature urbaine renforcée	p. 14
5- Superposition de l'armature urbaine et du réseau d'infrastructures de déplacements	p. 17
6- Un positionnement régional affirmé	p. 18

Les politiques d'aménagement du territoire p. 20

1- L'accueil des activités économiques	p. 22
1.1. Une ZA de niveau 1 : le PIPA	p. 22
1.2. Une ZA de niveau 2 : 4 pôles d'intérêt départemental	p. 24
1.3. Les ZA de niveau 3 : pour chaque bassin de vie	p. 24
1.4. L'accueil de niveau 4 : pour garder des activités dans les communes	p. 24
1.5. Une option pour le moyen terme : accueillir une plate-forme de transbordement	p. 24
2- Habitat et Equipements	p. 25
3- Agriculture et Forêt	p. 27
4- Environnement : espaces et ressources naturels, protection des risques	p. 29
4.1. Les milieux naturels	p. 29
4.2. la ressource en eau	p. 29
4.3. Les granulats	p. 30
4.4. La gestion des déchets	p. 31
4.5. La prévention des risques	p. 31

5- Transports et déplacements	p. 32
5.1. Le réseau routier	p. 32
5.2. Les transports en commun	p. 35
5.3. Le transport des marchandises	p. 35

Chapitre 3 – LE PROJET DETAILLE	p. 36
--	--------------

1- Mettre en valeur le caractère rural du Bugey et de la Dombes de part et d'autre de la Plaine de l'Ain	p. 37
1.1- Le Bugey et le Sud Revermont	p. 38
1.2- Partie Sud de la Dombes	p. 12
2- Organiser les deux axes des coteaux qui structurent l'urbanisation	p. 40
2.1- L'axe de la Côtère de la Dombes	p. 40
2.1.1- L'agglomération de la Côtère : de Neyron à Béligneux entre côtère et Rhône	p. 40
2.1.2- La Côtère de Béligneux à Varambon – Pont d'Ain	p. 44
2.2- L'axe des contreforts du Bugey	p. 46
2.2.1- Le pôle d'Ambérieu-en-Bugey	p. 46
2.2.2- Le segment sud, d'Ambérieu-en-Bugey à Lagnieu et Lhuis	p. 49
2.2.3- Le segment nord, d'Ambérieu-en-Bugey à Pont d'Ain	p. 50
3- Au centre, garder une vaste plaine agricole autour de l'Ain	p. 52
3.1- La plaine	p. 52
3.2- Le Parc Industriel de la Plaine de l'Ain	p. 53
3.3- La rivière d'Ain	p. 54
4- Au nord, participer à l'organisation de la grande couronne burgienne	p. 55
4.1- Former la couronne verte de l'agglomération burgienne	p. 55
4.2- Développer les villages	p. 55
4.3- Créer une zone d'activités de niveau départemental à l'échangeur de Bourg-Sud	p. 55

<i>La diffusion et le suivi des orientations et des préconisations</i>	p. 58
Un préalable : l'organisation d'u Etablissement Public de Coopération Intercommunal	p. 58
Un espace de veille pour une nécessaire adaptation au contexte évolutif	p. 58
<i>La Définition des modalités d'application et l'élaboration d'outils spécifiques</i>	p. 60
La mise ne place d'outils de suivi spécifiques	p. 60
La diffusion des principes et concepts au sein des PLU de chaque commune	p. 60
2.1.2- La Côtière de Béligneux à Varambon – Pont d'Ain	p. 44
<i>La première phase de réalisation (Horizon 2007)</i>	p. 62

Chapitre 1
LE TYPE ET L'AMPLEUR DU DÉVELOPPEMENT
-PRINCIPES-

UN DÉVELOPPEMENT ÉQUILIBRÉ

Le souhait fondamental des membres du Syndicat Mixte est que le Schéma Directeur permette et encadre un **développement équilibré** de leur territoire.

L'important n'est pas d'atteindre 160 000 ou 200 000 habitants mais d'être un lieu de vie riche de différents atouts : des paysages de qualité, des activités nombreuses et dynamiques, des villes et villages accueillants dans tous les secteurs, qui concilient mobilité et cadre de vie.

L'analyse rétrospective du développement antérieur, et l'expérience, amènent les membres du syndicat à retenir un certain nombre de principes pour encadrer le développement futur

- **Pour un équilibre économique : lier croissance démographique et croissance économique**

Le premier moteur du développement local doit être la croissance des activités dans leur diversité sur place. C'est elle qui assure une certaine indépendance du territoire face au Grand Lyon, mais surtout un dynamisme économique propre, de la production de richesses localement (y compris pour les communes), et des économies des déplacements. **L'objectif est alors que population active et nombre d'emplois sur place progressent le plus possible au même rythme.**

Or, en 1999, un "déficit" (arithmétique) de 7 600 emplois existait entre population active (52 300 personnes) et emplois sur place (44 700). Il ne faudrait pas que cet écart se creuse (rapport de 0,85 entre emplois sur place et population active).

L'objectif peut être atteint puisque le territoire dispose d'un riche tissu d'entreprises et d'activités diversifiées, et peut être attractif pour des entreprises lyonnaises ou nationales cherchant de nouveaux sites.

Il nécessite, par contre, de revoir à la baisse les simulations démographiques de l'INSEE. En effet, selon ce principe d'équilibre, 196 000 habitants en 20 ans nécessiteraient la création de 25 000 emplois sur place¹, soit un taux de croissance annuel des emplois sur place de +2,12 %. Ce taux est très supérieur au taux moyen observé ces 15 dernières années (1,2 % entre 1975 et 1990) et est même supérieur au taux moyen observé entre 1990 et 1999 (2 %) pourtant très élevé.

L'application de l'un ou l'autre de ces taux permet d'envisager respectivement + 12 200 ou + 22 000 emplois d'ici 2020.

- **Pour un équilibre social : permettre la bonne intégration de tous**

L'objectif est de **garder et entretenir un dynamisme social propre au territoire**, ouvert à tous : faire en sorte que chacun puisse se loger, trouver les services, participer à la vie locale à l'échelle communale ou intercommunale afin que l'ambiance et le lien social dans les communes (et leurs groupements) ne se dégradent pas dans un anonymat généralisé.

L'expérience plaide alors pour **éviter les croissances par à coup ou trop importantes** (par exemple : + 50 % en 8 ans) pour permettre aux responsables publics d'accompagner la croissance en matière d'équipements ou services et permettre aux responsables associatifs divers de tisser des liens.

¹ $196\,000 \times 0,42$ (taux de population active) $\times 0,85$ (rapport entre emplois sur place et population active) = 70 000 emplois sur place, soit + 25 000 de plus que les 45 000 présents en 1999

- **Pour un équilibre écologique : préserver le caractère rural du territoire et ses ressources**

La présence de la nature (agricole, boisée, libre) est encore largement dominante dans le territoire et doit le rester pour des motifs écologiques (protection de la ressource en eau surtout), esthétiques et sociales (attractivité résidentielle), économiques (vitalité de l'agriculture).

Les caractères ruraux du Bugey, du Revermont, de la Dombes, de la plaine de l'Ain **doivent être respectés et valorisés par un mode de développement urbain moins consommateur d'espaces agricoles ou naturels, par une qualité architecturale et urbaine améliorée.**

La maîtrise de la consommation de l'espace, notamment par la densification de certains secteurs est abordée dans une logique de **développement durable du territoire.**

L'enjeu est alors autant celui de la préservation, pour les générations futures, du capital spatial, que celui de l'amélioration des conditions nécessaires pour permettre l'organisation efficace de services à la population au premier titre desquels les transports en commun.

- **Pour un équilibre géographique : favoriser le développement des territoires moins dynamiques**

Le diagnostic du territoire met en évidence un déséquilibre de développement entre :

- d'une part, l'Est du territoire, où le Bugey-Revermont a connu à la fois la fin de l'exode rural agricole et une récession industrielle liée à la fermeture d'entreprises de textile, sans connaître d'engouement résidentiel compte-tenu de son éloignement des axes de communications ;
- d'autre part, l'Ouest du territoire (la Côtière + plateau de la Dombes + plaine du Rhône) qui a connu une expansion phénoménale entre 1975 et 1999 : 43 % des nouveaux habitants (17 000 sur 39 000) et 66 % des nouveaux emplois s'y sont concentrés.

Ce site, très contraint (géographiquement mais aussi réglementairement pour de nombreux motifs de protection) et très urbanisé en continu le long de la RN 84, ne dispose plus de grandes capacités physiques d'accueil, sauf à urbaniser massivement sur le plateau de la Dombes ou la plaine du Rhône... ce qui serait contraire au principe de protection du caractère rural énoncé ci-avant.

La poursuite des tendances passées dans ce secteur n'est donc ni réaliste, ni raisonnable.

L'objectif général recherché est alors de **freiner l'accueil de nouveaux habitants à l'Ouest du territoire du Schéma Directeur et à le reporter -en partie- à l'Est, vers le Bugey.**

- **Pour un équilibre fonctionnel : assurer l'accessibilité et le fonctionnement interne des territoires**

L'équilibre géographique du périmètre repose aussi sur la qualité des relations et des échanges existant, pour les voyageurs comme pour les marchandises, aussi bien pour les déplacements internes que pour les accès aux grands pôles d'attraction extérieurs, en particulier les agglomérations lyonnaise et burgienne, ou les grandes destinations nationales et internationales.

Or, **les saturations des axes de transports** (ferroviaires ou routiers, pour les personnes ou les marchandises) en certains points relevés au diagnostic (axe ferroviaire des TER, jonction A42 A46, RN 84 dans la Côtière, franchissement du Rhône) posent déjà problème.

Par ailleurs, les incertitudes pesant sur les grands dossiers d'infrastructures d'intérêt international ou national risquent de bouleverser les réseaux et le territoire.

Le développement envisagé par le présent Schéma Directeur **ne pourra fonctionner qu'à la condition qu'il soit accompagné par d'importants efforts d'amélioration** dans ces domaines. A défaut, il vaudrait mieux freiner et limiter la croissance urbaine

Sur les secteurs les plus urbanisés du territoire –agglomération de la Côtière et agglomération d'Ambérieu-en-bugey, une mise en cohérence des interventions des différents acteurs des transports et des déplacements est nécessaire afin de permettre l'organisation d'un **système intermodal efficace**.

UN DÉVELOPPEMENT PLUS MODÉRÉ A L'OUEST

Compte tenu des quatre grands choix fondamentaux ci-dessus, le Syndicat Mixte pour la révision du Schéma Directeur souhaite **un développement plus modéré** que ne le laissent présager les poursuites de tendances simulées par l'INSEE.

Il se fixe pour objectifs quantitatifs :

- d'accueillir l'accroissement naturel de la population et de nouveaux habitants venus de l'extérieur (Lyon, Bourg-en-Bresse...) en corrélation avec un accroissement des emplois sur place,
- de freiner l'expansion à l'Ouest et de la favoriser à l'Est,
- de recentrer l'urbanisation autour et au cœur des villages et surtout des villes.

La projection de population faite en liant croissance démographique et croissance de l'emploi permet de fixer entre 160 000 et 180 000 le nombre d'habitants souhaité en 2020 (selon que l'on retient l'une ou l'autre des tendances de croissance de l'emploi observée ces dernières années : 1, 2% ou 2% annuellement).

Cet objectif retenu nécessitera de freiner l'apport de population extérieure, en particulier dans le secteur Ouest, et en milieu rural ; ce qui amènera à devoir résister, dans certains cas, à des pressions multiples et fortes.

La stratégie spatiale d'aménagement et les objectifs de développement vont permettre de préciser où et comment les accueillir.

Chapitre 2

LA STRATEGIE DE DÉVELOPPEMENT ET D'AMENAGEMENT

LA STRATÉGIE SPATIALE D'AMÉNAGEMENT ET LES OBJECTIFS DE DEVELOPPEMENT

Le diagnostic du territoire a mis en évidence la structuration paysagère et l'organisation urbaine du BUCOPA :

- quatre grandes entités rurales Bugey-Revermont, Dombes, Plaines agricoles de l'Ain et de Bourg-en-Bresse,
- deux axes géographiques forts -la Côtière et le contrefort du Bugey-Revermont- supports de l'armature urbaine principale du territoire ayant une tendance spontanée à l'occupation dense et linéaire ; comme cela s'est produit pour la Côtière "de Neyron à Dagneux",
- un axe naturel : l'Ain, colonne vertébrale peu perceptible au premier regard mais véritable axe de gravité du territoire,
- le Rhône au Sud, qui marque une limite, peu franchie.

La stratégie spatiale d'aménagement s'appuie sur cette structure et fixe les objectifs de développement par sous-secteurs en tenant compte des critères d'équilibre fixés ci-dessus et de leurs caractéristiques paysagères, urbaines, environnementales et socio-économiques .

1. Deux axes supports majeurs de l'urbanisation

La force historique et géographique structurante des coteaux (Côtière-Bugey) est reconnue comme support majeur de l'urbanisation mais il paraît nécessaire de mieux organiser leur développement en l'anticipant et en le maîtrisant : il ne faut pas les laisser se remplir par des constructions au bout le bout qui détruiraient, à long terme, leur qualité paysagère et créeraient, à très long terme, une conurbation urbaine continue de Lyon à Pont d'Ain d'une part, de Lhuis à Journans d'autre part (via Lagnieu, Ambérieu-en-Bugey et Pont d'Ain).

On inscrira donc des zones urbaines (villes et villages) bien délimitées dans les coteaux pour préserver les espaces naturels ou agricoles dominant par ailleurs.

Ainsi, des **coupures vertes** alterneront avec les zones urbaines en bas des coteaux, le long des routes pour qu'en aucun cas les villages ne se rejoignent . Ces coupures vertes sont délimitées au Plan du Schéma Directeur qui institue des "**routes vertes**" et indique les "**fins d'urbanisation**" aux abords des zones agglomérées. Il ne sera pas implanté de nouvelles constructions (sauf en épaisseur, dans les parcelles déjà bâties, ou à proximité immédiate) le long de ces routes vertes, et sur une certaine profondeur –qui reste à déterminer par les communes dans leurs documents d'urbanisme pour protéger précisément les espaces visuels concernés- .

Par principe, cette épaisseur doit être la plus profonde possible pour maintenir l'appréhension des paysages la plus ouverte possibles depuis les voies.

Dans cet esprit, elles ne pourront être réduites à de simples masques visuels organisés à partir de quelques haies.

Les **lignes de crête et hauts de coteaux** seront protégées de l'urbanisation comme indiqué au Plan du Schéma Directeur qui localise la "**ligne naturelle des coteaux à préserver**".

- **L'axe Contrefort du Bugey devra connaître un rythme de croissance plus élevé** que celui de la Côtière compte tenu de ses capacités physiques plus grandes, de la présence d'Ambérieu-en-Bugey, première ville du territoire à affirmer, et de la volonté de susciter un développement résidentiel dans l'arrière-pays du Bugey et à l'Est du territoire. L'objectif de croissance démographique est **fixé entre 50 et 70 %** d'ici 2020 (24 % entre 1975 et 1999).
- **L'axe Côtière connaîtra, lui, un développement globalement plus modéré** compte tenu :
 - son importante densité depuis les portes de Lyon jusqu'à Béligneux ,
 - de la volonté de stopper à Béligneux la conurbation urbaine depuis Lyon,
 - volonté de protéger le plateau de la Dombes, les abords du Parc de Miribel-Jonage et le début de la plaine de l'Ain d'une urbanisation trop forte.

Au-delà de Meximieux, des capacités de développement sont encore possibles au sein de l'agglomération de Meximieux et à l'intérieur des communes rurales de l'axe (même modérément).

L'objectif de croissance peut être **fixé entre 20 et 30 % pour l'agglomération de la Côtière, 30 à 50 % au-delà.**

Globalement, ces deux axes sont appelés à accueillir les trois quarts de l'accroissement démographique (72 ou 73 % selon les hypothèses – voir tableau p)

2. Un axe central naturel majeur : l'Ain

Véritable épine dorsale du territoire, la rivière d'Ain constitue le trait commun qui relie les ensembles urbains, géographiques, agricoles du territoire du Schéma Directeur. Axe de symétrie entre les deux lignes majeures d'urbanisation que constituent les coteaux, il en marque la séparation, par l'espace agricole de la plaine de l'Ain qui lui est rattaché.

Cette rivière, dont la richesse naturelle, hydraulique, récréative, halieutique n'est plus à démontrer, et dont dépend, pour une bonne partie, la richesse en eau potable de la région par la nappe souterraine qui lui est liée, fait l'objet d'un Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux qui permettra sa préservation.

Pour ce faire, le SAGE du Bassin Versant de la Basse vallée de l'Ain fixe plusieurs orientations pour la rivière mais aussi ses affluents :

- protéger la ressource en eau souterraine,
- conserver à la rivière sa dynamique fluviale, notamment dans ses déplacements latéraux,
- préserver les milieux annexes, gérer au mieux le risque inondation,
- développer une gestion locale est concertée.

Le Schéma Directeur confirme la vocation naturelle et de l'intérêt environnemental de cet axe en inscrivant au Plan "l'espace de liberté" de la rivière, nécessaire à son fonctionnement et à son évolution -la rivière d'Ain étant en effet particulièrement mobile- et en affirmant la volonté de préservation de la nappe phréatique qui lui est liée.

3. Quatre entités rurales préservées

Outre le fait de chercher à favoriser la densification et la mixité des villes et villages, la polarisation du développement urbain sur les 2 axes répond à l'impératif vital de préservation des espaces agricoles et naturels et des ressources naturelles qui y sont liées.

Dans la Dombes, le Bugey-Revermont, les plaines de l'Ain et de Bourg-en-Bresse, les espaces agricoles forestiers et naturels resteront largement dominants.

Pour ce faire, l'urbanisation sera regroupée autour et au cœur des villages et hameaux existants : l'occupation des « dents creuses », la réutilisation de bâtiments vacants, les constructions en continuité avec le bâti existant et les formes de développement urbain de façon radioconcentrique seront privilégiées. A l'inverse, l'étirement des constructions le long des voies et les créations de lotissements en plein champ seront évités.

Cette politique leur permet d'affirmer leurs atouts propres : organisation en villages, architecture spécifique, dominante de paysages agricoles et forestiers, mise en valeur des sites naturels et des rivières .

On retrouvera donc un rythme de développement en milieu rural plus modéré dans les secteurs qui ont déjà connu une forte croissance.

- **La Dombes-Est**, où la pression urbaine liée au desserrement lyonnais est la plus forte, connaîtra une **croissance beaucoup plus modeste** que par le passé (+ 170 % entre 1975 et 1999), compte tenu de son intérêt écologique majeur et de son rôle de couronne verte et agricole de l'agglomération lyonnaise. L'objectif est fixé à **+ 20 %** d'ici 2020.
- Dans **la plaine de l'Ain**, qui a aussi connu un développement soutenu (+ 80 % entre 1975 et 1999), **le développement sera ralenti, mais dans une moindre mesure**. L'objectif est de ramener la croissance **entre + 40 à + 50 %** d'ici 2020.
Le développement du PIPA au Sud du secteur sera par contre soutenu.
- Dans **la plaine de Bourg en Bresse**, le développement résidentiel a été plus tardif que celui de la plaine de l'Ain. Il peut **se poursuivre au même rythme (+ 50 à + 60 %** d'ici 2020) mais aux conditions urbaines fixées : non étalement, recentrage.
- **Le renouveau résidentiel du Bugey-Revermont sera soutenu** par une politique active d'accueil : occupation des logements et bâtiments vacants, implantation de logements locatifs divers, offres foncières, amélioration des dessertes. Le développement des NTIC permettant un travail à domicile et des vies professionnelles plus nomades, le développement des activités au pied du Bugey et le maintien des activités locales devraient favoriser le mouvement .

Un renversement ambitieux de tendance pourra être fixé avec **+ 20 à + 40 %** d'habitants d'ici 2020.

4. Une armature urbaine renforcée

Le diagnostic a mis en évidence **la hiérarchie urbaine du territoire, avec l'agglomération de la Côtière et Ambérieu-en-Bugey comme "pôles urbains", les villes de Meximieux, Lagnieu, Pont d'Ain, et Saint Rambert-en-Bugey comme bourgs-centres**. A l'exception de Saint-Rambert-en-Bugey, ces pôles sont situés sur les 2 axes majeurs de la structuration urbaine choisie pour le territoire. Il faut compléter cette hiérarchie en y inscrivant le PIPA comme pôle d'activités majeur.

On cherchera à **renforcer ces pôles dans leurs fonctions** pour répondre aux besoins de mixité des fonctions et de diversité de l'habitat, et des services énoncés comme principes ci-avant.

Les 2 pôles urbains accueilleront les équipements et services d'intérêt supérieur (nécessaires à l'ensemble des populations de leur « pays » ou aires d'attraction) comme les lycées, piscines, équipements culturels... Les pôles intermédiaires accueilleront les services de proximité (collèges, perceptions, gymnases, gendarmeries ...).

Ce développement se fera par **densification interne** (les capacités étant particulièrement importantes à Ambérieu-en-Bugey, et, dans une moindre mesure, dans l'agglomération de la Côtière et à Pont d'Ain) et **dans les zones d'extension** prévues au présent Schéma Directeur. Ces zones d'extension se développeront « en épaisseur », dans le sens directionnel indiqué au Plan général du Schéma Directeur.

A eux deux, ces pôles urbains sont appelés à accueillir près de la moitié de l'accroissement de population (entre 44 et 45 % selon les hypothèses retenues – voir tableau p).

Cet objectif implique une orientation de l'offre en logements vers des formes nouvelles d'habitat plus denses, structurant les vieilles et permettant une meilleure utilisation des transports en commun.

- **L'agglomération de la Côtière** connaîtra un développement moindre que par le passé mais quantitativement non négligeable.

Mais des capacités de densification et le simple accroissement naturel de la population amènent à prévoir tout de même une croissance de l'ordre de **+ 20 % à + 30 %** d'habitants d'ici 2020.

- **Ambérieu-en-Bugey s'affirmera comme ville centre** de ce vaste territoire, rayonnant sur la plaine de l'Ain, le Bugey et les côtières pour faire contrepoids à l'attractivité lyonnaise en matière de services, culture, commerces car la banlieurisation existe aussi dans ces domaines.

L'objectif à long terme est qu'Ambérieu-en-Bugey devienne et soit reconnue comme **petite ville d'intérêt régional**.

Pour cumuler un certain nombre de fonctions supérieures (centre d'affaires, équipement culturel fort, enseignement post-bac et formation professionnelle...), il faut aussi globalement que la ville croisse tant en nombre d'habitants, qu'en vitalité et en qualité urbaine.

Jusqu'à présent, le seuil de population et le rythme de croissance (+ 20 % en 25 ans) sont trop modestes pour que ce pari puisse être remporté rapidement. Mais une politique menée à long terme peut le permettre. Les atouts existent, malgré les faiblesses, et la croissance lyonnaise nécessite de créer des pôles secondaires.

L'objectif ambitieux peut être de **quasi doubler de population d'ici 2020** (+ 70 % à + 90 %). Il peut être atteint si l'on organise les moyens (plan de développement, plan d'urbanisme, coopération intercommunale...).

Pour ce faire, l'élaboration d'un **Schéma de Secteur** (au sens de l'article L.122-1 du Code de l'Urbanisme) est envisagé **sur l'agglomération** selon un périmètre restant à préciser (une zone de principe est proposée et portée au Plan du Schéma Directeur).

Les bourgs-centres (Meximieux, Lagnieu, Pont d'Ain et Saint-Rambert-en-Bugey) méritent de se développer encore, par une politique mixte et intercommunale : accueil d'activités dans les zones d'activités stratégiques, d'activités et services mixtes dans les centres, de logements..., amélioration de la desserte ferroviaire TER. Ces villes sont le cœur de petits bassins de vie à taille humaine qu'il faut renforcer. Une croissance de **+ 30 % à + 50 %** selon les cas est envisageable sur la même période. Pièce maîtresse du développement économique du territoire, le **PIPA** sera développé et étendu selon la politique présentée ci-après (p. 21).

Entre les pôles de la plaine, de vastes coupures vertes sont préservées, la délimitation des **"routes vertes"** portées au Plan du Schéma Directeur devant bloquer la tendance à l'urbanisation continue spontanée constatée ces dernières années.

(Un schéma de l'armature urbaine sera inséré ici).

SIMULATIONS DÉMOGRAPHIQUES (ACEIF*)

	ÉVOLUTIONS PASSÉES						ÉVOLUTIONS PROJÉTÉES					
	Nombre d'habitants		² 1975-1999		Taux de croissance annuelle	Répartition géograp. 1999	Taux annuel	Évolution 2000-2020 en %	Population 2020	² 1999-2020 en nbre	Répartition géographique 2020	
	1975	1999	Nbre	%								
Dombes	2 812	7 591	4 779	170	4	6,15	0,87	20	9 109	1 518	5,53	<i>Hypothèse basse</i>
							1,26	30	9 868	2 277	5,40	<i>Hypothèse haute</i>
Bugey	9 889	9 589	-300	-3		7,8	0,87	20	11 507	1 918	6,99	
							1,61	40	13 425	3 836	7,35	
Plaine de l'Ain	6 838	12 290	5 452	80	2,4	9,9	1,61	40	17 206	4 916	10,45	
							1,95	50	18 435	6 145	10,09	
Plaine de Bourg en Bresse	3 589	6 185	2 596	72	2,2	5	1,95	50	9 277	3 092	5,64	
							2,26	60	9 896	3 711	5,42	
Côtière Dombes	32 136	51 850	19 714	61	1,9	42	0,98	22,75	63 646	11 796	38,67	
							1,46	35,5	70 256	18 406	38,45	
Dont agglomération Côtière	24 148	37 593	13 445	56	1,8	30,5	0,87	20	45 112	7 519	27,41	
							1,26	30	48 871	11 278	26,75	
Dont agglomération Meximieux	3 988	7 943	3 955	99	2,8	6,4	1,26	30	10 326	2 383	6,27	
							1,95	50	11 914	3 971	6,52	
Autres communes	4 000	6 314	2 314	58	1,85		1,26	30	8 208	1 894	4,99	
							1,95	50	9 471	3 157	5,18	
Piémont Bugey	29 012	35 906	6 894	24	0,9	29,1	1,95	50	53 859	17 953	32,72	
							2,53	69	60 835	24 929	33,30	
Dont agglomération Ambérieu	13 277	17 441	4 164	31	1,1	14,1	2,56	70	29 650	12 209	18,01	
							3,1	90	33 138	15 697	18,14	
Autres communes	15 735	18 465	2 730	17	0,6		1,3	31,1	24 209	5 744	14,71	
							1,95	50	27 697	9 232	15,16	
TOTAL	84 276	123 411	39 135	46	1,5	100	1,38	33,4	164 604	41 193	100	
							1,88	48	182 715	59 304	100	
Prévisions INSEE avec poursuites de tendances							1,95	59	196 000	73 000		

* A faire examiner par l'INSEE

5. Superposition de l'armature urbaine et du réseau d'infrastructures de déplacements

Les voies de communications routières et ferroviaires se sont historiquement développées en symbiose avec le développement urbain du territoire. La création de l'A 48 permettra de rejoindre encore plus facilement les pôles du Parc Industriel de la Plaine de l'Ain et de Lagnieu .

La présente stratégie d'aménagement et de développement s'appuie sur cette armature des voies de communications existantes, sans en nécessiter de nouvelles .

Mais d'importantes améliorations seront à entreprendre pour permettre des déplacements fluides dans un territoire comptant 40 à 50 000 personnes supplémentaires et 16 à 20 000 emplois de plus.

Le développement urbain envisagé –tant dans ses localisations que dans ses formes- est lié :

- **au développement des transports collectifs**, par route ou par fer, dans les différents pôles urbains du périmètre (agglomération de la Côtière, de Meximieux et d'Ambérieu-en-Bugey), entre eux et entre eux et l'agglomération lyonnaise. **L'organisation des rabattements des déplacements individuels routiers vers les stations de transport en commun dans les pôles est alors un préalable indispensable.**
- **à l'amélioration de la fluidité des axes routiers et ferrés vers l'agglomération lyonnaise**, en sachant qu'aucune nouvelle pénétrante routière supplémentaire n'est prévue.

L'enjeu pour les secteurs les plus urbanisés et/ou qui accueilleront prioritairement le développement du territoire, est d'aborder la question des transports et déplacements de **manière globale** –tant dans sa localisation que son organisation ou dans les modes de transport concernés-

Sur le secteur de la Côtière l'élaboration d'un Schéma de Cohérence des Transports permettra une telle approche.

L'impact sur le territoire du Schéma Directeur des grands projets d'infrastructures d'intérêt international ou national à l'étude (liaison Lyon-Turin, LGV Rhin-Rhône, contournement fret Est de Lyon) sera, le temps venu, examiné pour que les éventuelles propositions bénéficient au territoire et ne le dégradent pas.

6. Un positionnement régional affirmé

Cette stratégie permet d'assurer les grandes fonctions d'intérêt régional reconnues à ce territoire.

Elle est compatible avec les souhaits des acteurs régionaux et nationaux (au vu des Schémas Directeurs périphériques existants et des documents en cours d'élaboration -autres Schémas Directeurs, Directive Territoriale d'Aménagement de l'aire urbaine de Lyon-) de voir le Schéma Directeur Bugey Côtière-Plaine de l'Ain participer :

- à la **préservation de la ressource en eau**, les gisements de la Dombes et de la Plaine de l'Ain participant à l'équilibre hydrologique régional,
- au maintien de **grandes couronnes vertes autour des agglomérations** lyonnaise et burgienne et, par là, à la limitation de leur étalement urbain,
- à l'**accueil de grandes entreprises** ne trouvant plus de place adaptée dans l'agglomération lyonnaise grâce à l'offre de terrains **du Parc Industriel de la Plaine de l'Ain**,
- à la **limitation des déplacements automobiles** anarchiques en resserrant l'urbanisation autour des axes desservis par les transports en commun.

L'affirmation d'Ambérieu-en-Bugey comme pôle nécessaire à l'autonomie du territoire souhaité en permettant l'accueil de populations, activités, services, équipements et en répartissant les déplacements pour ces motifs différemment.

Elle participe, à long terme, à l'organisation d'une troisième couronne de l'agglomération lyonnaise, située dans un rayon d'une demi heure à une heure de temps d'accès, et bien coupée de la conurbation lyonnaise par des espaces agricoles et forestiers protégés (ici, la plaine de l'Ain).

Les objectifs de développement et la stratégie spatiale d'aménagement arrêtés ci-avant, se déclinent et seront mis en œuvre selon les politiques thématiques suivantes .

1. L'accueil des activités économiques

Pour que le territoire Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain dispose d'une vie économique propre, le **principe de lier croissance démographique et croissance économique** a été retenu. Il permet de se fixer comme objectif théorique d'accueillir entre 20 000 et 24 000 emplois supplémentaires sur place d'ici 2020 et 10 à 11 000 d'ici 2010 (voir tableau ci-contre).

Il est alors indispensable d'offrir des conditions d'accueil satisfaisantes pour les entreprises, en ayant une **offre immobilière hiérarchisée et diversifiée**.

De très nombreuses entreprises se localisent dans le tissu urbain existant (plus de la moitié ces dernières années) mais d'autres ont besoin de s'implanter dans des zones spécifiques ou d'activités.

La compétence du développement économique étant de plus en plus assumée par des EPCI à fiscalité propre (créant le plus souvent des zones d'activités intercommunales avec taxe professionnelle de zone ou taxe professionnelle unique), cette mise en commun permet dorénavant de **limiter le nombre et l'éparpillement des zones d'activités**.

Il faut toutefois, maintenir un certain type d'activités dans les communes **pour favoriser le mélange des genres et la proximité d'emploi** ainsi que le préconise d'ailleurs la loi SRU.

La présente proposition ne remet pas en cause les zones d'activités existantes. Les extensions et densifications prévues par les PLU en vigueur à la date d'approbation du Schéma Directeur, devront **respecter les mesures de protection et de mise en valeur** indiquées au plan.

En outre, la forme de leur développement **respectera les préconisations** mentionnées page 13 (développement en épaisseur ou radio concentrique, non étirement le long des voies...).

Dans le but, d'une part de favoriser la mixité urbaine en maintenant les fonctions commerciales en centre ville, et d'autre part, de limiter les déplacements, **l'accueil et le développement de nouvelles surfaces commerciales sont réglementés** : aucun magasin de commerce de détail ou ensemble commercial d'une surface de vente supérieure à 2 500 mètres carrés ne pourra être implanté sur le territoire. Dans l'agglomération d'Ambérieu-en-Bugey, cette limite est portée à 6 000 mètres carrés.

TYPOLOGIE DES ZONES D'ACTIVITÉS PRÉVUES AU SCHÉMA DIRECTEUR

	<i>Type d'activités dominant</i>		
	Industrielles, logistique, tertiaires, technologiques	Artisanat, activités mixtes (services/artisanat/commerce)	Commerce traditionnel
Niveau 1 Régional majeur	PIPA		
Niveau 2 Départemental	Bourg Sud (La Vavrette) Pont Rompu (Pont d'Ain, Saint-Jean-le-Vieux) Agglo d'Ambérieu-en- Bugey Agglo de la Côtière		
Niveau 3 Bassins de vie		Meximieux Lagnieu Saint-Rambert-en-Bugey Briord Lhuis Saint-Martin-du-Mont (Le Molard)	Tous les pôles
Niveau 4 Communal		Toutes les communes	Toutes les communes

1.1. Une Z.A de niveau 1 : le PIPA

Le Parc Industriel de la Plaine de l'Ain est une zone d'intérêt régional majeur pour l'accueil d'activités industrielles, logistiques et technologiques.

La plaine de l'Ain, Satolas et l'Isle d'Abeau constituent les trois espaces de développement¹ Est de la région urbaine lyonnaise, reconnus par tous les acteurs régionaux. Le rôle du PIPA sera affirmé en ce sens.

La superficie totale du Parc passera progressivement sur 10 à 20 ans de 770 ha actuellement (périmètre de la ZAC en 2001) à 1 100 environ.

L'extension du périmètre de ZAC est envisagée :

- A l'Est, vers la future A 48 : 70 à 80 ha,
- A l'Ouest, vers Blyes : 70 ha,
- Au sud, vers la RD 84 : 30 à 40 ha d'une part, et intégration de 83 ha de réserves foncières d'autre part,
- Au Nord, le PIPA pourra s'étendre au-delà de la RD 62A :
 - pour accueillir ou transférer des industries déjà en place, devant respecter des contraintes environnementales fortes ;
 - pour accueillir des activités nécessitant un embranchement ferré .

L'extension sera limitée à une trentaine d'ha environ.

Pour jouer ce rôle, le PIPA continuera d'offrir de vastes terrains pouvant accueillir des activités importantes d'origine régionale, nationale ou étrangère. Le bon niveau de desserte (A 42, A 48, ligne fret), l'excellence environnementale (ISO 14001) et paysagère, l'offre de services sur place autorisent cette prétention.

1.2. Une Z.A de niveau 2 : quatre pôles d'intérêt départemental

Les zones d'activités d'intérêt départemental pourront accueillir des activités industrielles, artisanales, logistiques, technologiques, de services divers, avec une clientèle d'origine extérieure (nationale, régionale), ou d'origines départementale ou locale.

Ces activités ne trouvent pas leur place en milieu urbain (difficultés d'accès, besoin de surfaces, nuisances) et méritent donc d'être installées en sortie de ville avec de bonnes dessertes -y compris en transport en commune-, des capacités d'extension et de bonnes conditions paysagères.

Ces zones pourront donc s'étendre sur plusieurs dizaines d'hectares .

Leur nombre sera limité, leur forme urbaine particulièrement soignée et leur portage, le plus souvent, intercommunal (maîtrise d'ouvrage et fiscalité communautaire).

¹ Source « Charte d'Objectifs - Région Urbaine de Lyon 2010 » - Décembre 1994
Projet de Schéma Directeur Bugey Côtière - Plaine de l'Ain - Rapport
Tome 2 : le Parti d'Aménagement et sa mise en oeuvre - Novembre 2001

Quatre pôles ont été retenus pour fixer ces zones, dont trois sont volontairement situés dans la moitié Nord du Schéma Directeur conformément au souhait d'y favoriser le développement économique :

- Echangeur de Bourg-Sud pour le "Pays" burgien ; création d'une ZA (au lieu-dit la Vavrette) par la communauté de communes Bresse-Dombes-Sud Revermont,
- Agglomération de Pont d'Ain : création d'une zone d'activités au carrefour des RN 75 et 84 (au lieu dit « Pont rompu ») par les EPCI du secteur,
- Agglomération d'Ambérieu-en-Bugey : création de zones d'accueil entre l'A42 et Ambérieu-en-Bugey (extension de la ZA de Château-Gaillard à l'échangeur, création d'une zone à l'ouest de la RN 75 à Ambérieu-en-Bugey, poursuite de l'urbanisation autour du rond-point de l'aviation),
- Agglomération de la Côtière : extension des zones d'activités existantes entre la RN 84 et l'A42, de la zone d'activités La Boisse-Montluel-Dagneux au Sud de l'A 42, du parc d'activités "Porte du Grand Lyon" à Neyron et de la ZA des Echets à Miribel par les deux communautés de communes concernées (canton de Montluel, canton de Miribel).

La localisation de ces zones est portée au plan du Schéma Directeur.

Chaque création ou extension de zone fera l'objet d'un **projet urbain d'ensemble** présentant :

- le diagnostic du site (atouts et contraintes) ;
- la vocation donnée : types d'activités accueillies, liens avec les autres pôles du secteur ;
- un plan d'ensemble précisant la trame viaire, la trame des espaces verts et paysagers, les règles d'implantation du bâti, des recommandations architecturales et paysagères, et présentant l'impact visuel de la future zone dans son environnement ;
- la gestion technique de la zone : réseaux de tous ordres et notamment réseaux d'assainissement (pour la collecte ainsi que le traitement des effluents industriels) et les eaux de ruissellement ;
- les conditions et l'organisation de leur accessibilité, de leur desserte en transport et des stationnements rattachés ;
- le cadre juridique de la réalisation du projet : maîtrise d'ouvrage, procédure d'urbanisme, financements, partenariats.
- le programme de commercialisation réservé aux seules activités correspondant à ce niveau de zone d'activités.

Le développement de ces zones d'activités sera réalisé par tranches successives en fonction du rythme de commercialisation et dans le sens indiqué au plan du schéma directeur, dans le respect des « routes vertes » à protéger de l'urbanisation.

Une commercialisation rapide des premières tranches nécessitera un engagement plus rapide des tranches suivantes. Si besoin était (lors de l'occupation totale des ZA créées), l'extension des ZA pourra se poursuivre dans le sens indiqué par les flèches sur le Plan du Schéma Directeur .

La recherche de la maîtrise foncière pourra porter sur l'ensemble du périmètre dès l'origine du projet.

1.3. Les Z.A de niveau 3 : pour chaque bassin de vie

Les zones d'activités par petits bassins de vie viendront compléter cette gamme d'offres. Elles permettront d'accueillir les activités artisanales, de transformation, commerciales et de services issues **principalement des initiatives et besoins locaux**.

Créées (ou étendues) le plus souvent par des EPCI, ces ZA, de taille plus modeste que les précédentes (quelques hectares), mais en nombre un peu plus élevé, feront **aussi l'objet de plans d'aménagement d'ensemble** précisant leur forme urbaine et paysagère, leur développement à long terme et leur insertion dans le site.

Ce type d'offre sera, pour chaque bassin de vie et sauf avis contraire du porteur du projet, **localisé près des pôles** desdits bassins de vie : Meximieux, Lagnieu, St Rambert en Bugey, Briord, Lhuis, St Martin du Mont (le Molard).

Les agglomérations de la Côtière, d'Ambérieu-en-Bugey ainsi que la commune de Pont-d'Ain, offriront aussi, en leur sein, des petits secteurs d'accueil de ce type, bien distincts des zones d'activités d'intérêt départemental présentées ci-dessus.

1.4. L'accueil de niveau 4 : pour garder des activités dans les communes

Les activités commerciales traditionnelles, de services, ainsi que les activités non nuisantes pourront, si elles le souhaitent, rester, se créer et se développer dans les villages existants, ou en continuité immédiate. Mais les opérations réalisées seront **réduites en nombre et en taille**, pour ne pas rentrer en concurrence avec les offres intercommunales de proximité ci-dessus.

Conformes aux principes de mixité urbaine et multifonctionnalité de l'espace urbanisé, les zones d'activités de niveau 4 permettront **d'éviter l'urbanisation le long des axes de circulation**. Dans le cas des villages, l'échelle de l'espace urbanisé devra conduire à **maîtriser la surface des zones**.

Les PLU préciseront en tant que de besoin, la mise en œuvre de ces principes à l'échelle de chaque commune.

1.5. Une option pour le moyen terme : accueillir une plate-forme de transbordement

En sus des 4 types de zones d'accueil ci-dessus, il est proposé **dans un premier temps**, de réserver le camp militaire des Fromentaux (sur les communes de Saint-Maurice-de-Remens, Leyment et Chazey-sur-Ain), aujourd'hui propriété de l'Etat, à l'accueil d'un éventuel équipement de transbordement rail-route envisagé dans le cadre des grands projets de liaisons Lyon-Turin, Rhin-Rhône et du contournement fret à l'Est de Lyon .

L'analyse par les collectivités du secteurs d'Ambérieu-en-Bugey, de l'opportunité d'accueillir ce projet sur d'autres sites, se poursuit en fonction des évolutions technique du projet.

L'implantation d'un tel équipement dans le secteur confirmerait la vocation ferroviaire historique du secteur d'Ambérieu-en-Bugey qui constitue aujourd'hui un nœud de communications important qu'il ne faudrait pas voir minimiser par les choix futurs sur ces grandes infrastructures.

2. Habitat et équipements

L'accueil de 40 000 à 60 000 habitants supplémentaires dépend de la politique d'offre en logements, tant pour sa localisation, que pour les types de produits offerts, que pour les formes urbaines créées .

Ces politiques restent à définir par les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale compétents (existants ou à créer) à une échelle plus fine que le présent Schéma Directeur .

Aussi, les présentes préconisations devront être précisées par l'élaboration de Plans Locaux de l'Habitat à l'échelle de futurs "Pays" (au sens de la Loi pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire - LOADDT-) voire de Communautés de Communes, ou faire l'objet de programmes d'intervention à définir dans le cadre d'éventuelles conférences intercommunales du logement qui pourraient être mises en place par les EPCI compétents .

Les prévisions en logements et la répartition spatiale

- Les projections démographiques retenues (voir tableau p. 16) se traduiraient par la création de **17 000 à 26 000 résidences principales supplémentaires d'ici 2020**, ce qui équivaut à un chiffre proche de celui de ces 25 dernières années, mais à une croissance nettement ralentie (+37 % sur 21 ans contre +65% de 75 à 99).
- La répartition spatiale envisagée dans les projections démographiques concentrerait **72% de l'accroissement en logements sur les 2 axes urbains majeurs** définis, les agglomérations de la Côtière, de Meximieux et d'Ambérieu-en-Bugey en captant les 3/4. conformément aux principes d'aménagement spatial choisis.
- Les **4 secteurs ruraux** (Dombes, Bugey, plaine de l'Ain et de Bourg-en-Bresse) capteraient les 28% restant de l'accroissement en logements, avec **un net rééquilibrage en faveur de l'Est et du Nord du territoire**. Il faut toutefois souligner que 28% de la part des nouveaux logements créés représentent tout de même de 35 à 48% de résidences principales supplémentaires d'ici 20 ans sur l'ensemble des communes concernées (4 800 à 6 700 résidences principales supplémentaires sur 14000 en 1999) : la capacité de croissance des villages est donc prévue, mais freinée par rapport aux années précédentes.
- Pour que le net basculement de l'offre quantitative d'accueil s'opère bien de l'Ouest vers l'Est il faudra quasiment diviser par 2 (en hypothèse démographique basse) l'offre en nouveau logement sur l'agglomération de la Côtière par rapport à ces 25 dernières années, et par 3 sur la Dombes . Et la doubler sur l'agglomération ambarroise.
- Les conférences intercommunales du logement évoquées ci-dessus devraient être le **lieu de débat** et précisions de ces questions.

Les préconisations concernant les produits logements et leurs formes urbaines

On retiendra du diagnostic du territoire les recommandations suivantes :

- **Diversifier l'offre** d'habitat pour répondre aux besoins en logements inhérents à tous les âges de la vie et à la diversité des revenus :
 - offrir **plus de logements locatifs**, notamment sociaux, y compris dans les 4 secteurs ruraux déterminés. A cette fin, lors de la modification ou de la révision des PLU, les communes ou les intercommunalités compétentes, réserveront des terrains à la construction de logements locatifs sociaux.
L'ambition sera d'atteindre partout une proportion de 10 % de ces logements d'ici 2020, par constructions neuves ou réhabilitation.
Ce qui équivaut à envisager la création de ? logements sociaux par an pendant vingt ans, soit ? au total.^{2 (1)}
 - offrir **plus de petits logements** (T1 à T3), en milieu urbain et en (petits) collectifs pour les personnes âgées, jeunes, seules qui ont besoin de la proximité des services présents en ville et des transports en commun.
 - **éviter le monopole des grandes opérations** de lotissements qui créent éloignement des centres et anonymat ; mais **diversifier les opérations** : les opérateurs (public/privé), le type de produits (accession/locatif, individuel/collectif), la taille (nombre de logements, taille des logements), la localisation (cœur/périphérie), la nature (construction neuve/réhabilitation).
- **Améliorer les conditions d'accueil des nomades.**

Dès leur approbation les principes et préconisations du Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage s'imposeront au territoire .
- Concevoir des Plans Locaux d'Urbanisme et des projets urbains qui traduisent localement **le principe de regroupement et densification** (si possible) **de l'urbanisation autour et au coeur des noyaux existants** :
 - dans les agglomérations, les **opérations de densification, de requalification, de réhabilitation, de renouvellement urbain** devraient permettre d'absorber la moitié, voire les 3/4 des créations de logements existants, tant les capacités d'accueil dans les tissus urbains existants sont importantes -en particulier à Ambérieu-en-Bugey-,
 - dans les villages, le principe de densification interne et de **développement "en épaisseur" ou "radioconcentrique"** évoqué plus haut (p.14) devrait trouver des traductions concrètes.
 - toute politique ou programme spécifique en matière d'habitat intégrera la nécessité de résorption de l'habitat insalubre et de lutte contre le saturnisme.

^{2 (1)} estimation effectuée en calculant les besoins de création pour atteindre 10 % de logements dans toutes les communes –sur la base des données RGP 1999- et en réservant 10 % des logements supplémentaires à prévoir d'ici 2020 en logement locatif social.

Concernant les équipements et les services :

La hiérarchie urbaine reconnue ci-avant (p.14) permettra de débattre et fixer la localisation des équipements selon les besoins.

A ce jour peu de précisions fines existent sur le long terme et à l'échelle du territoire Bugey Côtière Plaine de l'Ain. La création des équipements structurants suivants est évoquée et sans doute prévisible :

- des piscines, sur le secteur d'Ambérieu-en-Bugey et sur le secteur de la Côtière de la Dombes.
- un collège par tranche de 20 000 habitants supplémentaires. Compte tenu de son éloignement des collèges existants (Lagnieu et Belley), le canton de Lhuis pourrait être le premier secteur où implanter un tel équipement.
- un lycée par tranche de 40 000 habitants supplémentaires. Sa localisation n'est pas déterminée à ce jour.

Par ailleurs, on assurera la **mixité des fonctions dans les centres urbains**, quelle que soit leur taille. Elle permet que se juxtaposent logements, commerces, équipements publics, services divers, que se côtoient ainsi les habitants et usagers, et que se crée une certaine animation (celle-ci sera d'autant plus grande que la commune est importante). Pour cela, les opérations de "renouvellement urbain" seront favorisées.

3. Agriculture et forêt

Les 54 000 ha de Surface Agricole Utile et les 33 000 ha de forêt et bois sont portés au Plan du Schéma Directeur. Les vocations agricole et forestière des différentes entités du territoire sont ainsi reconnues.

Toutefois, l'urbanisation nouvelle générée par la croissance démographique et économique estimée, se fera, inévitablement pour partie en empiétant sur des espaces agricoles (plus souvent que forestiers).

Afin de faciliter l'installation de jeunes agriculteurs et d'éviter la création d'exploitations trop importantes, maintien d'exploitations moyennes voire petites dans les secteurs principalement de la Dombes, du Bugey et du Revermont est primordial.

A cette fin, le démembrement d'exploitations est à éviter tandis que la conservation des bâtiments à usage d'habitation pour de nouveaux exploitants doit être favorisée.

Cette orientation doit être menée de pair avec des opérations de désenclavement ponctuelles et opportunes afin ne pas favoriser la mutation du bâti agricole.

Pour préserver au maximum les 850 exploitations agricoles existantes (en 1997) d'importantes mesures sont prises pour encadrer ce développement et ne pas répéter les erreurs passées.

- **toute la politique urbaine est conçue pour éviter la trop forte consommation de terrains agricoles** et le mitage des terres agricoles par des constructions dispersées : polarisation forte de la croissance sur les 2 axes majeurs (à dominante non agricole), principes de densification des villes et villages et de renouvellement urbain dans les agglomérations, de développement en épaisseur ou radio-concentrique des noyaux urbains, du non étirement linéaire des constructions le long des voies de communication, de la non-construction de lotissements en plein champ ou de trop grande taille.
- **la répartition de la croissance urbaine** tient compte de la reconnaissance **des grandes entités agricoles, de leurs spécificités et de leurs exigences de protection particulières** : impératif de forte diminution des constructions dans le secteur de la Dombes, nécessité de diminution aussi dans la plaine de l'Ain, mais capacité d'expansion dans le Bugey-Revermont et, moindre, dans la plaine de Bourg-en-Bresse.

- la création des "**routes vertes**", principalement entre les pôles urbains importants du territoire (voir le Plan du Schéma Directeur) est aussi une façon de bien **affirmer le respect des entités agricoles entre ces pôles**, en empêchant que ne se créent des jonctions bâties et, à terme, des conurbations entre eux .

Le risque existant principalement dans les plaines, on retrouve ainsi affirmé la présence de plusieurs grandes entités agricoles : entre Bourg-sud et Pont d'Ain, entre Pont d'Ain et Ambérieu-en-Bugey, et entre Ambérieu-en-Bugey-Meximieux-le PIPA-Béligneux.

La vocation agricole de ces plaines conforte l'économie agricole et joue un rôle de «grande coupure verte» d'intérêt régional.

Ces routes seront aussi les supports essentiels à la liaison entre les principaux ensembles agricoles et naturels du territoire mais aussi au-delà de l'espace régionale (liaison verte entre la Dombes et l'Isle Crémieux notamment).

- Le **secteur maraîcher**, et plus globalement toute la **partie sud-ouest du plateau de la Dombes** à proximité immédiate de l'agglomération lyonnaise devra faire l'objet de **mesures de protections particulières** tant la pression urbaine est forte : l'établissement d'une Zone Agricole de Protection est envisagé sur tout ou partie du secteur porté au Plan du Schéma Directeur comme « secteur agricole à maîtriser ».

De semblables mesures de protection pourront être mises en place , plus ponctuellement :

- sur le secteur de Thil, Niévroz et Balan dans la plaine alluviale du Rhône,
- au sud ouest de Meximieux, entre la RN 84, la RD 65 b et le camp militaire,
- entre Ambronay et Pont d'Ain, à l'est de la RN 75.

Les Zones Agricoles de Protection qui pourraient être établies ne remettront pas en cause les zones U ou NA inscrites dans des documents d'urbanisme déjà opposables au tiers.

- Les **secteurs d'irrigation collective** sont portés au plan annexe du Schéma Directeur et ne devraient pas, sauf exception aux abords du PIPA, subir d'urbanisation. Les exigences écologiques de préservation du potentiel hydraulique du vaste aquifère de la plaine alluviale de la basse vallée de l'Ain appellent cependant à une limitation des pompages dans cette nappe pour lutter contre son assèchement perceptible en été, en particulier entre Pont d'Ain et Chazey.

La réorientation des pompages agricoles de la nappe au profit de prélèvements directs dans le Rhône doit être poursuivie.

La mise en place d'un tel système concernera les secteurs de Lagnieu, Sainte-Julie, Leyment, Chazey-sur-Ain, mais aussi, Tramoyes, La Boisse, Beynost.

- Dans le Bugey et le sud-Revermont, l'avancement des taillis et bois, en particulier aux abords des villages pose des problèmes paysagers. Il est souhaitable **que les zones boisées ne s'étendent pas au-delà des zones existantes** (portées au Plan) . Pour cela, les communes ou leurs groupements pourront prendre des mesures (réglementation des boisements, mesures agri ou sylvo-environnementales) en complément des Contrats Territoriaux d'Exploitation (CTE), participer en tant que possible, à la définition de cahiers des charges de CTE collectifs et promouvoir ces différentes mesures.

- Enfin, dans **l'espace de liberté de la rivière d'Ain**, indiqué au Plan, des **techniques culturelles « raisonnées »** sont à mettre en œuvre, conformément aux recommandations du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) de la basse vallée de l'Ain : réintroduction de prairies, maîtrise et adaptation des intrants (opérations type « Fertimieux »), actions agri-environnementales des CTE, réglementation des nitrates, programme de maîtrise des pollutions d'origine agricole (PMPOA).

Les forêts alluviales sont protégées par leur inscription dans l'espace de liberté de la rivière d'Ain.

4. Environnement : espaces et ressources naturels, protection des risques

4.1. Les milieux naturels

. Les richesses faunistiques et floristiques repérées par les inventaires nationaux doivent être **prises en considération**.

On évitera que les sites naturels d'intérêt écologique majeur proposés à l'inscription au réseau Natura 2000 et reportés sur la Plan du Schéma Directeur subissent des perturbations importantes (constructions en dur autres que d'intérêt public particulièrement).

Lorsque le réseau européen aura été définitivement arrêté, les sites inscrits feront l'objet de plans de gestion précisant les mesures à prendre pour assurer le maintien de leur richesse écologique et qui s'imposeront alors aux communes.

Les zones humides, ripisylves, forêts alluviales liées à la rivière d'Ain et à ses affluents, les anciennes îles du Rhône, les pelouses sèches de la Valbonne et du Bugey, le parc de Miribel-Jonage sont ainsi désignés comme méritant une attention particulière qui sera précisée par les PLU communaux.

Les autres secteurs d'intérêt faunistique et floristique (ZNIEFF de type I ou II, ZICO, sites classés) sont indiqués dans le plan annexe.

Les sites classés seront protégés. Les arrêtés préfectoraux de protection de biotopes s'imposeront. S'agissant des ZNIEFF et des ZICO, les communes les feront figurer à titre d'information dans les documents d'urbanisme.

Un effort particulier sera porté sur les ZNIEFF de type 1 en évitant toute construction et, pour respecter leurs caractéristiques essentielles, en limitant les travaux lourds par le choix de la configuration la moins pénalisante.

Lorsque des emprises sur ZNIEFF s'avéreront nécessaires, elles donneront lieu à un inventaire préalable des milieux, à mener en concertation étroite avec les services de l'Etat, afin de définir éventuellement les mesures réductrices d'impact ou les mesures compensatoires appropriées.

4.2. La ressource en eau

La protection de la ressource en eau est un enjeu de niveau régional reconnu. Différentes mesures sont prises en ce sens. Au titre du Schéma Directeur sont prévus :

- la **protection de l'espace de liberté de la rivière d'Ain** dont le périmètre a été défini par le Schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Eau de la basse vallée de l'Ain, et qui est reporté sur le Plan du Schéma Directeur. Cette protection s'effectuera dans les conditions fixées par le SAGE.
- La **protection des nappes phréatiques** de la Plaine de l'Ain et de Thil-Balan-Crépieux Charmy identifiées dans le cadre du SDAGE comme des aquifères d'intérêts patrimoniaux.
Ces ressources d'importance pour les populations qui aujourd'hui en dépendent ne doivent pas être altérées afin de garder toutes leurs potentialités pour les générations futures.
Or, la nappe de la Plaine de l'Ain est confrontée à des problèmes qualitatifs liés à l'utilisation de nitrates et de produits phytosanitaires, tandis que la nappe de Thil Balan connaît des atteintes toxiques.

Des mesures de protection préventives vis à vis de la qualité, mais aussi des politiques de gestion et de suivi quantitative et qualitative adaptée de ces ressources doivent être développées.

Le Schéma Directeur affiche la nécessité de renforcer et de développer la **protection de la nappe phréatique liée à l'Ain** et ses affluents, en diminuant les objectifs d'accueil de population dans la plaine de l'Ain, hors agglomération, et en affirmant sa vocation agricole (dont les techniques culturales évoluent dans le sens d'une meilleure prise en compte des exigences environnementales).

- la **préservation des zones d'expansion naturelle des crues** : les communes respecteront les mesures à prendre dans le périmètre de limite des crues centennales porté au plan annexe du Schéma Directeur.

En effet, toute construction localisée en zone d'aléa faible devra respecter le règlement commun de constructibilité établi par l'Etat dans le cadre des Plans de Prévention des Risques.

- la **protection des zones de captage d'Alimentation en Eau Potable (AEP)** indiquées au plan annexe.
- La vérification de l'**adéquation des dispositifs d'assainissement** et des prévisions démographiques. A ce jour, la majorité des communes a engagé la mise en place de dispositifs adaptés. L'élaboration d'un Schéma Directeur d'Assainissement, préconisé par le SAGE sur son périmètre, permettra de prévoir dans le temps l'évolution des dispositifs d'assainissement en fonction des objectifs de développement fixés ici. Il pourrait être fait de même par les autres EPCI.

Cette orientation est du reste, renforcée par les obligations réglementaires issues de la loi sur l'Eau (du 3 janvier 1992)

Celles-ci imposent à chaque commune d'inscrire dans son PLU son zonage d'assainissement et, pour certaines d'entre-elles, d'élaborer un schéma d'assainissement et réaliser le programme s'y rapportant (en tenant de l'obligation faite en matière de collecte et de traitement des eaux usées).

4.3. Les granulats

Dans l'attente du Schéma Départemental des Carrières (en cours d'élaboration), les orientations générales qui se dessinent sont :

- un basculement des extractions alluvionnaires vers les roches dures (ici de la plaine de l'Ain vers le Bugey) sans que l'on puisse être plus précis sur les sites propices à ce jour,
- l'arrêt d'ouverture ou d'extension de sites d'extraction dans l'espace de liberté de la rivière d'Ain (principe d'exceptionnalité envisagé pour des extensions),
- l'éloignement des sites d'extraction des zones urbanisées résidentielles,
- des capacités d'ouverture de sites limités dans les communes de Balan et Nievroz.

4.4. La gestion des déchets

Le **Plan Départemental d'élimination des Déchets Ménagers et assimilés de l'Ain** est en cours d'élaboration.

Il prévoit une intensification du tri des recyclables afin de limiter les volumes devant faire l'objet d'une élimination par traitement thermique.

Ce plan délimite 5 secteurs.

L'essentiel du territoire est rattaché au secteur « centre-sud » du département de l'Ain.

Seules les communes appartenant au canton de Lhuis sont rattachées au secteur « sud-est » prévoyant une mise en commun des moyens de traitement thermique avec le nord Isère.

Parallèlement pour respecter la loi du 13 juillet 92, les communes et leurs groupements ont toutefois à porter leurs efforts sur la résorption des décharges sauvages (en cours) et sur la mise en place de collecte séparative.

Les communes feront figurer dans leur PLU le mode opératoire d'élimination de leurs déchets.

4.5. La prévention des risques

La prévention des risques amène à porter des **contraintes à l'urbanisation**, contraintes qui doivent être précisées dans les Plans Locaux d'Urbanisme.

- protection des risques contre les crues : voir point 4-2 ci-dessus.
- protection des risques de mouvements de terrains : précisément répertoriées, les zones dont l'aménagement est à déconseiller, voire à proscrire, et les zones dont l'aménagement nécessite des dispositions particulières ou des précautions modérées sont portées sur le plan annexe au Schéma Directeur.
- les risques technologiques : 33 communes sont concernées par des mesures de protection particulières liées aux risques nucléaires (présence du centre nucléaire de production électrique (CNPE) du Bugey et proximité du centre de Creys-Malville) ou industriels.
Ces derniers –incendies, explosions, fuites ou émanations toxiques- sont liés à la présence d'activités industrielles ou technologiques visées par la directive SEVESO mais aussi à certains équipements ou de canalisations de transport d'hydrocarbures liquides et liquéfiés (pipeline OTAN ou OCD1, pipeline SPLSE) de transport de gaz naturel combustible (gazoduc Gaz de France) ou de canalisations de transports à l'instar servant au transport du chlorure de vinyle monomère entre Saint-Fons et Balan.
Le choix du développement urbain devra tenir compte de la présence de ces établissements à risque pour limiter les populations soumises à risque.
- protection contre le bruit : Quatre communes (Balan, La Boisse, Niévroz, Thil) sont concernées par les restrictions induites par le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry.
Le document actuellement applicable figure en annexe.
La prise en compte de ce risque devrait faire l'objet d'évolutions à court terme susceptibles d'étendre le périmètre concerné.

5. Transports et déplacements

Dans l'attente de prises de décisions sur les importants projets de création d'infrastructures qui pourraient concerner le territoire du Schéma Directeur (liaison ferroviaire fret et voyageurs Lyon-Turin, contournement fret de Lyon et création d'équipements de transbordement rail-route, liaison à grande vitesse Rhin-Rhône), et dont les conséquences locales sont aujourd'hui imprévisibles, les orientations suivantes ont été retenues.

5.1. Le réseau routier

- L'essentiel de l'armature autoroutière de l'espace Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain existe.

A moyen terme, l'ensemble des axes prévus au Schéma Directeur (**A 48, A432 Nord**) sera réalisée. Ce réseau a pour fonction principale de canaliser **les flux d'échange entre les différentes zones du périmètre et avec les principaux pôles extérieurs**, pour limiter les nuisances sur la voirie locale dans les zones agglomérées.

Il sera complété par **un demi-diffuseur sur l'A42 au droit de Montluel**, qui délesterait ainsi la RN 84 d'une part de son trafic actuel.

La création d'un **diffuseur sur l'A432**, à la limite du périmètre du présent Schéma Directeur sur le secteur des Echets sera mis à l'étude ; il permettrait à terme de fluidifier la circulation entre la Dombes et l'agglomération lyonnaise et décongestionnerait le secteur des Echets et la RN 83.

Pour améliorer les circulations entre le canton de Lhuis et l'échangeur de Lancin (Isère) sur la prochaine A48, **l'axe Briord-Lancin**, via le pont de Briord devrait être aménagé.

La création **d'une voie nouvelle, longeant la face sud de l'A 42** entre la RN 84 à hauteur de la sortie de l'échangeur de Dagneux, et la RD 61, devrait permettre de **délester les centres-villes de Dagneux, Montluel** et toutes les communes situées en aval de la RN 84 du flux de transit venant de l'amont et se dirigeant vers l'agglomération lyonnaise, puisque **l'accès au nouveau demi-diffuseur de Montluel** se ferait par cette voie. Mais seule **la gratuité de l'A 42 depuis ce diffuseur** vers Lyon permettrait d'atteindre cet objectif.

La mise à l'étude d'un **contournement Est de l'agglomération de Meximieux** permettrait, même à plus long terme, de décongestionner la circulation en centre-ville, qui supporte aujourd'hui un flux de transit parasite.

A long terme, et en fonction des décisions prises sur les grands dossiers d'infrastructures indépendants de la décision locale (LGV Rhin-Rhône, contournement fret de Lyon et plate-forme de transbordement), mais aussi en fonction du développement urbain des agglomérations d'Ambérieu-en-Bugey et Pont d'Ain, une réflexion devrait être engagée sur **le déplacement de la RN 75 entre ces 2 pôles**, ainsi que sur le positionnement de l'échangeur de l'A42 à Pont d'Ain, aujourd'hui fort peu accessible.

- Le maintien de **la fluidité sur les axes routiers** repose sur quelques investissements complémentaires, dont les plus importants sont :
 - au nord, des **aménagements sur la RN 75**, entre Bourg-en-Bresse et Pont d'Ain, en particulier en termes de capacité. Sont déjà prévus, dans cette perspective, son aménagement à 2x2 voies de Bourg à la Vavrette, inscrit au prochain Contrat de Plan, et des aménagements de fluidité et de sécurité entre la Vavrette et Pont d'Ain.

- au sud, la décongestion de la traversée de **Loyettes**, rendue particulièrement délicate lors des passages des convois exceptionnels, par la **création d'un nouveau pont** sur le Rhône. Le nouveau franchissement améliorera les relations avec l'Isère, particulièrement avec l'agglomération de Pont de Chéruy, relations qui seront également renforcées par la création de l'A48.
- d'autres aménagements sont, bien sûr, certainement nécessaires pour répondre à des problèmes localisés de circulation, mais ils ne sont pas de nature à être inscrits au Schéma Directeur.
- La fluidité n'est pas le seul enjeu sur le réseau routier. La sécurité routière est une préoccupation très importante localement, particulièrement **dans la plaine centrale**. Le réseau de voiries départementales, s'il est dense, est actuellement peu hiérarchisé, ce qui contribue à sa dangerosité. Dernier volet important en matière de sécurité routière, la **requalification des entrées et des traverses d'agglomération** doit être particulièrement étudiée.

5.2. Les transports en commun ou alternatifs

- Le Plan des Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise prévoit diverses mesures de maîtrise de la circulation routière dont le gel de la capacité des pénétrantes et la restriction du stationnement pour les usagers pendulaires. Ces décisions rendent indispensable la réflexion sur le **développement des transports collectifs** pour les relations avec Lyon. Cela passe par :
 - **l'amélioration de l'offre ferroviaire sur la ligne Ambérieu-en-Bugey-Lyon** : fréquences, capacités, confort, régularité, tarifications, mais également capacités des infrastructures et de la gare de la Part Dieu.
Il appartient aux collectivités de négocier avec la Région Rhône-Alpes afin qu'elle renforce sur cette ligne son programme d'amélioration du service pour tenir compte de enjeux de développement liés au territoire.
 - **l'amélioration des interconnexions aux gares de l'axe Lyon- Ambérieu-en-Bugey** (en particulier Miribel, Montluel, Meximieux, Ambérieu-en-Bugey, voire Pont d'Ain) : possibilité de stationnement des voitures et des cars, tarification intermodale SNCF+TCL. Des projets d'aménagements urbains ont été engagés en ce sens par les communes concernées (à Ambérieu-en-Bugey, Montluel) ou sont prévus (Meximieux, Miribel). Mais de nouvelles améliorations seront sans aucun doute encore nécessaires.
La réalisation du volet ferroviaire du Contrat de Plan prévoyant l'amélioration des gares de Meximieux, Montluel, et Saint-Maurice de Beynost contribuera à la mise en œuvre de ce principe d'intermodalité des transports.
 - l'amélioration du réseau complémentaire de cars,
 - à l'ouest, la création d'un **pont entre Miribel et le Parc de Miribel-Jonage** devrait permettre la création **d'une nouvelle desserte de transport en commun** depuis l'agglomération lyonnaise faciliterait les interconnexions entre les transports en commun de la Côtère et les transports en commun lyonnais.
- Les enquêtes de déplacements montrent que les résidents d'un secteur effectuent la majorité de leurs **déplacements quotidiens** (achats, école,...) à proximité de leur domicile. Il s'agit souvent de déplacements assez courts, qui contribuent à charger dans de fortes proportions la voirie locale quand ils sont effectués en voiture.

Les zones les plus densément peuplées du périmètre (Côtière, Agglomération d'Ambérieu-en-Bugey, voire de Meximieux ou de Lagnieu), souvent congestionnées, méritent qu'on réfléchisse à **des solutions alternatives à la voiture** pour les déplacements locaux : **aménagement de cheminements piéton ou vélo, créations de services locaux de transport en commun.**

- Dans **les zones peu denses**, où les distances à parcourir deviennent importantes et où les flux sont trop faibles pour garantir une bonne efficacité économique aux transports collectifs, la voiture restera le mode de transport de base. Il reste que certaines catégories de population n'y n'ont pas accès : population âgée, jeunes, personnes en situation difficile, élément du couple ne disposant pas de la voiture du ménage,... Des **solutions, même légères, de transport collectif sont à étudier** (exemple des transports à la demande mis en place dans les zones rurales du Rhône).

La forme et l'organisation de l'urbanisation en milieu urbain comme en milieu rural doivent être réfléchis en tenant compte des perspectives d'organisation efficace de modes de déplacements alternatifs à l'automobile (et ce grâce à l'élaboration de pistes cyclables, de réseaux de transport collectif..).

5.3. Le transport des marchandises

Comme déjà évoqué en matière de politique économique (p. 24), **le BUCOPA est candidat à l'accueil d'un équipement de transbordement rail-route** nécessaire à l'amélioration des liaisons fret entre la France et l'Italie. A cette fin, et dans une première étape d'une réflexion toujours cours les collectivités locales unanimes pour afficher leur vif intérêt à l'égard d'un tel projet ont souhaité réserver, le site militaire des Fromentaux (communes de Saint Maurice de Remens, Leyment et Chazey-sur-Ain - voir le Plan). Situé à proximité immédiate de l'A42, de la future A48, des RN 84 et 75, il peut ainsi capter l'essentiel des flux routiers provenant du Nord de l'Europe.

5.4. Le trafic fluvial

Le trafic fluvial, présent sur le seul Rhône, se réoriente globalement vers une **vocation touristique**. Aussi, les réserves foncières prévues à l'ancien Schéma Directeur pour accueillir un équipement portuaire d'importance, à vocation industrielle, sont-elles abandonnées.

Les aménagements des bords de Rhône sont dorénavant à orienter à des fins de loisirs et de tourisme en recherchant l'équilibre entre la fréquentation et la préservation des milieux naturels et des qualités paysagères qui en font l'attractivité.

Chapitre 3

LE PROJET DÉTAILLÉ

I. METTRE EN VALEUR LE CARACTÈRE RURAL DU BUGEY ET DE LA DOMBES DE PART ET D'AUTRE DE LA PLAINE DE L'AIN

1.1. Le Bugey et le Sud-Revermont

Ce territoire a vocation à garder son caractère rural dominant fait de pâturages, cultures, forêts et espaces naturels dans lesquels villages et hameaux sont disséminés **Il faut pour cela maintenir les activités traditionnelles** qui le font vivre, et, en tout premier lieu, **les exploitations agricoles** qui entretiennent les espaces ouverts.

En affirmant la vocation rurale du Bugey - Sud Revermont, le présent Schéma Directeur veut concourir à cet objectif qui dépend, par ailleurs, de nombreuses autres politiques (PAC et programmes par filière, mise en place des contrats territoriaux d'exploitation, pluri-activités...).

Car, par leurs activités, agriculteurs, viticulteurs et sylviculteurs entretiennent un paysage de qualité qui fonde l'attractivité résidentielle et touristique de cette moyenne montagne.

- La politique de **développement touristique** initiée par le PABAT (Pays d'Accueil Bugey Avenir et Tradition) sera poursuivie : développement d'activités de plein air (randonnées, sports divers, chasse, événements divers) et création d'hébergements diffus (gîtes et chambres d'hôtes, restauration).

Ils permettront la réhabilitation de bâtiments inoccupés, voir des constructions neuves. Dans tous les cas, les constructions s'inséreront dans ou à proximité des bâtiments existants, dans les nombreux hameaux et villages. Si des constructions isolées étaient nécessaires, elles resteraient de taille modeste. Le tourisme se veut ici un tourisme de nature, diffus et discret. Il n'y a pas de projet d'Unité Touristique Nouvelle (UTN).

- L'accueil de nouveaux habitants sera favorisé par une **politique de l'offre** :
 - **reconquête de l'habitat ancien** (nouvelle OPAH, opération d'acquisition-amélioration...) puisque 12 % des logements étaient encore vacants en 1999 (essentiellement dans les communes de la vallée de l'Albarine et du Veyron : Argis, St Rambert, Tenay, Torcieu, Cerdon et Poncin).
 - **création de logements** autour et au cœur des villages et hameaux existants : constructions individuelles, petites opérations groupées publiques selon les principes déjà énoncés. Le moindre coût du foncier devrait permettre une offre concurrentielle.

Ce pari est gagnable. Le Bugey a retrouvé un solde migratoire bien positif (+ 700 habitants entre 1990 et 1999), que grignote un solde naturel négatif (- 241). Ce mouvement rajeunit la population (le solde naturel entre 1982 et 1990 était bien plus négatif : - 355 habitants) et laisse espérer un mouvement "vertueux".

Afficher + 20 à + 40 % d'habitants d'ici 20 ans n'est pas irréaliste surtout si l'on veille aux **conditions suivantes** :

- maintenir les services et les commerces de première nécessité existants et le bourg de Saint-Rambert-en-Bugey comme lieu de vie pour une part du secteur,
- maintenir les entreprises industrielles et artisanales existantes,
- accueillir les activités artisanales, de transformation, de services à la demande comme prévu dans les principes ci-dessus,

- organiser la vie locale (animations, services, loisirs) au niveau communal et intercommunal, comme s'y emploient les structures intercommunales organisées sur le territoire,
- améliorer, côté Rhône, les échanges avec l'Isère en tirant partie des nouvelles infrastructures routières, notamment l'A48 et l'échangeur de Lancin (voir p.32).

Dans la vallée de l'Albarine, un enjeu particulier est apparu avec la crise industrielle et la fermeture de nombreuses entreprises.

La **politique de reconquête** mise en œuvre depuis déjà plusieurs années pour assurer la reconversion de la vallée est à poursuivre. Elle passe par :

- la **reprise de quelques friches industrielles et la création de zones d'activités** pour implanter des entreprises. Ces sites sont, en nombre et surfaces, plus limités que par le passé compte tenu de la difficulté à attirer des entreprises extérieures.
La zone d'activités intercommunale de St Rambert en Bugey pourra se développer si besoin (elle dispose de réserves foncières).
- la réoccupation des logements (cités, immeubles anciens, collectifs vacants) par des programmes de réhabilitation mais aussi de changement d'usage, voire de démolition-reconstruction.
Le développement urbain se fera plus ici par des opérations de renouvellement urbain que d'extension.
- l'amélioration du cadre de vie : embellissement des villages et leurs espaces publics, maintien du commerce et animation des centres.
- l'amélioration de la **desserte ferroviaire** pour les personnes pour accéder rapidement à Ambérieu-en-Bugey puis aux autres villes de plaine. La tendance actuelle ne va pas en ce sens (fermeture de la gare de Torcieu en 1998, suppression du poste de chef de gare à St Rambert-en-Bugey, raréfaction du nombre de trains...) et doit être inversée.
- les **espaces naturels remarquables** (sites naturels inscrits à Oncieu et au Bois de la Morgne) seront protégés et maintenus en état naturel.

1.2. Partie Sud de la Dombes

Comme le Bugey, la Dombes a un caractère rural affirmé. La présence des milieux humides (étangs, rus et entrelacs de micro-canaux, marais, fossés) lui est caractéristique et renforce ici une **vocation d'espace à «l'aspect naturel» (bien que très fabriqué et entretenu par l'homme) qu'il faut affirmer.**

L'enjeu majeur à long terme reconnu par tous, y compris dans les documents de planification à l'étude ou publiés¹ est de maintenir le système écologique complexe de la Dombes, dont on n'a ici qu'une petite frange. La coordination avec le futur Schéma Directeur de la Dombes est d'ailleurs un impératif. Le maintien des milieux humides est indispensable à l'équilibre hydrologique d'ensemble et à la biodiversité remarquable du secteur. Ce secteur est d'ailleurs classé en Zone de Protection Spéciale (ZPS) et Zone d'Intérêt Communautaire Ornithologique (ZICO).

Le maintien de la vocation "naturelle" de la Dombes dans sa totalité participe aussi à la création d'une **couronne verte autour de l'agglomération lyonnaise**, nécessaire pour **freiner son expansion en tache d'huile.**

¹ D.T.A. (Directive Territoriale d'Aménagement), Schéma Directeur du Grand Lyon, Schéma Directeur de la Dombes, RUL 2020...

La poursuite de cet objectif global nécessite :

- Le **maintien prioritaire de l'agriculture** qui a parfois du mal à résister à la spéculation foncière due à la forte demande de construction à proximité de Lyon.

On pourra envisager de classer **en Zone Agricole Protégée** les terrains les plus fragiles, par exemple les terres maraîchères des communes de Neyron, Miribel, Tramoyes dont les productions alimentent le grand marché lyonnais.

Des mesures particulières dans ce cadre, ou d'autres (CTE, charte de l'environnement...) devraient être programmées pour améliorer l'entretien des espaces naturels contigus aux étangs et milieux humides : fossés, rus, chemins, haies, bosquets trop souvent délaissés aujourd'hui.

La **replantation de haies et bosquets** participerait aussi à **freiner l'érosion** éolienne et pluviale de la Côtière et sa tendance régressive naturelle.

Enfin, le développement urbain des villages et hameaux devra être organisé en tenant compte de l'éventuelle présence de sièges d'exploitations agricoles à qui il faut laisser des accès pratiques et des voisinages adaptés à leurs productions.

- Un **plan de gestion global des milieux humides**. L'aire de coordination d'un tel programme dépasse le secteur Dombes du Schéma Directeur, mais devrait le comprendre.

Le site inscrit naturel des marais des Echets sera protégé.

Les carrières ne sont pas envisageables dans ce secteur.

- **La limitation de l'urbanisation et son resserrement autour des hameaux existants**. L'habitat est, historiquement, assez dispersé dans ce plateau en de nombreux hameaux. Chacun peut s'épaissir d'une ou plusieurs habitations, mais en proportion limitée (pas supérieure à un doublement de l'existant). Les lotissements sont à éviter, sauf dans les villages plus importants et selon les principes déjà énoncés (pas de trop grande taille, en épaississant les villages et non en s'étirant le long des voies, avec des opérations variées...). L'étirement de l'urbanisation le long de la RN 83 et de l'A46 sera stoppé.

Le rythme de croissance sera freiné par rapport aux deux dernières décennies. Dans un contexte de forte demande, l'objectif de ramener la croissance de population à + 20 ou 30 % seulement en 20 ans est, lui aussi, ambitieux.

Le Schéma Directeur est fait pour contribuer à sa réussite.

- Toujours pour limiter l'urbanisation, on ne créera plus de zones d'activités importantes (de niveau 2 ou 3 selon la classification établie dans les principes, p.21). **Seules les zones d'activités existantes pourront être densifiées, ou "épaissies"** comme cela est indiqué au Plan du Schéma Directeur (pour la ZA des Echets -Miribel- et la ZA "Les Portes de Lyon" à Neyron). Les petites activités seront accueillies dans les communes selon les modalités indiquées dans les principes (accueil de niveau 4, voir p.21)

II. ORGANISER LES DEUX AXES DES COTEAUX QUI STRUCTURENT L'URBANISATION

2.1. L'axe de la côtère de la Dombes

2.1.1. L'agglomération de la côtère : de Neyron à Béligneux entre côtère et Rhône

L'agglomération linéaire qui s'est constituée entre Neyron et Dagneux (et Béligneux-la-Valbonne dans une moindre mesure) connaît **une dynamique et des problématiques de type urbain** :

- Une structure viaire inadaptée, dépassée par la croissance. La RN 84, est aujourd'hui à la fois : l'artère urbaine principale des communes avec leurs commerces et équipements qui nécessiterait une ambiance agréable ; l'axe unique de liaison inter-quartiers et intercommunal pour cette agglomération de 38 000 habitants ; l'axe de transit régional (12 % des 17 000 véhicules jours à la Boisse). Par ailleurs, la quasi-saturation de la voie ferrée et surtout de la gare Lyon-Part Dieu freine le développement des transports en commun.
- Une diversité des types d'habitat mais quelques problèmes d'adaptation à la demande :
 - requalification et évolutions nécessaires des quartiers d'habitat social des années 70,
 - une offre en logements locatifs privés ou sociaux inférieure aux besoins d'une population jeune et aux revenus moyens. En moyenne, il y a moins de 20 % de logements sociaux sur le total des résidences principales de l'agglomération,
 - un besoin d'équipements toujours accru,
 - une demande, tant en logements qu'en terrains d'activités, supérieure à l'offre.

L'évolution positive de l'agglomération lyonnaise devrait continuer à mettre ce territoire sous pression. La dynamique démographique interne aussi -le solde naturel est largement positif entre 90 et 99 (+ 8 %) et supérieur au solde migratoire (4 %)-.

Les prévisions de l'INSEE en poursuite de tendances prévoient plus de 2,5 % d'augmentation annuelle et 80.000 habitants en 2020 (pour 43 000 en 1999 sur le secteur Ouest).

Or, le site est contraint géographiquement et réglementairement (zone d'exposition au bruit de l'aéroport de Saint-Exupéry, prévention des glissements de terrains, protection des rives du Rhône et du Parc de Miribel-Jonage proposé à Natura 2000, périmètre de protection autour d'établissements industriels à risques).

➤ **La volonté locale est de freiner cette croissance en limitant les zones à urbaniser nouvelles**

- Pas d'extension urbaine sur le plateau de la Dombes. Les portions de territoire communal situées sur ce plateau seront gérées selon les directives fixées pour la Dombes dans le chapitre 1.2. précédent.
- Protection des zones agricoles sur toutes les communes. Pour cette raison, les communes de la plaine (Thil, Niévroz, Balan) connaîtront un développement plus modéré et plus resserré. L'étirement des constructions le long des routes sera stoppé pour que les villages ne se rejoignent pas.
On pourra, là aussi, envisager de classer en Zones Agricoles Protégées, des terres agricoles menacées.
- Protection des secteurs naturels sensibles et des zones à risque de glissement de terrains.

➤ **Le développement urbain de ce secteur se fera principalement par remplissage, densification, renouvellement du tissu urbain existant.**

- L'amélioration et l'embellissement du cadre urbain existant est un premier objectif. Il faut affirmer les centres comme lieux de vie conviviaux autour d'espaces publics de rencontre avec des commerces, équipements et services et mener les opérations ou travaux d'aménagement, construction, rénovation décidés par les communes.
- Pour cela, il faut dégager le plus possible la RN 84 du trafic interurbain et de transit. Des voies nouvelles ou réaménagées devront permettre de sortir du schéma de voirie en arête de poisson, qui rabat toutes les voies secondaires sur la RN 84 pour assurer des bouclages en arrière variant les itinéraires possibles entre les différents secteurs de l'agglomération (cf paragraphe consacré aux propositions de circulation).

➤ **L'extension de la zone urbanisée est proposée entre la voie ferrée et l'A 42 pour offrir de nouvelles capacités d'accueil d'entreprises**

- Le tissu urbain actuel peut accueillir des logements, équipements et bureaux par remplissage et densification mais pas d'entreprises de taille importante. Ces dernières se sont déjà installées, en partie, là où elles le pouvaient, le long de l'A 42. L'objectif est de présenter -à terme- une façade urbaine de qualité tout le long de l'A 42 sur son côté Nord. Cette vitrine devra être de qualité pour afficher le dynamisme et la qualité de vie de la Côtère.
- L'ouverture à l'urbanisation de ce secteur (voir Plan) représente, très grossièrement (certaines petites portions étant déjà construites), entre 150 et 200 ha.

➤ **A l'exception de la zone d'activités la Boisse-Montluel-Dagneux située au Sud de l'A 42, la façade sud de l'A 42 ne sera pas urbanisée pour présenter -à l'inverse de la façade nord- une image naturelle qui débute dès le parc de Miribel-Jonage**

La zone d'activité intercommunale de la Boisse-Montluel-Dagneux pourra se densifier et s'épaissir (dans les limites précisées au Plan, qui représentent, grossièrement, 80 ha).

⇒ **Pour améliorer les circulations et délester la RN 84, il est envisagé de :**

- **Développer en priorité les transports en commun internes à l'agglomération.**
L'expérience de tarification réduite sur les cars expérimentée par la commune de Miribel prouve que des gains d'usagers sont possibles pour les déplacements à destination de Lyon. L'usage du train doit être principalement encouragé par des améliorations de fréquences, de capacité, de confort, la création de tarifications intermodales train/car (SNCF+TCL). Cela implique également que des solutions de décongestionnement de la gare Lyon Part Dieu soient trouvées.... Des aménagements autour des gares (Miribel-Montluel) seront réalisés pour accueillir les transports en commun de l'agglomération et le stationnement des actifs pendulaires à destination de l'agglomération lyonnaise.
- Réaliser un demi-diffuseur sur l'A 42 pour en faciliter son accessibilité notamment en direction de Lyon. Il devrait permettre de décharger en partie le trafic de transit sur la RN 84 (estimation de 3000 véhicules/jour en moins). Sa gratuité jusqu'à la barrière de péage de Beynost est souhaitée.

- Aménager une voie entre la RN 84, à proximité du viaduc TGV, et la RD 61 B à l'est de Beynost pour assurer une première boucle, doublant la RN 84 dans cette portion d'agglomération.

Elle structurera aussi l'urbanisation actuelle et future de ce secteur : meilleure desserte du pôle commercial de Beynost et des ZA existantes, urbanisation future du secteur de la Sereine. Elle représentera un nouvel itinéraire pour accéder à l'échangeur de Saint Maurice-de-Beynost, permettant de délester la RN 84 dans la traversée de Beynost des trafics liés à l'autoroute. Cette voie devra franchir la voie ferrée et réduire ainsi la coupure physique qu'elle opère dans l'urbanisation.

Notons que sur le secteur de la Côtère (et val de Saône), le Conseil Général de l'Ain, en partenariat avec l'Etat –plus particulièrement la Direction Départementale de l'Équipement- et le Conseil Régional Rhône Alpes a engagé une démarche d'élaboration d'un **Schéma de Cohérence des Transports**

Elaboré dans le cadre d'une démarche partenariale associant l'ensemble des acteurs intervenant dans l'organisation des déplacements du secteur, ce Schéma doit aboutir à une **organisation efficiente des différents modes de transports et des aménagements de réseaux destinés aux transports particuliers et collectifs, et à l'adaptation en conséquence des formes de développement urbain**

Un tel schéma apparaît comme un complément indispensable au Schéma Directeur pour l'organisation future de l'agglomération de la Côtère.

Il contribuera par ailleurs à lui **donner un outil supplémentaire pour affirmer sa position charnière entre l'agglomération lyonnaise et l'ensemble sud du département de l'Ain, dotant par là même les collectivités de moyens nécessaires et indispensables pour toute discussion ou négociation avec les acteurs de l'agglomération lyonnaise sur les thèmes de l'accessibilité et de l'organisation des échanges avec la métropole régionale.**

- Aménager une voirie entre la RN 84 depuis l'entrée Est de Dagneux et la RD 61, longeant l'A42 sur sa face sud, pour assurer une deuxième boucle doublant la RN 84 dans cette partie de l'agglomération.

Elle desservira la ZA de la Boisse-Montluel-Dagneux et le parc d'activités, ainsi que le futur demi-échangeur de l'A 42.

Elle n'aura pas vocation à être une déviation de la RN 84, ne doit pas servir de support à l'urbanisation dans sa partie Est (entre la RN 84 et l'aire de service de Dagneux), compte tenu de l'effet de vitrine " naturelle " souhaitée au Sud de l'A 42, du périmètre de protection " Seveso " de l'entreprise Atochem, et du PIG de l'aéroport Lyon-St Exupéry.

Cette voie devra aussi franchir la voie ferrée à proximité de l'A 42.

- L'aménagement du pont de Miribel, qui relie au Parc de Miribel-Jonage, est nécessaire pour accueillir une ligne de transport en commun qui relierait l'agglomération de la Côtière au Parc et, au-delà, à l'Est Lyonnais.
- Des aménagements sur d'autres axes secondaires (voiries départementales sur Thil et Nievroz...) seront à réaliser mais ne relèvent pas du Schéma Directeur.

➤ **La continuité de l'agglomération cesse à Béligneux à hauteur du franchissement de la RN 84 par l'A 42.**

Cette limite Est ne sera pas repoussée.

- Le coteau de la Côtière proprement dit (classé en ZNIEFF II et soumis à risque de glissement de terrain), le parc de Miribel- Jonage, les rives du Rhône et ses espaces attenants (proposées à l'inscription au réseau Natura 2000, y compris le bras mort de la Chaume) offrent des **espaces de détente et loisirs agréables**.

Une attention particulière leur sera accordée, et ils seront entretenus. Le maintien du caractère rural de la Dombes au Nord et de la plaine du Rhône, de l'Ain au Sud, de part et d'autre de l'agglomération, permet de passer rapidement de la ville à la campagne (dans le sens transversal) et participe à la qualité de vie de l'agglomération.

L'exploitation de gravières est toutefois envisageable dans certains secteurs propices (Nievroz, Balan) et à condition d'en maîtriser les nuisances, routières principalement.

2.1.2. La Côtère de Béligneux à Varambon – Pont d'Ain

Béligneux-La Valbonne marque la fin de l'agglomération lyonnaise tant par la RN 84 que par l'A42 le long desquelles s'étire une coupure verte qui se termine à Meximieux. On découvre après une montée (en venant de Lyon) une très large vue sur la plaine agricole de l'Ain, le Bugey et la chaîne des Alpes au lointain. On change de monde et de respiration.

Cette rupture franche sera maintenue. L'espace agricole de ce secteur pourra faire l'objet de mesures de protection.

Les principes d'aménagement et de développement

➤ **L'axe de la Côtère doit alors être traité, organisé à l'avenir pour afficher cet aspect rural**

- Les **coupures vertes** entre les villages, le long de la RN 84 doivent être maintenues selon le principe déjà énoncé, en leur donnant de l'épaisseur pour mettre en valeur les ondulations du relief de la Côtère et les alcôves naturelles ainsi créées dans lesquels -parfois- viennent se nicher, s'accrocher des villages à l'exemple de Bourg St Christophe, Loyes (se caractérisant par son site en hauteur).

A l'exception des hameaux ou villages (à l'image de Loyes) déjà existants, **les constructions ne seront plus autorisées sur le haut de la Côtère et sa ligne de crêtes** pour garder à sa silhouette et à ses coteaux un aspect boisé, naturel, dominant.

Les constructions isolées sont proscrites le long de la RN 84, de la RD 984. Dans ces coupures vertes, les **haies d'arbres sont protégées et régénérées** autant que possible. Leur présence, quasi continue, de Béligneux à Varambon, donne un "cachet" et une unité très spécifique à l'ensemble.

Les communes préciseront dans leur PLU ce principe.

L'agriculture occupe ces "coupures vertes" jusqu'aux bords de l'Ain et sur le plateau.

- Pendant de la Côtère boisée, **la rivière d'Ain et ses espaces naturels liés**, parfois tout proches (entre Meximieux et Varambon) seront aussi **protégés et mis en valeur** (voir partie III ci-après).
- **Le développement urbain des villages se fera par densification, renouvellement et extension, avec les limites imposées par les coupures vertes.** Dans la vallée, les sites étant souvent contraints, le développement ne peut être que modéré. Il sera aussi possible sur le plateau de ces communes, en arrière de la ligne de crêtes, et selon les modalités indiquées pour le secteur de la Dombes dont on perçoit encore ici les caractéristiques.

➤ **Le pôle de Meximieux - Pérouges**

- Meximieux est le pôle de services d'un petit bassin de vie relativement autonome entre l'agglomération lyonnaise et Ambérieu-en-Bugey. Associée au site touristique prestigieux de Pérouges, cette commune forme un pôle cumulant de nombreuses fonctions (commerciales, économiques, sociales, culturelles...).

Son développement lui permettra de **continuer d'être le centre de gravité et de vie, à taille humaine de la zone**. Il peut être assez soutenu.

- Le développement urbain ne peut guère se faire par densification, les capacités étant faibles. Des opérations de renouvellement et de requalification de certains quartiers (y compris HLM) sont possibles. Des **capacités nouvelles de développement** doivent donc être prévues pour la **création de nouveaux quartiers** ou secteurs.

Sur le plateau et le vallon au nord à des fins résidentielles, dans la plaine au sud de la gare pour des activités (comme cela est indiqué au Plan).

- L'extension au Sud de la voie ferrée doit comprendre et permettre la **déviatio**n de la **RN 84** du centre urbain.
- **L'aménagement du secteur de la gare** permettra de mieux accueillir les usagers de la SNCF et de favoriser le développement de l'usage des transports en commun vers Lyon.
- La cité de Péruges fréquentée par 300 000 personnes par an génère **des circulations et des stationnements qu'il faut aménager**. Un programme d'ensemble d'aménagement et de gestion de ce grand site est à engager.

2.2. L'axe des contreforts du Bugey

Cet axe peut connaître un développement beaucoup plus soutenu que par le passé. Une tendance spontanée à l'urbanisation plus ou moins continue est en effet à l'œuvre : croissance démographique des villages, augmentation de la demande en logement ces dernières années, constructions dispersées le long de la RN 75 et implantations (et projets) de ZA.

De plus, le ralentissement du développement dans les secteurs Ouest du Schéma Directeur (Côtière, Dombes, Plaine de l'Ain) ainsi que l'amélioration des déplacements (liaisons TER, ouverture de l'A48) laissent envisager un "**report**" de la **croissance** sur ce qui peut devenir une troisième couronne de la grande agglomération lyonnaise.

Le présent Schéma Directeur permet d'anticiper et d'organiser le développement de cet axe en l'appréhendant dans sa globalité pour **maintenir un équilibre entre urbanisation, milieux naturels, espaces agricoles et boisés.**

2.2.1. Le pôle d'Ambérieu-en-Bugey

- **Première commune du territoire** par son nombre d'habitants, Ambérieu-en-Bugey n'a connu qu'un modeste développement démographique en 25 ans (+ 20 %) bien inférieur à la moyenne du territoire Bugey Côtière Plaine de l'Ain (46 %).

L'essor du développement périurbain explique en partie cette moindre progression. Mais il faudra veiller à ses effets négatifs : perte de jeunes ménages et vieillissement de la population (le solde naturel décroît), diminution de l'attractivité et de l'animation "en ville" et évasion vers Lyon en contrepartie.

Cette ville n'offre d'ailleurs **pas une image très urbaine** : les constructions sont peu denses, de type pavillonnaire surtout. La centralité urbaine est faible, écartelée entre le centre ancien petit, la gare, les anciens villages-quartiers, le triangle d'activités. La dispersion de divers grands équipements (lycée, collège, Espace 1500, équipements sportifs) et du commerce sur ces différents pôles participe de cette multipolarité qui déroutent le nouveau venu ; les coupures créées par les grandes infrastructures et les échangeurs compliqués à chaque entrée de la ville renforcent la perte de repères.

Cependant, la ville dispose d'**atouts non négligeables** : site intéressant, propice à une vocation résidentielle sur le bas du coteau (belle vue sur la plaine et l'Ouest, ensoleillement, proximité du centre-ville et de la nature), propice à l'accueil d'activités dans la plaine (bonne desserte routière, autoroutière et ferrée avec offre des TER cadencés pour Lyon à 30 minutes), équipements supérieurs (lycée, centre hospitalier, gare) ; entreprises nombreuses et variées, présence importante de jeunes grâce aux équipements scolaires et sportifs.

Elle constitue un pôle urbain rayonnant sur un bassin de vie proche, mais aussi sur les autres bassins de vie limitrophes (Meximieux, Pont d'Ain) dont elle est **la ville-centre**.

Les principes d'aménagement et de développement

- ➔ L'ambition à 20 ans est d'**affirmer la vocation d'Ambérieu-en-Bugey à être un pôle urbain d'intérêt régional**, inscrit dans le réseau de fonctions supérieures (intellectuelles, culturelles, économiques...) utiles aux habitants et entreprises du "Pays" et leur évitant d'aller à Lyon.

Atteindre cet objectif nécessite de conjuguer croissance démographique et économique, recomposition urbaine et extension, politique d'animation et intégration.

- **Le développement urbain sera prioritairement assuré par recomposition interne** : de nombreux espaces sont encore disponibles dans l'espace urbain actuel, des capacités de densification et de renouvellement sont importantes. L'estimation des surfaces urbaines disponibles à l'intérieur du tissu urbain et à sa périphérie (classées UA, UB ou UC au POS) est de 40 hectares. Mais tous ne sont pas facilement constructibles... Et l'on ne peut estimer les capacités de création de nouveaux logements par densification.

Logements, équipements et services à la population, commerces, bureaux et services aux entreprises, ateliers artisanaux y seront prioritairement installés. Leur cumul créera l'**animation et la convivialité urbaine** qu'il est indispensable de renforcer à Ambérieu-en-Bugey ; l'embellissement des espaces publics, l'aménagement des cheminements pour les vélos et les piétons, accompagnant l'ensemble.

Le secteur Nord, au rond-point de l'aviation, sera étoffé principalement par remplissage des espaces vides vers le centre-ville.

- **L'extension des secteurs résidentiels** est prévue dans un **second temps sur le coteau** du Bugey, au Nord-Est, en direction de Douvres ; mais en préservant une coupure verte entre les deux communes.

- **L'extension des secteurs d'activités est prévue, dans la plaine**, en direction de l'autoroute. **La ville franchira alors sa limite Ouest actuelle créée par la RN 75.** Un nouvel axe d'entrée dans la ville sera créé en direction de l'échangeur de l'A 42 et servira d'axe urbain principal à ce nouveau secteur, en continuité avec le triangle d'activités actuel. Les activités accueillies seront mixtes : tertiaires, commerciales, de transformation industrielle.

La ville, et l'agglomération, ne dispose (en 2001) plus que d'une trentaine d'hectares (en zone UX ou NAX) .

L'objectif de croissance qui est fixé (+12 000 à + 15 000 habitants d'ici 2020) et le principe retenu de lier croissance démographique et augmentation de l'emploi, amène à **prévoir l'accueil de 5200 à 7000 emplois** dans l'agglomération (avec un coefficient emploi/actif supérieur à la moyenne du BUCOPA -0,85- puisque l'agglomération est un pôle d'emploi attractif et devrait le rester. Le coefficient retenu est celui de 1999, soit 1,04).

Les 30 ha aujourd'hui disponibles permettent d'en accueillir, au mieux, 900...(ratio de 30 emplois à l'ha).

La création de la nouvelle zone d'activités est donc un impératif. La zone créée, multi-sites (agrégeant Ambérieu-en-Bugey, Château-Gaillard et la pointe sud d'Ambronay) a une vocation départementale, de **niveau 2**, comme fixé dans la typologie des ZA (p.21)

5 200 à 7 000 emplois nécessitent de dégager, progressivement, 200 à 300 ha de zones d'accueil. Selon la proportion d'emplois qui sera créée dans le tissu urbain, selon le type d'activités accueillies (plus ou moins consommatrices d'espace, le ratio de 25 ou 20 emplois à l'ha pouvant alors être atteint) ce chiffre pourra fortement varier, à la baisse ou à la hausse...

C'est pourquoi, l'ouverture à l'urbanisation des nouvelles zones indiquées au Plan (à Ambérieu-en-Bugey et Château Gaillard) se fera par **tranches successives et selon le sens de progression indiqué** par les flèches.

➤ A l'exception de l'urbanisation d'un petit secteur au sud de la RN 75, sur la commune de Saint-Denis-en-Bugey (voir le Plan), nécessaire à son développement communal très contraint par ailleurs, aucune extension d'importance n'est prévue au Sud de l'agglomération. L'agglomération **se développant dans le sens Est-Ouest** et non Nord-Sud pour maintenir de grandes coupures agricoles et vertes entre les pôles d'Ambérieu-en-Bugey et Meximieux d'une part, Ambérieu-en-Bugey et Pont d'Ain, d'autre part.

➤ Cette nouvelle forme urbaine pourra nécessiter à long terme de **déplacer la RN 75** sur la nouvelle limite Ouest de l'agglomération. Si l'objectif global est de créer une ville de qualité à long terme, la ville ne pourra pas supporter la coupure créée par une telle infrastructure et son trafic de transit au sein du tissu urbain.

De trop nombreuses coupures existent déjà, créées par des infrastructures qu'on ne peut déplacer : voies ferrées, RN 504. Il ne faudrait pas continuer la même erreur.

L'échéance de ce déplacement peut dépasser la vingtaine d'années mais il doit être prévu dès maintenant pour le permettre ultérieurement.

➤ Pour garder et **affirmer sa vocation ferroviaire** historique (600 emplois en 1999), le secteur d'Ambérieu-en-Bugey est **candidat à l'accueil d'un équipement ferroviaire de transbordement du fret** (gare de feroutage ou transbordement de conteneurs) envisagé pour faciliter le franchissement des Alpes.

Seules les études en cours sur plusieurs dossiers (LGV Rhin Rhône + contournement fret de Lyon + liaison fret Lyon-Turin) et les arbitrages nationaux et internationaux permettront de décider des tracés et des équipements qui s'imposeront alors aux territoires concernés.

Plusieurs sites d'accueil ont été examinés dans différentes études.

Parmi ceux-là, le site du camp militaire des Fromentaux (implanté sur la commune de Saint-Maurice-de-Rémens pour une large part, mais aussi sur les communes de Leyment et de Chazey-sur-Ain) paraît disposer d'atouts intéressants : équipements ferroviaires, emplacement stratégique entre différentes grandes voies autoroutières et ferroviaires ...

Ce secteur dont la destination est aujourd'hui militaire pourrait, en cas de désengagement de l'Etat, être affecté à ce nouvel usage, comme cela est indiqué au Plan.

➤ **Un projet d'agglomération de cette importance ne se conduira que progressivement, sur 20 ans, et aux conditions suivantes :**

- l'élaboration d'un Schéma de Secteur (art. L.122-1 du code de l'urbanisme), envisagé sur un périmètre restant à préciser, mais dont le principe est porté au Plan du présent Schéma Directeur.

- l'organisation des moyens techniques, juridiques, financiers, urbains, dont l'organisation d'un pilotage intercommunal.

2.2.2. Le segment Sud, d'Ambérieu-en-Bugey à Lagnieu et Lhuis

La qualité paysagère et la topographie (collines et bois de Leyment, contreforts du Bugey et ses falaises abruptes sur le Rhône plus au sud) plaident pour **un développement modéré et résidentiel** du secteur.

Toutefois, **l'ouverture de l'A 48** avec un échangeur à hauteur du PIPA et de Lagnieu (prévue en 2006) ainsi que le développement des emplois prévisibles au **PIPA**, sans oublier l'expansion des communes de l'Isère, vont fortement activer la dynamique résidentielle dans le secteur et, dans une moindre mesure peut-être, les dynamiques économiques et touristiques.

Les principes d'aménagement et de développement

- La ville de **Lagnieu** devra, comme Meximieux, étoffer ses fonctions commerciales, de services, d'équipements pour rester le **pôle de services rayonnant sur ce bassin de vie**, et croître aussi démographiquement.
Des capacités d'accueil demeurent un peu dans le tissu bâti existant (densification, rénovation, reconstruction). Une extension à terme est envisageable de préférence vers le Sud, avec la commune de Sain- Sorlin-en-Bugey.
On ne créera pas de jonction urbaine avec l'A 48 pour garder la rupture avec le PIPA (qui lui s'affichera le long de l'A 48) et préserver une approche " bucolique " de Lagnieu par la RD 20 : les vues sur le Rhône et les contreforts du Bugey.
- Au Nord comme au Sud de Lagnieu, des **coupures vertes** seront préconisées entre les villages -conformément au principe souvent énoncé-, et destinées à l'agriculture.
Elles sont indispensables entre Ambutrix, Vaux-en-Bugey et Lagnieu le long de la RN 75 pour empêcher leur connexion urbaine.
- Les villages, en particulier le long du Rhône, pourront connaître une croissance plus importante ces prochaines années. On veillera alors à **offrir des logements diversifiés** en conduisant des opérations de taille, de nature et de localisation variées, dans ou en continuité des centres bâtis.
- A terme, l'augmentation de la population rendra la question de la **création d'un collège** pour le secteur Rhône-Bugey (dans le canton de Lhuis) de plus en plus vive. L'La répartition des effectifs entre Lagnieu et Belley dans des collèges bien remplis est déjà difficile.
- **L'accueil d'activités** de petite taille pourra se faire dans les communes. La ZA intercommunale à Briord ne disposant plus de capacités d'accueil importantes, la **création d'une nouvelle ZA intercommunale** (de niveau 3 selon la typologie arrêtée), le long de la RD 19, sur la commune de Lhuis (voir Plan) est prévue .
- La **desserte routière vers l'Isère** par le pont de Briord mérite d'être améliorée pour faciliter l'accès au futur échangeur de l'A 48 à Lancin.
- La croissance de ce secteur ne devra **pas perturber la vocation touristique de la "vallée bleue"** autour de la retenue d'eau du barrage, **ni atteindre les milieux remarquables** présents le long du Rhône et sur les contreforts du Bugey.

La vocation touristique de la navigation sur le Rhône devra, par ailleurs, entraîner la **création d'une écluse à Sault Brénaz**. Il y aura lieu, de même, de réserver le long du Rhône le passage de la véloroute Léman-Méditerranée.

2.2.3. Le segment Nord, d'Ambérieu-en-Bugey à Pont-d'Ain

Ayant peu bénéficié (jusqu'à présent) du développement issu du desserrement de l'agglomération lyonnaise et ayant perdu des entreprises et des emplois, ce secteur pourrait bien connaître **un retournement complet de conjoncture**.

La qualité paysagère de ses coteaux et de ses villages, la proximité d'Ambérieu-en-Bugey et le report de la croissance depuis Lyon sur ce troisième axe va générer une demande en logements de plus en plus forte et déjà perceptible aujourd'hui.

Les principes d'aménagement et de développement

L'accueil de ce développement peut se faire aux conditions suivantes, conçues **pour protéger la qualité d'ensemble** :

➤ **Créer des activités et des emplois sur place.**

Conformément aux principes énoncés, de vouloir lier développement démographique et développement des emplois et de favoriser les nouvelles localisations d'activités sur quelques espaces prioritaires, une politique économique d'accueil sera prioritairement menée par les EPCI du secteur.

Les zones d'activités existantes n'ayant plus beaucoup de capacités d'accueil (quelques ha peu propices à la ZA du Blanchon, changement de destination de la réserve envisagée dans le triangle entre voie ferrée et l'A42 à Pont-d'Ain), le secteur a l'urgente nécessité de **débloquer rapidement de l'offre foncière**.

Les EPCI envisagent de créer des zones d'activités au croisement des RN 75 et 84, au lieu dit Pont Rompu, de part et d'autre de la RN 84. Jumelées, puisque côte à côte, ces ZA constituent **une seule ZA de niveau 2**, d'intérêt départemental, comme fixé dans la typologie retenue (p. 20).

Cette ZA se dotera en conséquence, d'un programme de commercialisation pour les seules activités correspondant à ce niveau.

Dans un souci d'organisation et gestion des flux routiers du secteur, et afin d'éviter une croissance du trafic de transit dans la ville de Pont d'Ain, l'accès à la zone depuis l'autoroute se fera prioritairement à partir de l'échangeur de Château-Gaillard.

Soulignons la volonté des EPCI maîtres d'ouvrage de favoriser l'émergence d'une zone d'activités arborée, intégrée dans le paysage.

Soucieux de ne pas perturber le trafic routier sur les voiries nationales proches, les maîtres d'ouvrage ont souhaité que la ZA soit accessible grâce à l'aménagement d'une contre-allée aménagée au fur et à mesure de la commercialisation et de l'urbanisation de la zone.

➤ **Protéger la portion centrale** de la RN 75 entre Ambérieu-en-Bugey et Pont d'Ain de l'urbanisation, y compris économique, sauf aux deux extrémités, à l'arrivée sur les villes.

- Pour ce faire, la **vocation agricole dominante** du triangle compris à l'Est de la RN 75 (RN 75, RN 84, RD 36), d'un seul tenant quasiment, sera maintenue et une coupure verte est instituée, par l'appellation «**route verte**» sur la RN 75, ainsi qu'à proximité d'Ambronay.

L'espace agricole de ce secteur pourrait faire l'objet de mesures de protection spécifiques

- A l'Ouest de la RN 75, le secteur de Longeville au Vorgey affirmera sa **vocation de loisirs et de nature** à partir de la base de loisirs nautiques et des **plans d'eau** existants.
- **L'axe support de l'urbanisation résidentielle est le relief qui forme ici un arc de cercle** de Pont d'Ain à Ambérieu-en-Bugey en passant par Jujurieux. L'inscription de ces villages dans leur site constitue leur première qualité ; leur qualité architecturale la deuxième. Leur développement peut s'opérer par densification interne, peu par renouvellement, et par extension. Celles-ci devraient se faire en continuité des centres existants, par épaissement ou dilatation concentrique. **La forme des grands lotissements paraît encore moins adaptée ici qu'ailleurs.** Il faudra se coller mieux au relief et aux caractéristiques de chaque village.
- La croissance de logements devra permettre de créer **plus de logements locatifs**, privés et sociaux, pour améliorer leur proportion actuelle.
- Pour améliorer le problème de traversée de Saint-Jean-le-Vieux et fluidifier la circulation sur la RD 36, qui a déjà tendance à saturer aux heures de pointe entre cette commune et Ambérieu-en-Bugey, la création d'une **voie nouvelle**, entre la RD36 et le carrefour giratoire de la RD12 avec la RD63 est prévue (voir le Plan). Le trafic des poids lourds serait ainsi reporté sur la RN 84.
- Pont d'Ain constitue le verrou géographique qui ferme la plaine de l'Ain. Les contraintes très fortes sur ce site ne devraient pas, pour autant, l'empêcher de se développer de façon plus soutenue.
La présence de l'Ain, les services et commerces, les entreprises actuelles et futures (dans les ZA existantes et projetées), la gare, sont autant d'atouts qui peuvent susciter du développement. Alliés à des **opérations de requalification**, rénovation du bâti existant, de densification, d'embellissement des espaces publics et de la traversée de la RN 75, de mise en valeur de la rivière, ils pourront permettre **d'étoffer la ville.**

III. AU CENTRE, GARDER UNE VASTE PLAINE AGRICOLE AUTOUR DE L'AIN

La présence forte de l'agriculture de plaine qui se dégage depuis Béligneux (en venant du Sud) jusqu'à Pont d'Ain, marque la fin de l'agglomération lyonnaise. Les vues sont vastes, dégagées depuis la RN 84 ou l'A 42 et permettent de découvrir le territoire, de voir le Bugey et la discrète côtère de la Dombes. L'agriculture intensive de plaine crée ce paysage très ouvert en même temps qu'elle constitue une économie dynamique à respecter.

Quelque peu cachés derrière quelques boisements, des villages sont dispersés dans cette plaine, à proximité de l'Ain, du Rhône au sud, ainsi que du PIPA. Enfin, sous cet espace, invisible, se tient une vaste nappe aquifère indispensable à la population de la région.

3.1. La plaine

Les principes d'aménagement et de développement

⇒ La vocation agricole dominante de la plaine est affirmée sur tout le secteur central

- Les terres irriguées sont particulièrement vitales pour la production et sont protégées. Certains secteurs pourraient l'objet de classement Zone Agricole Protégée (ZAP). Si des évolutions sont nécessaires et prévisibles dans le type de produit, liées aux évolutions des marchés et des techniques, on peut penser qu'elles ne bouleverseront pas le paysage. Mais elles pourraient être l'occasion de développer une exploitation des sols plus douce à proximité immédiate de la rivière d'Ain. La replantation de haies et de bosquets en certains endroits serait aussi la bienvenue pour animer le paysage, sans le fermer.

⇒ Pour garder cette ouverture sur le paysage et ressentir l'effet de coupure, les grands axes routiers (RN 84 et A 42) ne doivent pas servir de supports d'urbanisation, les constructions brisant cette image et venant boucher la vue les unes après les autres

Aussi, les principaux axes routiers sont déclarés "**routes vertes**" :

- de Béligneux à Ambérieu-en-Bugey pour l'A 42,
- de Meximieux (Pont de Chazey) à Ambérieu-en-Bugey / Saint-Denis-en-Bugey pour la RN 84,
- de Béligneux au PIPA pour la RD124.

⇒ L'accueil d'habitants et de petites activités se fera dans les villages existants selon les principes exposés

- Après avoir presque doublé de population en moyenne ces 25 dernières années, il est souhaitable de **ralentir le mouvement** sans l'arrêter. La maîtrise de la taille des opérations de construction est un élément clé si l'on veut insérer les nouveaux habitants dans la vie locale.

L'enjeu pour les prochaines années est surtout de **diversifier le type de produits logements offerts** : créer du locatif pour accueillir des jeunes, proposer des logements plus petits, rapprocher les constructions des bourgs. Le lotissement est un mode d'urbanisation adapté à la plaine, mais il n'est pas le seul.

⇒ Les activités plus importantes pourront être accueillies dans les ZA intercommunales des pôles : Meximieux, Ambérieu-en-Bugey, Pont d'Ain et au PIPA

3.2. Le Parc Industriel de la Plaine de l'Ain (PIPA)

Le Parc Industriel de la Plaine de l'Ain est aujourd'hui un **pôle industriel et logistique d'intérêt régional et reconnu à ce titre comme le seul de niveau 1**. Il offre aux entreprises un cadre de qualité sur les plans paysager, architectural, environnemental (site certifié ISO 14001) avec des dessertes (A 42 et future A 48, voie ferrée) et des services appréciés par les 50 entreprises et les 2000 employés qui y travaillent déjà.

Le rythme d'implantations nouvelles ces dernières années (une quinzaine d'hectares vendus par an) et les perspectives de développement ouvertes par :

- l'essor des activités logistiques en général,
- l'expansion économique de la grande agglomération lyonnaise et son besoin de desserrement,
- l'excellent positionnement du Grand Lyon -dont le PIPA fait partie économiquement- au niveau européen,

amènent à **prévoir l'extension du PIPA à moyen et long termes**. Il faut pouvoir continuer à accueillir des entreprises industrielles, logistiques, tertiaires à la recherche de grands terrains et de sécurité environnementale.

Aussi, des capacités de développement sont prévues au Schéma Directeur :

- au Nord-Est jusqu'à l'A 48 qui marquera la limite et la façade du PIPA de ce côté (70 à 80 ha),
- au Sud, en intégrant 83 ha de réserves foncières d'une part, et en prévoyant 30 à 40 ha supplémentaires, vers la RD 84 et le Mont Bron,
- à l'Ouest par petites poches (70 ha au total) créant une limite plus franche et respectant le village de Blyes et le bois des Terres,
- une extension au nord-ouest est envisageable de l'autre côté de la RD62a dans les conditions prévues page 21.

L'objectif n'est pas de "remplir" au plus vite le Parc ; il est **d'accueillir des entreprises variées** qui n'ont pas leur place "en ville" pour diverses raisons, et créer de l'emploi localement. A ce titre, la vocation logistique (secteur peu pourvoyeur d'emplois) ne deviendra pas dominante.

Son **accessibilité** depuis le Nord Isère, fortement améliorée à moyen terme par l'ouverture de l'autoroute **A 48**, pourra être complétée à l'Ouest par un nouveau pont sur le Rhône, susceptible de décongestionner la traversée de Loyettes.

La voie d'accès par la route départementale depuis l'échangeur de Meximieux sera améliorée : augmentation des cabines de péage, traitement du rond-point et de la RD pour afficher l'image de qualité environnementale et paysagère.

Par ailleurs, l'abandon de la navigabilité à grand gabarit du Rhône entraîne la suppression de la réserve pour zone portuaire précédemment prévue au SDAU.

Enfin, un peu plus au sud, le long du Rhône, la **centrale nucléaire du Bugey** devrait rester dans ses limites actuelles .

3.3. La rivière d'Ain

Axe central du territoire, **l'Ain a une vocation naturelle et un intérêt écologique** évident qu'il faut reconnaître et étendre à ses abords. Il constitue, de plus, **un secteur de loisirs** (promenade, pique-nique, pêche, baignade, sports nautiques...) qui contribue largement à la qualité du cadre de vie des habitants de la région et de Lyon et qui mérite d'être mieux connu.

Toutefois, sa fonction et ses impératifs écologiques sont prioritaires sur sa vocation récréative.

Pour protéger ce patrimoine, il faut, entre autre, laisser la rivière se faire, et se défaire, à son gré ; la laisser respirer.

- Aussi, aucune construction en dur pérenne ne doit s'installer dans **"l'espace de liberté"** de la rivière défini par le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE), et porté sur le plan.
- Dans les **zones d'expansion des crues** dont les limites sont celles des crues centenales (sur le plan annexe) les mesures de précautions seront respectées. Les raisons écologiques recourent ici des mesures de prévention des risques. De même, un bras mort de l'Albarine (d'Ambérieu-en-Bugey à Chazey-sur-Ain) qui se met parfois en crue sera protégé de l'urbanisation (et des opérations de remblaiement) afin de le laisser fonctionner quand nécessaire.
- **Les milieux naturels remarquables**, proposés à l'inscription au réseau Natura 2000, présents tout le long de la rivière, sont tous inclus dans les périmètres ci-dessus et seront protégés, à ce titre, des constructions aux conditions fixées par le SAGE.
Mais il faudra veiller à maîtriser leur fréquentation.
- Dans le cadre du SAGE, un schéma d'organisation des principales activités et sites de loisirs est en cours d'élaboration.
- Conformément au SAGE, **aucun nouveau site d'extraction de granulats dans "l'espace de liberté"** défini, ne sera ouvert.
- L'extension de sites existants dans le lit majeur de la rivière relèvera de **situations exceptionnelles**.

Au-delà, toute réflexion ou intervention dans les limites du bassin versant de la rivière s'inscriront **dans le cadre des orientations et préconisations définies par le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux de la Basse Vallée de l'Ain**.

IV. AU NORD, PARTICIPER A L'ORGANISATION DE LA GRANDE COURONNE BURGIEUNE

Le devenir de ce secteur doit être raisonné à l'échelle de la grande aire d'influence de Bourg-en-Bresse avec qui il vit beaucoup plus en relation qu'avec le sud du territoire étudié. Il s'agit ici de cadrer et d'organiser d'une façon ou d'une autre le desserrement résidentiel et économique de l'agglomération burgienne, tout en respectant les activités dans les villages existants.

4.1. Former la couronne verte de l'agglomération burgienne

L'aspect agricole et forestier des paysages doit rester dominant pour préserver un cadre de vie rural.

- Aussi, les **terres agricoles resteront protégées ainsi que les forêts**, dont les bois de la Tranclière et de Journans.
- Le Piémont du Revermont fera l'objet d'une attention particulière pour **préserver ses flancs boisés et ses villages de qualité** (voir ci-dessous).

4.2. Développer les villages

L'accueil de nouveaux habitants est souhaité, le rythme pouvant varier selon la conjoncture, sans globalement dépasser celui de la période précédente (+ 72 % entre 75 et 99). Les contraintes de site font toutefois que cette croissance sera différente selon les contextes.

- les villages et hameaux de la plaine se développeront **en épaisseur** ou par densification, en évitant de s'étirer en longueur, le long des routes.
- l'urbanisation sur le Piémont du Revermont est organisée selon les mêmes principes que pour les côtières de la plaine de l'Ain, avec **des coupures vertes** pour éviter la jonction des villages le long de la RD 52.
- la **diversité des opérations de construction** sera recherchée en produit (maisons individuelles sur des terrains plus ou moins grands, accolées, petits collectifs) entre locatif et accession, en taille de logement.
- la **RN75** ne sera pas support d'urbanisation, celle-ci devant rester polarisée autour des villages existants en arrière, à l'abri des nuisances du trafic routier. Elle est donc inscrite en "**route verte**" sur la portion indiquée au Plan . L'amélioration des caractéristiques de la RN 75 (aménagement à 2x2 voies entre la Vavrette et Bourg) inscrite au prochain contrat de Plan, confirme à la fois son rôle majeur dans l'accessibilité du secteur et la nécessité de devoir garder l'urbanisation en retrait.

4.3. Créer une zone d'activités de niveau départemental à l'échangeur Bourg-Sud

La création d'un pôle d'activités au Sud-Est de l'agglomération burgienne permettrait de rééquilibrer la répartition de l'emploi en faveur de ce secteur et de capter des entreprises souhaitant s'implanter à proximité de l'axe Mâcon-Genève (ou Bourg-Oyonnax).

La création de la Ligne nouvelle à Grande Vitesse entre Dijon-Mulhouse et Lyon (dite LGV Rhin Rhône) à long terme, avec un tracé possible à l'Est de Bourg-en-Bresse, et la création d'une gare TGV (hors du périmètre du Schéma Directeur, a priori) renforcerait le développement est de l'agglomération et l'intérêt de cette zone.

- Aussi, une **zone d'activités intercommunale de niveau 2** est prévue à l'échangeur de Bourg Sud, au bord de la RN 75, au lieu dit **La Vavrette**, pour accueillir des activités industrielles, artisanales, logistiques, tertiaires et technologique et les entreprises de services annexes. Mais elle n'a pas de vocation commerciale ; les établissements de grande distribution, alimentaire ou spécialisés, restant à proximité directe ou dans Bourg-en-Bresse.
- Les activités artisanales (artisans et PME), commerciales ou de services de petite taille pourront s'implanter dans les villages ou à proximité, selon le principe déjà énoncé et dans la **zone artisanale à vocation intercommunale au lieu dit "Le Molard"** dont une extension de quelques hectares est prévue, et qui constitue une **ZA de niveau 3**.

Chapitre 4

LA VOIE ET LES MOYENS DE LA MISE EN OEUVRE

Envisager la mise en œuvre du Schéma Directeur revient à :

- définir les moyens de diffusion et de suivi des orientations et préconisations inscrites,
- préciser les modalités et les outils de leur application dans le cadre de projets d'aménagement ou de politiques de développement

La diffusion et le suivi des orientations et préconisations

Un préalable : l'organisation d'un Etablissement Public de Coopération Intercommunale

La loi du 13 décembre 2000 "Solidarité et Renouvellement Urbains" dite loi SRU, a prévu de conforter le rôle de l'établissement public de coopération intercommunale maître d'ouvrage du SCOT.

En effet, l'article L 122-4 du code de l'Urbanisme, modifié par la loi du 13 décembre 2000, stipule que l'EPCI doit désormais être pérennisé afin d'assurer le suivi et la mise en révision des SCOT.

L'article L 122-14 précisant pour sa part qu'au plus tard à l'expiration d'un délai de dix ans à compter de la délibération portant approbation ou de la dernière délibération portant révision du schéma de cohérence territoriale, l'EPCI procède à une analyse des résultats en application du schéma et délibère sur son maintien en vigueur ou sa mise en révision complète ou partielle. A défaut d'une telle délibération, le schéma de cohérence territoriale est caduc".

L'impérieuse nécessité légale de pérenniser l'EPCI constaté, il est indispensable d'en définir son rôle.

La mise en œuvre du projet de territoire défini par le Schéma Directeur ne peut pas se faire sans l'existence d'une structure susceptible de **rappeler aux acteurs du développement et de l'aménagement du territoire les principes de ce projet**.

Le risque peut exister d'ajouter à la complexité de l'organisation institutionnelle. Il convient donc d'être précis sur les objectifs de cet EPCI et d'en définir ultérieurement avec tout autant de précision ses compétences.

Cet EPCI doit être identifié comme le **lieu de mise en cohérence des politiques de développement communales et intercommunales dans le cadre des orientations définies dans le Schéma Directeur**.

L'EPCI doit s'imposer comme un **espace de coopération et de collaboration** entre les collectivités actrices de la politique d'aménagement locale, espace de rencontre et d'échange entre tous les acteurs privés et publics de l'aménagement.

Les moyens et les modalités de fonctionnement cet EPCI sont à préciser par ses membres.

Un espace de veille pour une nécessaire adaptation au contexte évolutif

Le territoire du Schéma Directeur Bugey Côtière Plaine de l'Ain est concerné par l'étude de grands projets d'infrastructures notamment ferroviaires. Engagées au stade préliminaire, certaines de ces études ne permettent pas à ce jour, de connaître l'échéance de leur réalisation, leur positionnement ni leur impact sur le territoire.

Si les opportunités et les complémentarités à développer sur le territoire sont abordées dans le rapport du Schéma Directeur –à l'instar du projet de plate forme ferroviaire-, ce ne sont pour l'heure que des hypothèses qui devront être reprises afin de devenir de véritables orientations. Un **travail de précision est à envisager en fonction de l'avancement des projets**.

Par ailleurs, il est nécessaire et indispensable que le Syndicat Mixte **participe à la réalisation de certaines études ou aux différents débats préparatoires pour la mise en œuvre de projets majeurs pour le territoire** (projets d'infrastructures ou d'équipement).

Il doit être **associé** à toute réflexion d'élaboration de politiques relatives à l'aménagement et au développement de son espace ou de tout autre projet d'envergure ayant un impact supracommunal dans l'organisation et la gestion de son espace.

C'est au cours de ces diverses consultations ou associations que l'EPCI veillera à la prise en compte des principes et préconisations du SCOT.

Reconnaître et admettre un pilotage pour la stratégie de développement et d'aménagement choisie par les collectivités du territoire c'est faire reconnaître à l'extérieur du territoire l'existence d'une entité avec laquelle il faut désormais composer pour établir tout projet (d'infrastructures ou équipement d'importance régionale) ou toute politique (en matière de transports et déplacement, d'habitat, environnement).

L'enjeu est de taille pour le territoire Bugey Côtière plaine de l'Ain soumis à la double influence de l'agglomération Lyonnaise et de l'agglomération Burgienne.

La mise en œuvre du projet suppose l'organisation de moyens disponibles auprès des acteurs du développement du territoire.

La définition des modalités d'application et l'élaboration d'outils spécifiques

La mise en place d'outils de suivi spécifiques

Le défaut de référence au SDAU de 1977 et son déficit d'application reconnu par bon nombre de communes et d'acteurs de l'aménagement et du développement du territoire, tient certes à son mode d'élaboration, à son contexte rapidement modifié –un contexte économique subissant les conséquences des deux chocs pétroliers, tandis que le contexte institutionnel se trouvait révisé par les lois de décentralisation-, mais aussi à l'absence d'outils pertinents et évolutifs de mise en œuvre.

Les membres du Syndicat Mixte ont exprimé au cours des travaux d'élaboration du Schéma Directeur le souhait de réfléchir à **l'élaboration de tableaux de bord permettant de suivre le développement du territoire et le respect des orientations affichés** dans le Schéma.

Si des indicateurs existent d'autres restent vraisemblablement à imaginer. Un certain nombre de données collectées par divers organismes ou services de l'Etat devra donner lieu, de la part de l'EPCI en charge du suivi, à une lecture spécifique afin d'établir des tableaux de bord propre au territoire.

Les thèmes et sujets les plus pertinents restent à définir : population et ménages, occupation et consommation de l'espace, constructions neuves, aménagement et occupation des espaces d'activités, trafic et réseaux, qualité et quantité de la ressource en eau....

L'EPCI devra procéder à une **analyse régulière (synthèse annuelle) des tendances d'évolution** du territoire et des résultats de l'application du Schéma Directeur.

Ceux-ci pourraient être présentés aux membres de l'EPCI lors d'une **conférence annuelle de l'aménagement et du développement du territoire Bugey Côtière Plaine de l'Ain**.

L'EPCI pourra dans certains cas contribuer à la **mise en œuvre d'outils plus opérationnels** tels de que les Programmes Locaux de l'Habitat (PLH) à l'échelle des intercommunalités ou d'autres outils plus volontaire afin de maîtriser le foncier de certaines zones ou de développer de véritables projets urbains.

Il veillera alors à la mise en cohérence de ces outils à l'échelle du périmètre du Schéma Directeur.

Si le Schéma Directeur n'est pas un document de programmation, L'EPCI aura toutefois à **réfléchir aux moyens de mobiliser certains financements** (Europe, Etat, Région, Département) dans le cadre de certaines politiques contractuelles afin de pouvoir **inciter certains projets et soutenir les maîtres d'ouvrage d'opérations participant à la réalisation de certaines préconisations** du Schéma Directeur.

La diffusion des principes et concepts au sein des PLU de chaque commune

La diffusion des principes du Schéma Directeur, la mise en œuvre de certaines de ses orientations ou options, ne pourra se faire sans que **soit préservé et valorisé le niveau communal**.

C'est au niveau local que doivent être appliqués les principes et préconisations du Schéma Directeur, et ce quelque soit la collectivité (commune ou intercommunalité) compétente.

Les véritables outils de cette mise en pratique locale du parti d'aménagement du Schéma Directeur sont **les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU)**.

Il sont dans un **rapport de compatibilité** à l'égard du Schéma Directeur. Dès l'approbation du Schéma Directeur, les communes dont le PLU n'est pas compatible avec les orientations du Schéma Directeur doivent s'engager dans une révision. Les PLU lors de leur révision ou de leur élaboration devront :

- **s'inscrire dans l'esprit du Schéma Directeur et son ambition d'un développement modéré et équilibré.**
- **respecter le parti d'aménagement** du Schéma Directeur
- **repandre, décliner et préciser au niveau local les principes et préconisations** inscrits au Schéma Directeur (coupures vertes et routes vertes, principe de regroupement, de construction en épaisseur, de densification, de construction en épaisseur, de hiérarchisation des espaces d'activités...)

Une synthèse des modalités de déclinaison des orientations du Schéma Directeurs dans chaque PLU, pourrait être rédigée.

L'EPCI du Schéma Directeur sera **consulté** lors de toute élaboration, modification ou révision des plans locaux d'urbanisme des communes appartenant au périmètre du Syndicat Mixte.

La première phase de réalisation (Horizon 2007)

La loi SRU en introduisant l'obligation d'un bilan et d'une révision du Schéma Directeur devenu SCOIT dans un délai de dix ans à compter de sa date d'approbation, oblige à revoir le principe de réalisation dans le temps des orientations du Schéma Directeur et notant l'organisation du phasage de cette réalisation.

L'échéance de la première phase de réalisation deviendrait donc très courte.

Dès lors, le propos de la « première phase de réalisation » n'est pas tant de définir un phasage strict de l'application du Schéma Directeur, que de **hiérarchiser les orientations du parti d'aménagement à décliner sur le territoire en fonction de leur priorité ou de leur actualité au sein des perspectives de développement du territoire les plus tangibles.**

Tout à priori normatif de cette première phase de réalisation levé, il est possible d'esquisser une liste des champs d'actions qui s'ouvrent aux acteurs locaux et à l'EPCI du Schéma Directeur.

- L'installation des grandes coupures vertes et des routes vertes (inscription des fins d'urbanisation, engagement des démarches de classement en Zone Agricole à Protéger (ZAP))
- La réalisation d'un schéma de secteur sur l'agglomération d'Ambérieu-en-Bugey
- La participation active à l'élaboration d'un Schéma de Cohérence de Transport (partie Côtière) et l'engagement d'une réflexion pour la mise en œuvre d'une politique des transports sur les secteurs de l'agglomération de la Côtière et l'agglomération d'Ambérieu-en-Bugey (dans une perspective de développement de l'intermodalité des transports, d'amélioration des échanges avec l'agglomération lyonnaise)
- Favoriser la mise en place de politiques de l'habitat et du logement intercommunale et assurer leur cohérence à l'échelle du territoire du Schéma Directeur.
- Favoriser la mise en place d'une démarche de gestion de la ressource en eau –prioritairement sur l'aquifère de la Plaine de l'Ain-

