



# Schéma de cohérence territoriale

Pièce 2

Projet d'Aménagement et de  
Développement Durables

VERSION APPROUVÉE



## Sommaire

### **Introduction : Le positionnement du territoire à l'échelle élargie**

#### **1. Les objectifs stratégiques pour le territoire Bugey, Côtière Plaine de l'Ain** p.7

- 1.1. Objectif stratégique n°1 : Renforcer l'unité et la singularité du territoire à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise
- 1.2. Objectif stratégique n°2 : Miser sur la pluralité interne au territoire, source de richesse et d'opportunités de développement

#### **2. Un aménagement lisible et cohérent du BUCOPA comme moyen de mise en œuvre de cette stratégie** p.13

- 2.1. Soutenir des projets économiques majeurs véritables leviers pour la reconnaissance économique du territoire
- 2.2. Organiser le rayonnement du BUCOPA en s'appuyant sur des pôles, structurant l'archipel des vocations et des ambiances
- 2.3. Améliorer la lisibilité des différents espaces

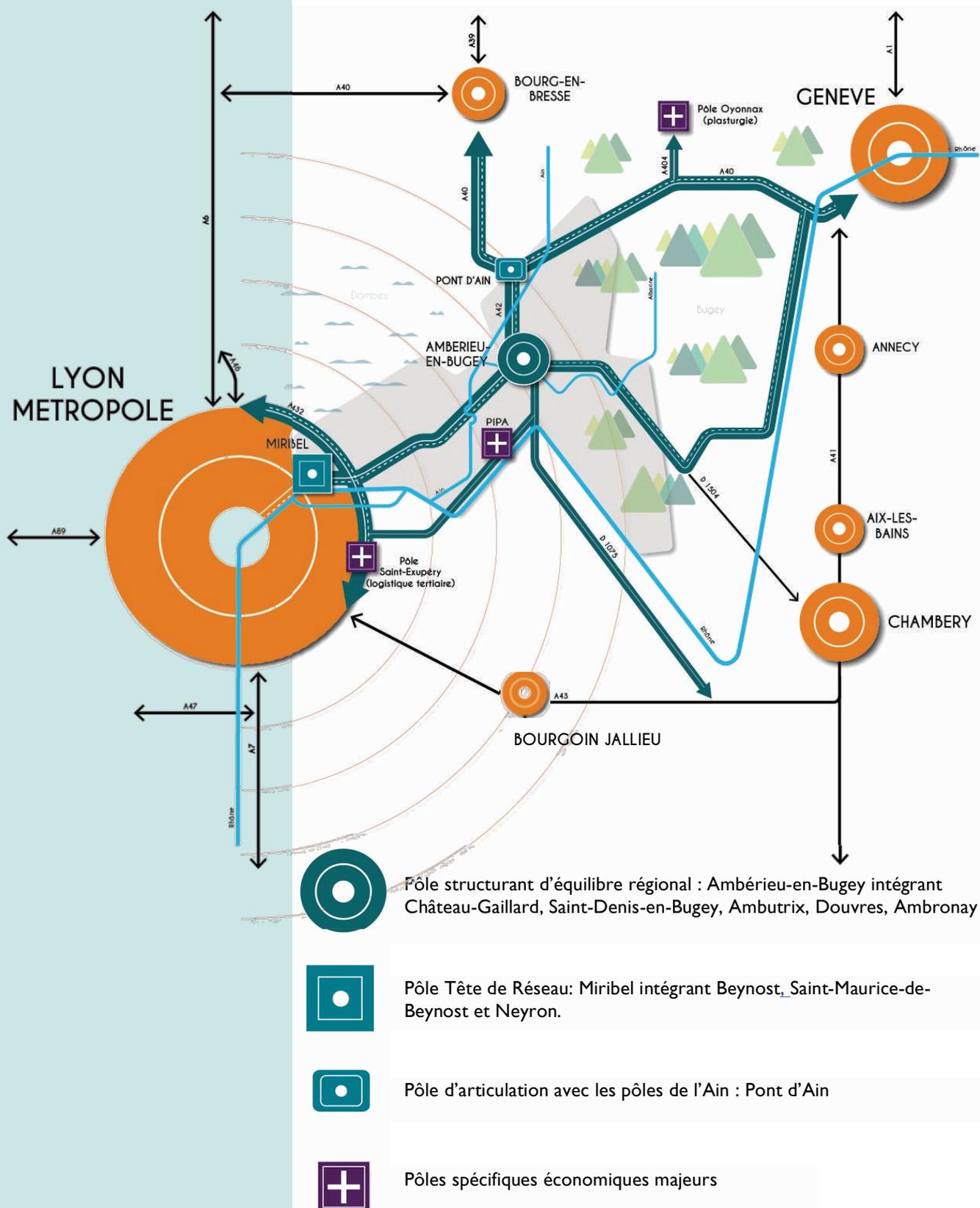
#### **3. La déclinaison de cette stratégie dans les politiques sectorielles** p.23

- La biodiversité, facteur de richesses et de ressources
- La politique énergétique
- La préservation et la valorisation des ressources environnementales
- La gestion des risques
- La politique de transport et de mobilité
- Le déploiement des infrastructures numériques
- La politique d'urbanisme et de lutte contre l'étalement urbain
- La qualité paysagère
- Le développement économique, dont l'agriculture
- L'organisation du développement touristique et culturel
- La politique de l'habitat
- La politique et la stratégie de développement commercial
- Conclusion : solidarité et gouvernance

Entre pôles métropolitains, pôles économiques et pôles industriels innovants, entre plaine et montagne, entre étangs, rivière et fleuve,

**Le BUCOPA affirme sa double vocation :**

- de valorisation et de rayonnement de ses ressources propres,
- de résonance des dynamiques externes.



Créer l'unité d'un espace à la fois urbain et rural de près de 170 000 habitants, qui puisse constituer, au-delà et grâce à sa diversité, un pôle régional structurant autour d'Ambérieu-en-Bugey.

## Introduction :

# Le positionnement du territoire à l'échelle élargie

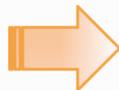
Face à l'enjeu d'une intégration indifférenciée dans l'espace métropolitain lyonnais, le territoire affirme un positionnement ancré dans l'Ain qui lui permet de valoriser son identité et ses atouts au profit de coopérations génératrices de valeur et d'attractivité pour l'ensemble des territoires partenaires. Les pôles de Miribel, d'Ambérieu-en-Bugey, de Pont-d'Ain et du PIPA jouent un rôle majeur dans l'affirmation de ce positionnement.

**« Bugey, Côtière, Plaine de l'Ain » constitue un espace de projet à part entière qui s'appuie sur une situation géographique au cœur des flux, et un potentiel de ressources mobilisables variées.**

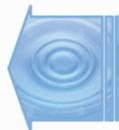
- Il organise son espace pour affirmer son positionnement dans la dynamique métropolitaine lyonnaise et l'arc rhônalpin jusqu'à Genève.
- Il préserve et valorise ses ressources environnementales et paysagères, entre plaine et montagne, étangs, rivières et fleuve.
- Il valorise les axes de flux historiques (est/ouest) mais aussi nord/sud en lien avec le développement de St Exupery et l'A432.

Le BUCOPA s'appuie sur la proximité et les liaisons, notamment le raccordement TER (direct sur Ambérieu et maillant en s'appuyant sur la tête de réseau qu'est le pôle de Miribel), pour utiliser les fonctions métropolitaines, économiques et résidentielles comme point d'appui à son développement propre.

Pour les espaces les plus éloignés (villages de la Plaine de l'Ain, montagnes du Bugey), l'enjeu est de faire « résonner » ces fonctions à une autre échelle.

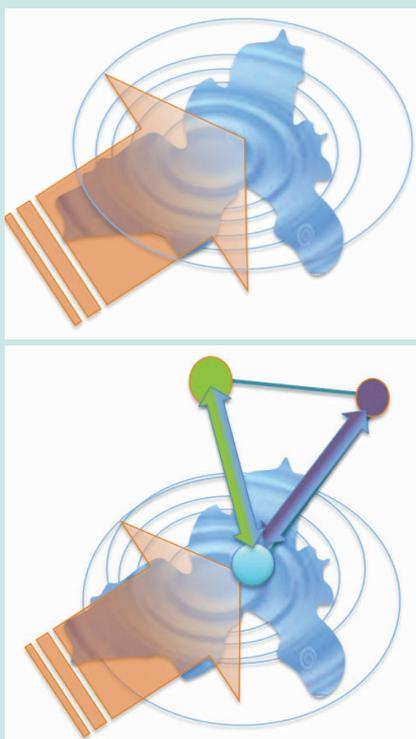


Le BUCOPA contribue au rayonnement de l'espace métropolitain en développant ses fonctions économiques et résidentielles propres en complémentarité les unes aux autres (PIPA, modèles urbains de proximité, accès à la nature, rapprochement de la Montagne à la Plaine,...)



Entre aire métropolitaine lyonnaise et pôles de l'Ain, le BUCOPA capte et diffuse les dynamiques métropolitaines dans un système **Bourg-en-Bresse, Ambérieu-en-Bugey, Oyonnax**.

*Dans ce système, Pont-d'Ain et la Communauté de communes Rives de l'Ain – Pays de Cerdon constituent la « porte d'entrée » nord du BUCOPA et permettent d'affirmer Ambérieu-en-Bugey dans son statut stratégique dans les synergies entre pôles de l'Ain.*





## P.A.D.D.

### I° PARTIE

# LES OBJECTIFS STRATEGIQUES POUR LE TERRITOIRE BUGEY, COTIERE, PLAINE DE L'AIN

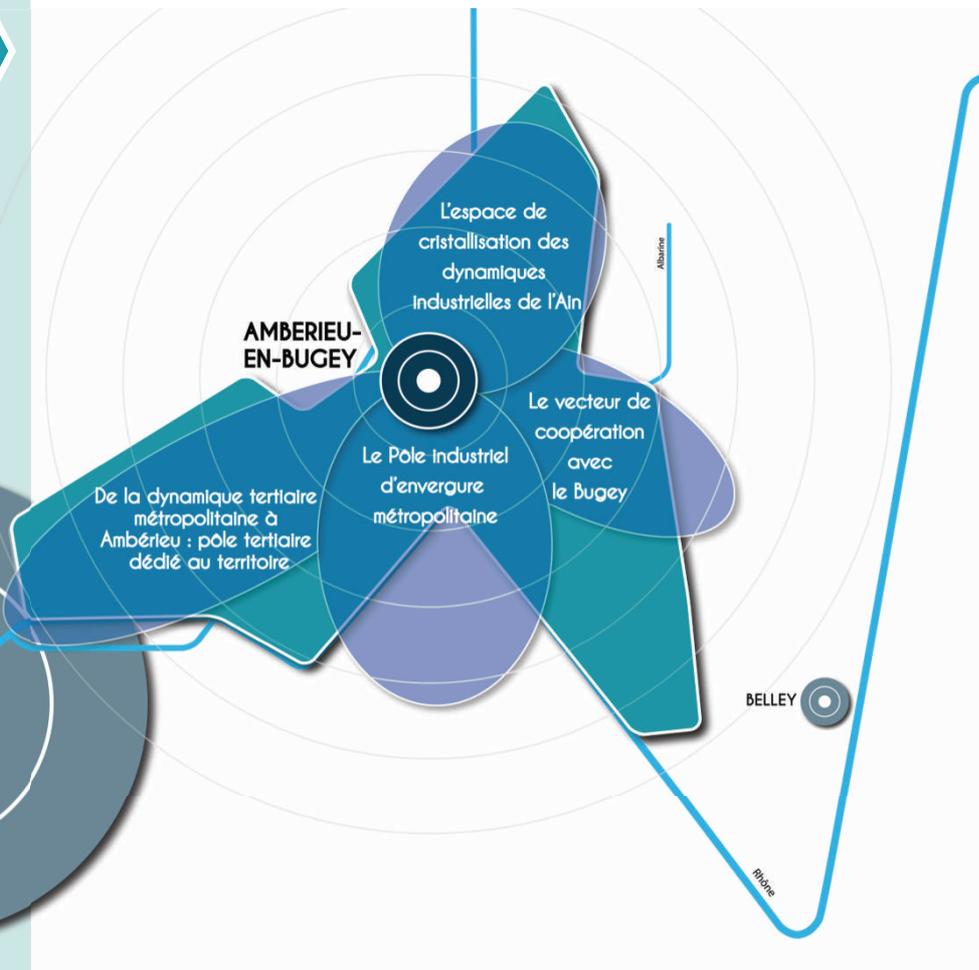


*Dans le cadre de ce positionnement, un projet stratégique doit chercher à valoriser les spécificités territoriales (existantes, sous-jacentes ou à construire) qui fédèrent et soutiennent l'action des élus, des habitants, des acteurs économiques et sociaux.*

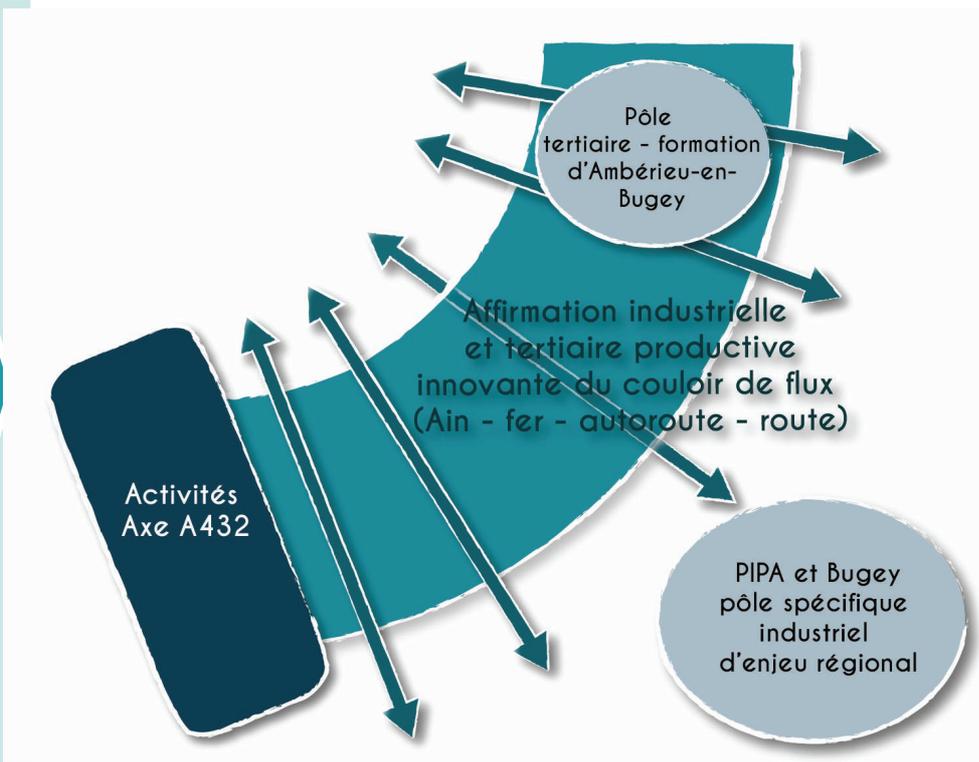
*Le niveau d'autonomie économique et la diversité des lieux de vie dans le territoire constituent ici la base de deux objectifs stratégiques qui lui permettent d'affirmer un positionnement et un rôle spécifique à l'échelle régionale.*

- **Objectif stratégique n°1 : Renforcer l'unité et la singularité du territoire à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise**
- **Objectif stratégique n°2 : Miser sur la pluralité interne au territoire, source de richesse et d'opportunités de développement**

Aller au-delà de l'association aux dynamiques économiques extérieures...



...Pour affirmer une unité autour d'une économie du savoir et des savoir-faire de nos métiers et nos compétences.



L'économie du savoir, c'est valoriser les « compétences métiers » et les « savoir-faire » de nos entreprises et de nos actifs ainsi que renforcer la détection de l'innovation dans notre tissu économique pour mieux répondre aux besoins de promotion et de développement des porteurs de projet.

- Maintenir le taux d'activité et améliorer encore le taux de concentration (emplois/actifs de 89% en 2011 à 92 ou 95% à 2030)
- + de 18 000 emplois à favoriser à 2030 soit un rythme un peu supérieur à la dernière période
- Le BUCOPA qui bénéficie d'une forte attractivité résidentielle entend rester un espace économique majeur dans son environnement.

## OBJECTIF STRATEGIQUE N°1 : RENFORCER L'UNITE ET LA SINGULARITE DU TERRITOIRE A L'ECHELLE DE L'AIRE METROPOLITAINE LYONNAISE

*Valoriser l'économie du savoir et des savoir-faire pour un territoire singulier*

Développer l'économie du savoir au service des activités industrielles, artisanales et primaires, permet de mieux affirmer la singularité du BUCOPA en cohérence avec son positionnement géographique.

En effet, l'équilibre entre emplois et actifs démontre le dynamisme et la réalité économique solide du territoire qui doivent être développés et être reconnus.

A l'opposé d'une stratégie opportuniste, l'objectif est d'offrir des conditions de développement qui répondent plus précisément aux besoins des entreprises en misant sur « l'économie du savoir » : en mettant l'accent sur les compétences « métiers », les savoir-faire locaux et les filières de formation (**initiale et continue**) nécessaires notamment aux **PME / PMI qui constituent un tissu économique dynamique et puissant, propice au développement endogène.**

L'objectif est de valoriser nos ressources (humaines, économiques) pour mieux faciliter le développement endogène (accompagner la croissance de nos TPE /TPI, PME/PMI) comme pour mieux intégrer de nouveaux porteurs de projet qui doivent pouvoir trouver des services ciblés.

### • Valoriser les compétences « métiers » associées à la Recherche et Développement (R&D) pour développer une « économie du savoir »

La stratégie de développement économique du BUCOPA s'appuie sur des projets phares et innovants, propices à son rayonnement économique, liés :

- à la R&D et l'expérimentation de nouveaux modes de production industrielles en matière de transports et de mobilités avec les projets spécifiques de Transpolis (Saint-Maurice-de-Rémens, Leyment, Chazey-sur-Ain) et de l'ESCAT (Ambronay),
- à la diversification autour du nucléaire, en lien avec la centrale du Bugey,
- à l'ambition de développer la filière Bois, en lien avec Bourg-en-Bresse et Cormaranche-en-Bugey.

**Les intercommunalités devront être en mesure de développer leurs coopérations de manière à mettre en œuvre la stratégie économique territoriale.**

Le rôle des collectivités, notamment à l'échelle intercommunale, s'affirme dans l'aménagement des espaces à vocation économique qui, par leur qualité et leur adaptation aux besoins des entreprises, jouent un rôle moteur dans la pérennisation et la valorisation des filières et compétences.

De plus, elles renforcent leur fonction de promotion territoriale, d'animation et de liaison entre les acteurs publics et privés. Le développement des réseaux d'entreprises permet de mieux connaître, donc de mieux « faire connaître », les compétences « métiers » déjà développées par nos entreprises. Ces réseaux sont également le moyen de faire émerger des besoins tant en matière de R&D, qu'en matière de formation sur des besoins mutualisables.

### • Renforcer notre « réalité économique » en promouvant nos caractéristiques et filières et en s'appuyant sur le couloir de flux historique autour de l'A 42 mais aussi en valorisant l'axe de l' A432 sur les flux nord sud.

Cette réalité économique passe également par l'affirmation d'Ambérieu-en-Bugey comme Pôle Économique Régional, tant du point de vue industriel,...

...que tertiaire en développant des fonctions de service aux entreprises et de formation à la hauteur de l'enjeu

Au-delà des « filières » déjà citées ci-dessus, le BUCOPA soutient la pérennisation et/ou le développement :

- de la production de granulats, ressource naturelle pour laquelle il est reconnu, dans le cadre d'une gestion durable et réversible des carrières,
  - d'une agriculture diversifiée avec ses productions emblématiques comme la viticulture (vins du Bugey) et l'élevage (Comté, Ramequins du Bugey),
  - des énergies renouvelables,
  - de la production de composites de l'avionique et de l'automobile,
  - de la production de dérivés de la plasturgie,
  - etc.
- **Favoriser le développement de l'économie tertiaire et plus particulièrement des services aux entreprises et aux habitants valorisant l'économie du savoir**

Le BUCOPA dispose de marges de développement des activités de services, qu'il s'agisse du tertiaire productif comme du tertiaire résidentiel, afin de favoriser un cercle de développement vertueux. Les pôles gares constituent des sites appropriés pour cristalliser un tel développement. La qualité du cadre de vie (services et commerces de proximité, espaces de sociabilité) est donc un préalable.

Les fonctions de gestion, de R&D et de conseil à forte valeur ajoutée ont vocation à se développer pour répondre aux besoins des entreprises. Elles se développeront d'autant plus que les services résidentiels associés répondront également aux besoins des cadres actifs, résidents ou non, occupent ces emplois tertiaires.

Les services, en termes de mobilités physiques et numériques mais aussi en termes d'aménités, intégrant commerces de proximité diversifiés en gamme, et services à la personne, constituent un ensemble associé vecteur d'attractivité.

La création d'un quartier d'affaires autour de la gare d'Ambérieu en accueillant une grande école comme l'ECAM permet de façonner l'image du territoire en lien avec son positionnement. Ce positionnement sur l'économie du savoir doit être renforcé par l'accueil d'autres centres de formation initiale et continue.

De même, les savoir-faire agricoles ou artisanaux (y compris secteur construction/rénovation..) portés par nos producteurs et nos TPE PME doivent être favorisés car ils sont générateurs de développement de l'économie tertiaire résidentielle : points de vente directe ou de redistribution en circuit court de produits bruts ou transformés avec création de valeur ajoutée dans une logique de valorisation des terroirs et savoir-faire.

Enfin, et sans être exhaustif, le développement des services associés aux technologies de l'information sur la base de réseaux performants constitue un objectif qui interpelle acteurs économiques publics et privés pour développer les services aux entreprises et à la personne. Les collectivités donnent l'exemple en favorisant l'accessibilité au réseau partout mais aussi en développant leurs services en ligne.

*Le renforcement du pôle d'Ambérieu en Bugey pour jouer un rôle structurant dans la région, est également un objectif prioritaire pour valoriser le BUCOPA comme espace de vie choisi, capable de fournir tous les services résidentiels d'une ville dynamique.*

*Particulièrement, les espaces de montagne, plus éloignés ont besoin du renforcement de l'attractivité d'Ambérieu pour offrir un mode de vie certes « montagnard » mais proche des services et des emplois dynamisés par un pôle structurant*

## ➤ **OBJECTIF STRATEGIQUE N°2: MISER SUR LA PLURALITE INTERNE AU TERRITOIRE, SOURCE DE RICHESSES ET D'OPPORTUNITES DE DEVELOPPEMENT**

### *Un espace de vie choisi pour des modes de vie pluriels*

Dans le territoire du BUCOPA, valoriser l'attractivité résidentielle et le cadre de vie implique de s'appuyer sur le rapport à la nature accessible partout et par tous.

Ce rapport à la nature se vit néanmoins de manière différenciée en fonction de l'espace urbain, rural ou périurbain dans lequel on réside.

Grâce à ses espaces urbains variés, du modèle urbain dense au village rural ou de montagne en passant par les bourgs, le BUCOPA offre une pluralité de modes de vie et par là, une formidable liberté de choix pour ses habitants. Celle-ci s'exerce dans l'aspiration à vivre sur le territoire mais aussi de celle de rester pour les habitants à chaque stade de leur parcours de vie.

L'objectif est d'accueillir des habitants qui viennent par choix, à la recherche d'un mode de vie spécifique. Son corollaire est de limiter l'attractivité par défaut, liée aux prix du foncier ou de l'immobilier.

Il s'agit notamment d'éviter la relégation de personnes dans des situations économiques précaires en zones rurales éloignées qui aggraverait cette précarité du fait d'un accès limité aux services et à l'emploi.

L'accès à la nature se décline en outre à différents niveaux suivant le mode de vie choisi (plus ou moins rural, urbain, montagnard) en toute connaissance de leurs atouts et contraintes qui leurs sont propres.

**Le BUCOPA a vocation à valoriser ces modes de vie choisis et cohérents avec ses caractéristiques urbaines, paysagères et environnementales.**

Cette stratégie implique :

- la préservation et la valorisation de la trame agro-environnementale et paysagère,
- un investissement accru sur les équipements et services ainsi que le renforcement des ressources pour développer l'économie résidentielle et le niveau de services. (cf. volet de l'économie résidentielle dans l'objectif stratégique n°1),
- un développement équilibré et maîtrisé des différents espaces, en cohérence avec leur capacité d'accueil et leurs spécificités morphologiques,
- une offre sociale calibrée et localisée qui prévient la précarité et limite le développement par défaut,
- l'organisation de la desserte en transport en commun en appui sur la dorsale ferroviaire (unité du territoire) pour gérer l'accessibilité différenciée des espaces selon leurs caractéristiques (périurbaines, urbaines, rurales ou montagnardes).

Ces différents moyens sont parties intégrantes de ceux à mobiliser pour un aménagement de qualité développés dans la 2° partie du P.A.D.D. ci-après.



## P.A.D.D.

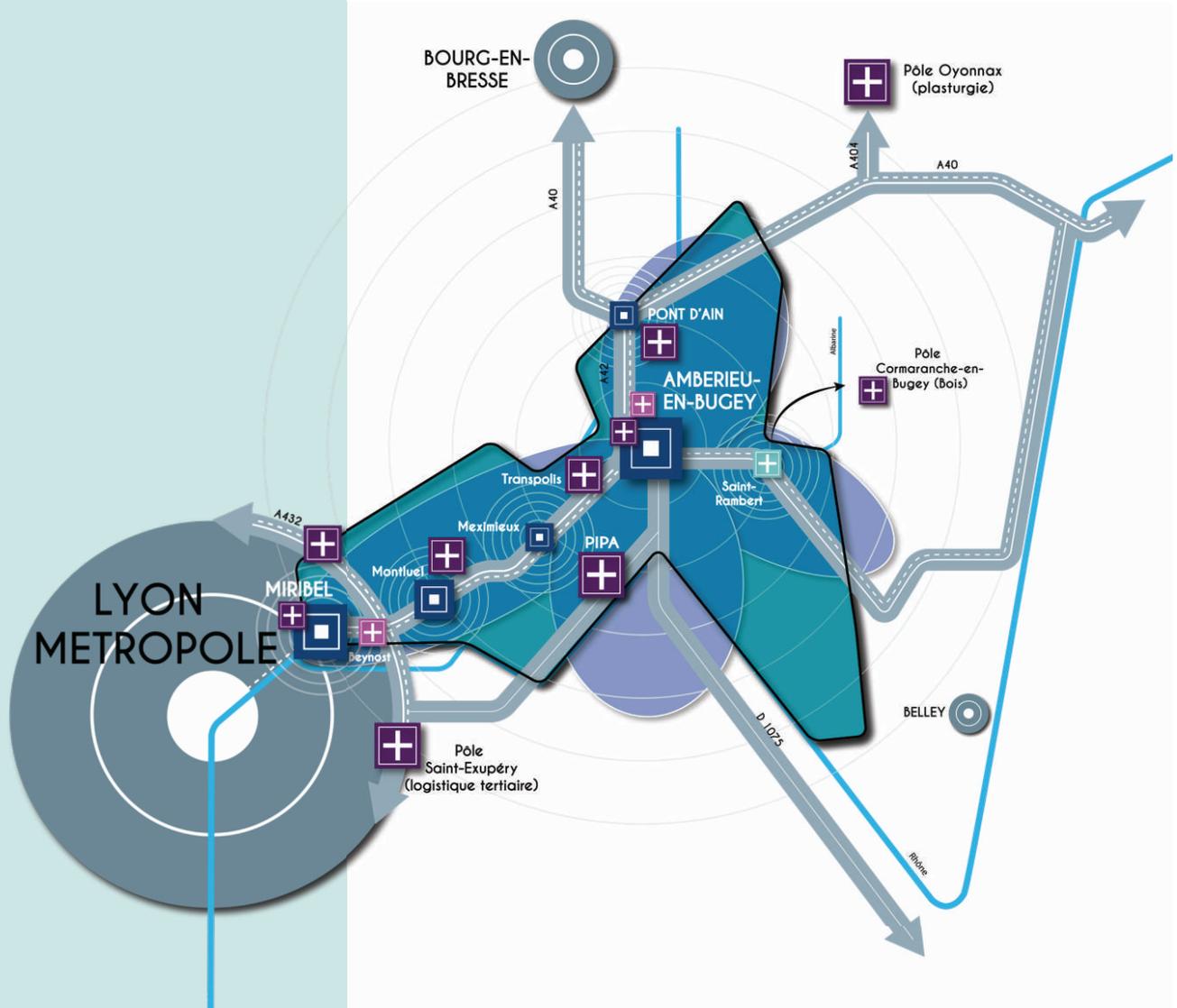
### 2° PARTIE

# UN AMENAGEMENT LISIBLE ET COHERENT DU BUCOPA COMME MOYEN DE MISE EN OEUVRE DE CETTE STRATEGIE



*Afin d'éviter un développement diffus qui pourrait affaiblir les caractéristiques paysagères et morphologiques du BUCOPA, mais aussi générer des conflits entre les différents usages de l'espace, l'aménagement, par sa qualité et son niveau de précision dans l'affectation de l'espace, constitue un moyen d'action essentiel.*

- ➔ **1° RECHERCHER L'EFFET LEVIER DE SITES VITRINES POUR LA RECONNAISSANCE ECONOMIQUE DU TERRITOIRE**
- ➔ **2° ORGANISER LE RAYONNEMENT DU BUCOPA EN S'APPUYANT SUR DES POLES, STRUCTURANT L'ARCHIPEL DES VOCATIONS ET DES AMBIANCES**
- ➔ **3° AMELIORER LA LISIBILITE DES DIFFERENTS ESPACES**



### Vitrines économiques



**Parc d'activités économiques levier dans le couloir de flux**

(PIPA, Transpolis, Miribel, Nzyron, Montluel-Dagneux-La Boisse, Pont d'Ain, Ambérieu-en-Bugey)



**Pôle tertiaire gare et quartier Gare d'Ambérieu**



**Pôle commercial**

(Beynost, zone de l'Aviation à Ambérieu-en-Bugey)



**Pôle bois**

## I° SOUTENIR DES PROJETS ECONOMIQUES MAJEURS VERITABLES LEVIERS POUR LA RECONNAISSANCE ECONOMIQUE DU TERRITOIRE

L'aménagement ou la requalification de **parcs à vocation industrielle**, permet de constituer **des « vitrines »** de qualité, en lien avec des pôles résidentiels porteurs de services associés.

**Les vitrines économiques industrielles** valorisées par un aménagement spécifique et lisible (conception, signalétique, services...) sont :

- le PIPA, et la Centrale du Bugey,
- les parcs-vitrines du Couloir de flux, avec :
  - **le renforcement et la valorisation du Pôle d'Ambérieu-en-Bugey** avec le projet stratégique des **Portes du Bugey** dont la vocation d'accueil de nouvelles activités se conjugue avec l'objectif d'accompagner des parcours de développement d'entreprises du territoire,
  - **le projet Transpolis**, en renouvellement urbain sur la base des Fromentaux, afin de développer la recherche et l'expérimentation en matière de mobilités urbaines et des transports,
  - **l'ESCAT**, elle aussi dans une logique de renouvellement urbain sur la base militaire du même nom, mais aussi le projet de parc à Pont-d'Ain sur un positionnement à dominante industrielle et logistique associé aux infrastructures de flux nord/sud et est/ouest, routiers et/ou ferrés,
  - **la requalification/extension des grands parcs d'activités de la Côtière**, porteurs de la dynamique économique actuelle en lien avec le couloir de flux axé sur l'A 42.
- Le parc dédié à la filière Bois à Torcieu, dans un objectif de faciliter la coopération avec le territoire du Bugey sur cette filière et d'offrir un espace de transformation et de distribution à proximité des espaces de production au plus proche des grands flux.

La vocation dominante des Parcs doit être mise en valeur pour mieux « calibrer » les besoins des entreprises tant en termes d'aménagement (gabarit des voiries, gestion environnementale, taille des lots, gestion des conflits d'usage, éléments qualitatifs en lien avec le positionnement des entreprises, etc.) que de services.

S'il n'est pas toujours possible de développer des services dans l'unité foncière de ces parcs, l'objectif est de valoriser, quand cela est possible, la proximité avec des pôles résidentiels porteurs de services associés, tout en veillant à prévenir les potentiels conflits d'usage et les nuisances.

### Les vitrines économiques tertiaires

Le développement **des services tertiaires**, prend appui sur une opération stratégique, l'aménagement du **quartier gare d'Ambérieu-en-Bugey**.

**L'objectif est de créer un véritable quartier d'affaires**, articulé sur la plus importante gare TER du département en termes de fréquentation voyageurs. Ce nouveau quartier d'affaires poursuivra une mixité des fonctions en associant des équipements structurants pour développer des fonctions de type métropolitain, de formation, et de services, comme l'ECAM (École Catholique des Arts et Métiers) prévue sur ce pôle.

**Les pôles gares de Miribel, de Montluel et de Meximieux** constituent également des points d'appui au développement tertiaire avec des quartiers d'affaires mixtes à haut niveau de service.

**Ces sites vitrines ont vocation à donner de la lisibilité au dynamisme économique du BUCOPA et aux compétences qui y sont développées.**

Faire de nos parcs d'activités des vitrines, c'est se différencier par des parcs attractifs et de qualité qui valorisent des spécificités et des services.

Pour affirmer la singularité et l'unité du territoire, la gestion des espaces en franges du territoire fait l'objet d'une attention particulière.

En outre, la politique touristique s'articule autour de trois axes, autour de la valorisation de ses atouts de nature et de patrimoine :

- un axe « **Entre Patrimoine et Culture** », en appui des **attracteurs existants** de Pérouges (Label plus beaux villages de France®), les Soieries Bonnet de Jujurieux, et d'Ambronay (abbaye, festival de musique baroque), l'accompagnement des projets du « Manoir de Saint-Exupéry », les « Grottes du Cerdon » et le site de fouilles archéologiques de Marchamp ; le château des Allymes ;
- un axe « **L'Eau et ses activités associées** » en s'appuyant notamment sur la notoriété de la Vallée de l'Albarine, pour la pêche notamment, sur le réseau des bases de loisirs existantes (île Chambod, Rhône, ...) et le réseau d'itinéraires cyclables de la ViaRhôna ou de l'Anneau Bleu ;
- et un axe « **Montagne et Nature** » en appui sur des activités de loisirs, de découverte et de grands espaces, avec notamment le projet de la Vallée de l'Albarine de « Territoire Vertical » (via ferrata, vol libre, escalade, randonnées, campings,...)

La politique touristique implique une politique paysagère et environnementale de qualité. Il s'agira notamment de mettre en valeur les corridors écologiques, et d'organiser la démarcation entre espace urbanisé et espace agricole ou naturel par

### Tourisme - loisirs culturel et patrimonial



Pérouges  
Ambronay  
Soieries Bonnet - Jujurieux  
Projet touristique « Le Petit Prince »

### Tourisme - loisirs liés à l'eau



Pôle loisirs



Anneau Bleu



Albarine - Activités autour de l'eau



Mise en valeur de la rivière Ais



ViaRhôna



Dombes

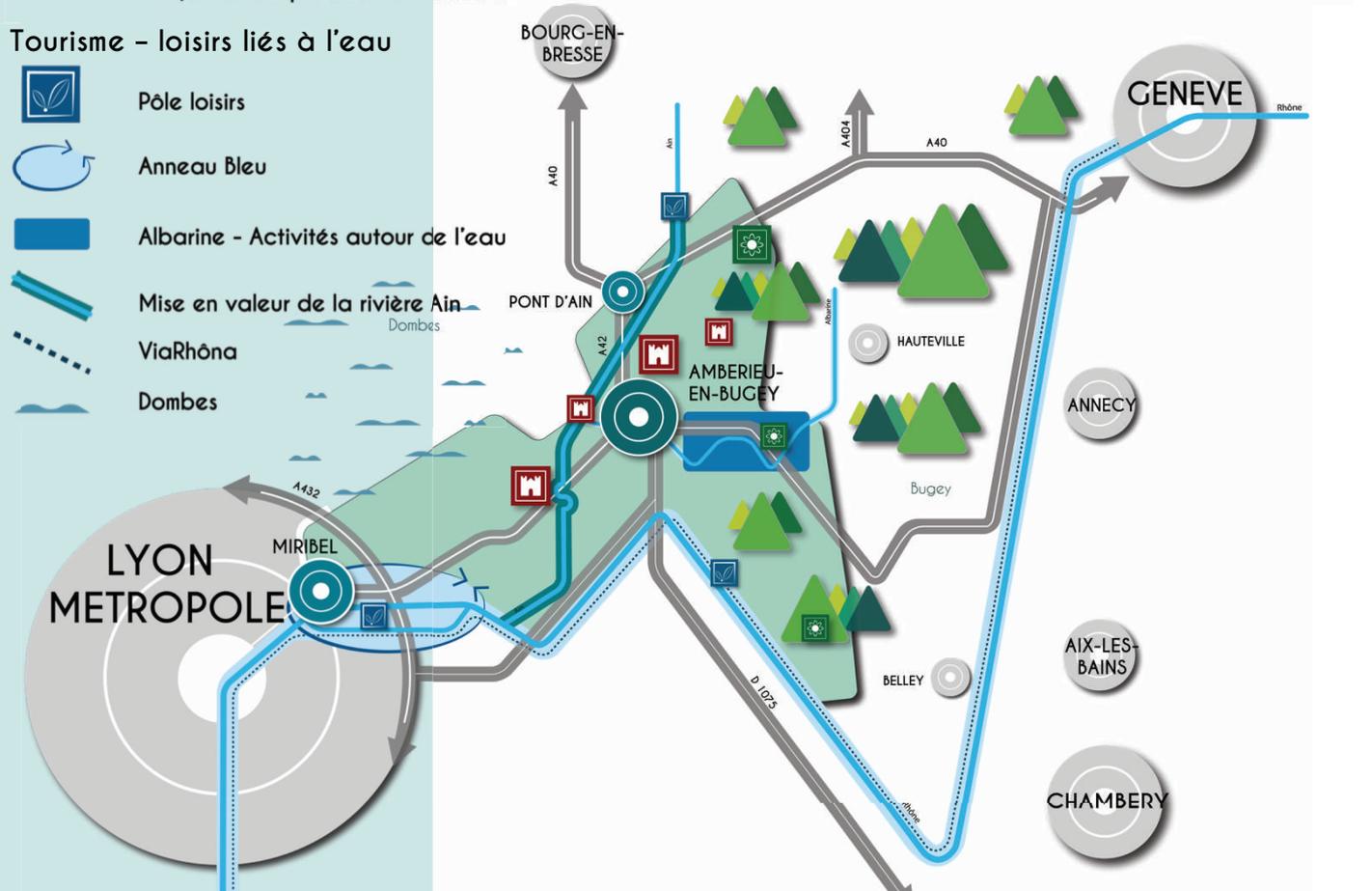
### Tourisme - loisirs nature



Projets Touristiques Grottes du Cerdon, Marchamp, Saint-Rambert



Tourisme de moyenne montagne (via ferrata, escalade, randonnées, ...)



## 2° ORGANISER LE RAYONNEMENT DU BUCOPA EN S'APPUYANT SUR DES POLES, STRUCTURANT L'ARCHIPEL DES VOCATIONS ET DES AMBIANCES

Le territoire du BUCOPA s'inscrit dans sa dynamique actuelle de développement pour mieux la qualifier en lien avec sa stratégie.

Ainsi la population pourra atteindre entre 168 000 et 170 000 habitants en 2030, ce qui implique de créer 16 000 logements environ.

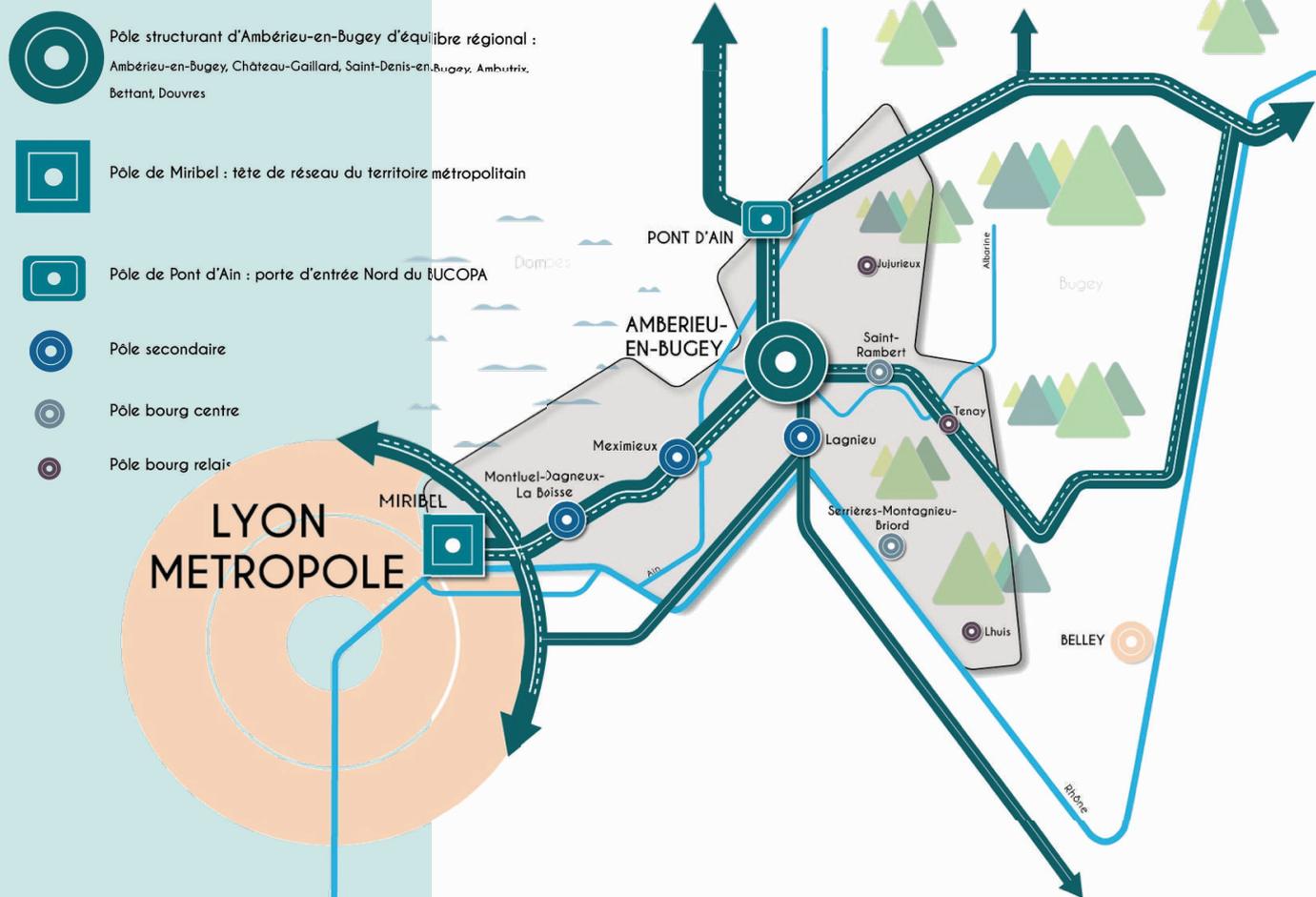
L'objectif est d'investir dans une amélioration significative de l'offre de services en déterminant le bon niveau d'équipement à la bonne échelle de proximité.

Le renforcement des pôles irriguant au mieux l'offre sur le territoire (dans les espaces ruraux et de montagne) permet d'organiser les mutualisations nécessaires et de développer l'économie résidentielle.

**C'est pourquoi 75% du développement résidentiel a vocation à se réaliser dans les pôles.**

Dans le même temps, la **vitalité des espaces ruraux et de montagne** est préservée mais encadrée (en moyenne +1,1% de logt/an) avec notamment une politique soutenue de renouvellement de l'offre inadaptée de logements en montagne.

Les pôles jouent un rôle majeur dans le projet de territoire : à la fois support et cible de la stratégie de développement économique, ils structurent les espaces autour d'eux pour la promotion de leurs spécificités en termes de modes de vie (rapports différenciés avec la nature, ou du village avec le bourg, avec la ville, avec la métropole,...). L'ensemble des pôles du BUCOPA constitue une véritable armature urbaine hiérarchisée suivant les niveaux de leurs vocations (proximité, bassins de vie, ...). Cette hiérarchisation vise à optimiser la proximité et la mutualisation pour formuler **le bon projet (service /équipement) à la bonne échelle.**



A noter :

Le rayonnement **des Pôles de la vallée de l'Albarine** implique une politique d'aménagement ambitieuse mais réaliste pour repenser un mode de vie choisi en montagne : politique de destruction de logements inadaptés et devenus indignes au profit de formes urbaines performantes énergétiquement, l'accès à la lumière, attractivité choisie.

A côté des pôles de rayonnement structurant le territoire, Poncin par ses équipements publics et touristiques et Neyron par ses connexions en transports collectifs, jouent également un rôle dans le cadre du fonctionnement intercommunal.

Le maillage des pôles doit également permettre de valoriser une pluralité d'ambiances et tenir compte des spécificités morphologiques du territoire pour assurer le bon niveau d'irrigation des services.

Si le pôle de Montluel (comprenant Dagneux et La Boisse), Meximieux et Lagnieu s'imposent historiquement et spatialement aux cotés des pôles structurants du territoire, la moyenne montagne nécessite une irrigation renforcée.

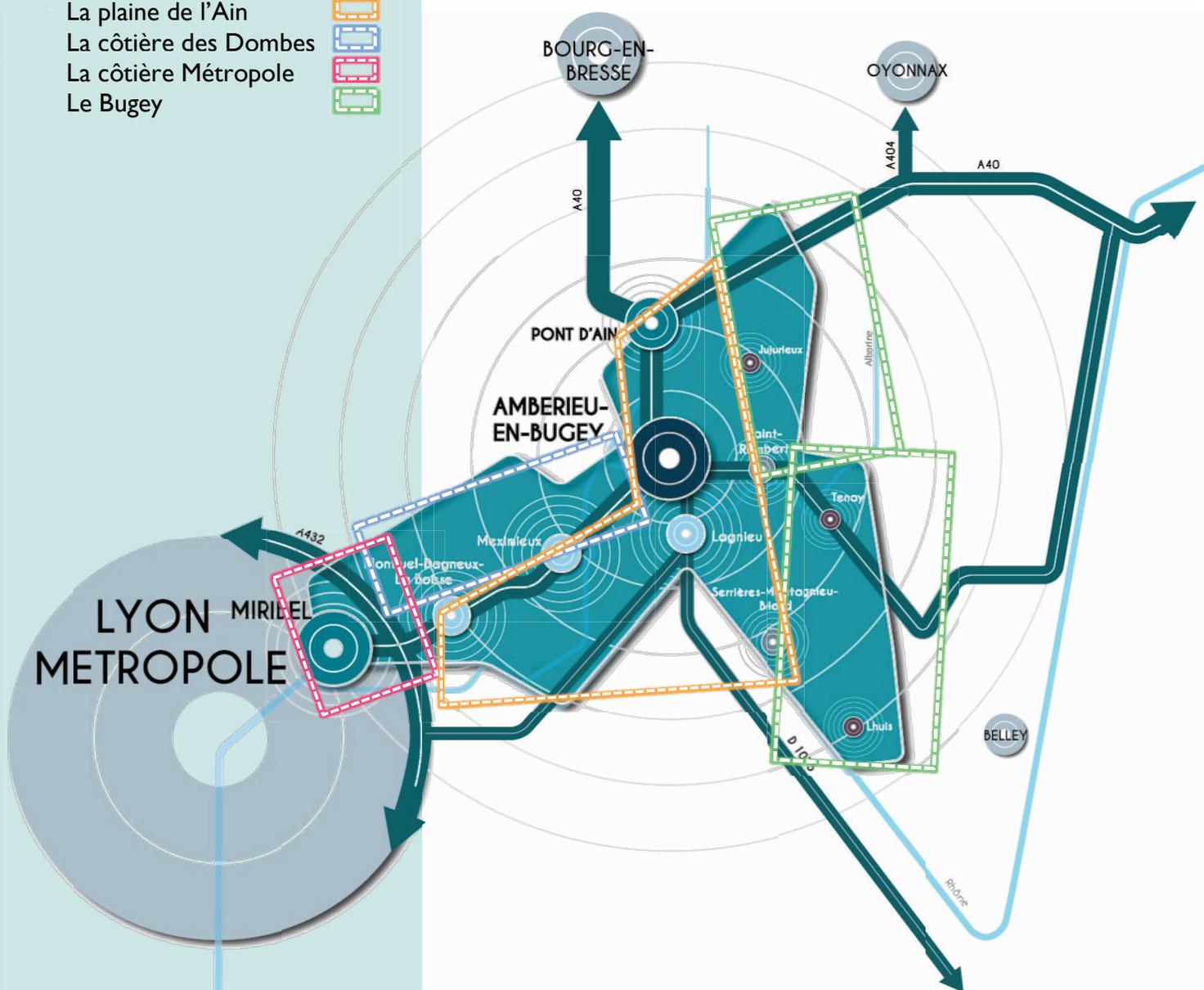
Celle-ci implique d'associer les bourgs centres les plus denses en services et commerces (Saint-Rambert-en-Bugey, et le tripôle de Serrière-de-Briord / Briord / Montagnieu) à des bourgs relais d'importance moindre mais qui jouent toutefois un rôle majeur dans la vitalité du territoire (Tenay et Lhuis).

En outre, Jujurieux joue un rôle indispensable en relais de Pont-d'Ain, appelé à jouer un rôle plus important à l'échelle du BUCOPA, en soutien à la stratégie de projection du territoire intercommunautaire, vers des coopérations extérieures avec Oyonnax et Bourg-en-Bresse.

Enfin, le développement des différents espaces est équilibré et maîtrisé en cohérence avec leur capacité d'accueil et leur morphologie.

**Les polarités et l'archipel des ambiances et des vocations**

- La plaine de l'Ain
- La côtière des Dombes
- La côtière Métropole
- Le Bugey



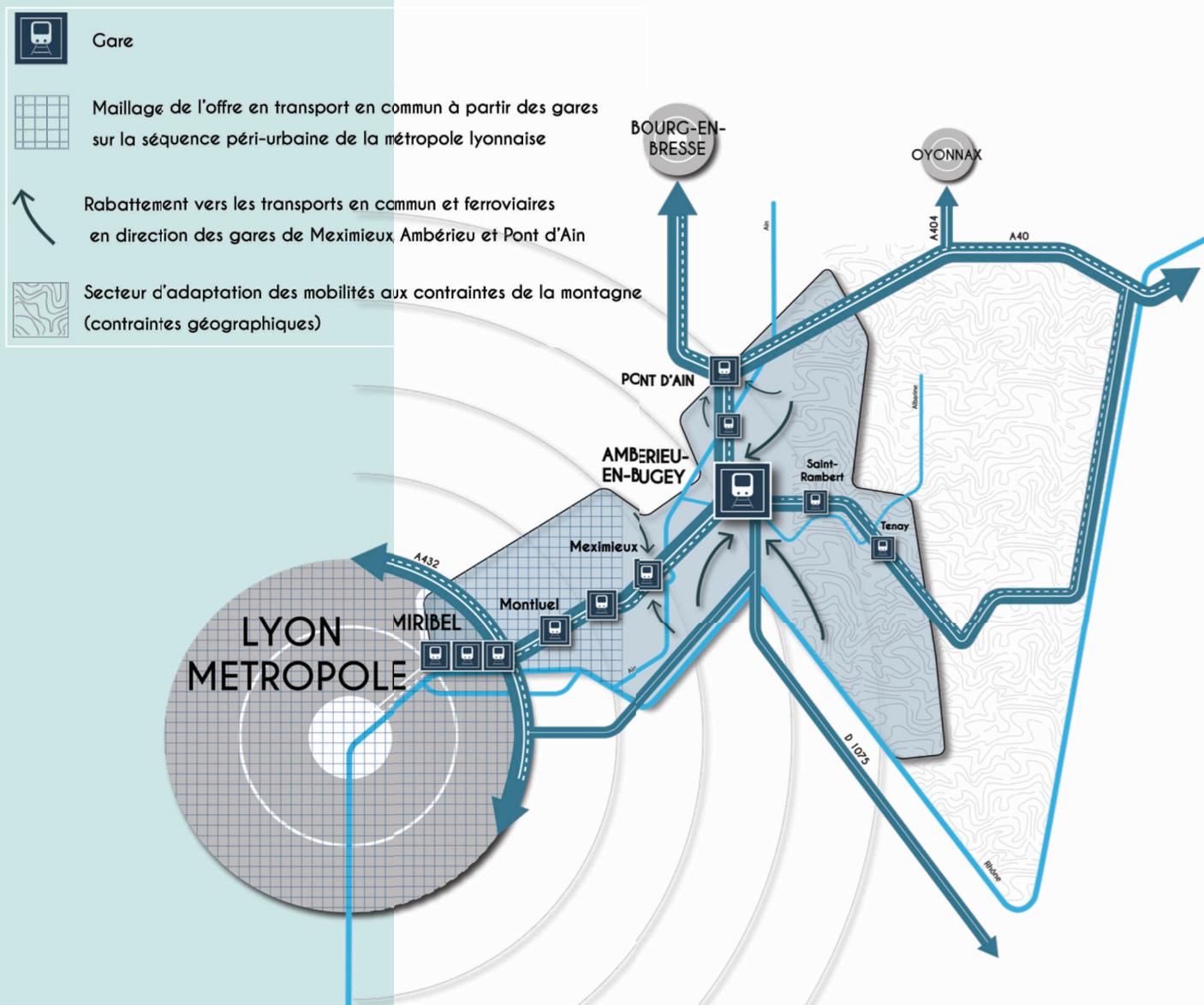
Le rayonnement et les objectifs de développement s'articulent également avec des mobilités appropriées aux besoins des différents espaces de vie (périurbain, urbain, rural, de montagne). Les mobilités sont adaptées aux caractéristiques géographiques.

### Esquisse d'une structuration de l'organisation du transport en commun

A terme, l'organisation de la desserte en transport en commun prend appui sur la dorsale ferroviaire (unité du territoire) et se déploie en 3 séquences :

- un maillage de l'offre à partir des gares sur la séquence périurbaine de l'agglomération lyonnaise,
- un rabattement entre Meximieux et Pont-d'Ain en direction des gares de Meximieux, Ambérieu et Pont-d'Ain,
- un essaimage depuis les gares de la vallée de l'Albarine pour faciliter l'accès et la desserte des villages de moyenne montagne.

Le **co-voiturage** constitue par ailleurs un objectif majeur pour optimiser les mobilités.



### 3° AMELIORER LA LISIBILITE DES DIFFERENTS ESPACES

**L'objectif est à la fois :**

- **de localiser et protéger les fonctions agricoles et les fonctions environnementales**, tant du point de vue des ressources valorisables (carrières, bois, ...) localement que du fonctionnement écologique ;
- **donner de la lisibilité aux lisières urbaines pour qualifier le paysage et les entrées de ville**, en lien avec la stratégie touristique et la stratégie résidentielle pour une attractivité choisie.

Cet objectif implique de définir et de qualifier des enveloppes urbaines cohérentes pour les villes, bourgs et villages en intégrant la question de l'usage des délaissés (dents creuses, friches industrielles ou agricoles).

L'organisation du développement sera réalisée **prioritairement dans cette enveloppe urbaine qui a vocation à accueillir au moins 60 % des constructions résidentielles.**

Le développement économique et commercial s'inscrit également dans cette logique en privilégiant la réutilisation d'espaces déjà imperméabilisés (Transpolis, ESCAT) ainsi que la requalification / extension pour rationaliser et qualifier l'offre.

La **création de nouveaux parcs ou l'extension de parcs existants** dans des secteurs stratégiques, au regard du positionnement économique du territoire, est néanmoins nécessaire. En effet, la vocation du Parc Industriel de la Plaine de l'Ain répond à des besoins d'enjeu métropolitain, qui dépasse largement ceux du BUCOPA.

#### **Protéger les fonctions agricoles**

Dans la plaine de l'Ain, les exploitants agricoles doivent pouvoir bénéficier d'une visibilité à long terme sur le devenir des espaces agricoles et pour permettre une gestion des décisions d'investissement à long terme des agriculteurs. En ce sens, l'ampleur de l'urbanisation à très long terme pourra être identifiée, pour préserver dans le temps ces espaces. En outre, la qualité agronomique des sols constituera un des principaux critères pour le choix des terres destinées à l'urbanisation future.

En espace de montagne, les contraintes d'exploitation des espaces agricoles liées aux accès depuis les sièges d'exploitations et à la fragmentation de l'ensemble des terres d'un même exploitant sont également intégrées aux prises de décisions.

L'exploitation de granulats est également maîtrisée, localisée et phasée afin de limiter les impacts sur l'agriculture et organiser la réversibilité.

#### **Protéger et gérer les espaces environnementaux qui permettent un bon fonctionnement écologique en adaptant l'échelle de localisation et le niveau de protection aux pressions qu'ils subissent.**

Cet objectif répond également à la stratégie de développement touristique et de valorisation de la nature comme composante de l'attractivité du territoire et comme ressource à part entière.

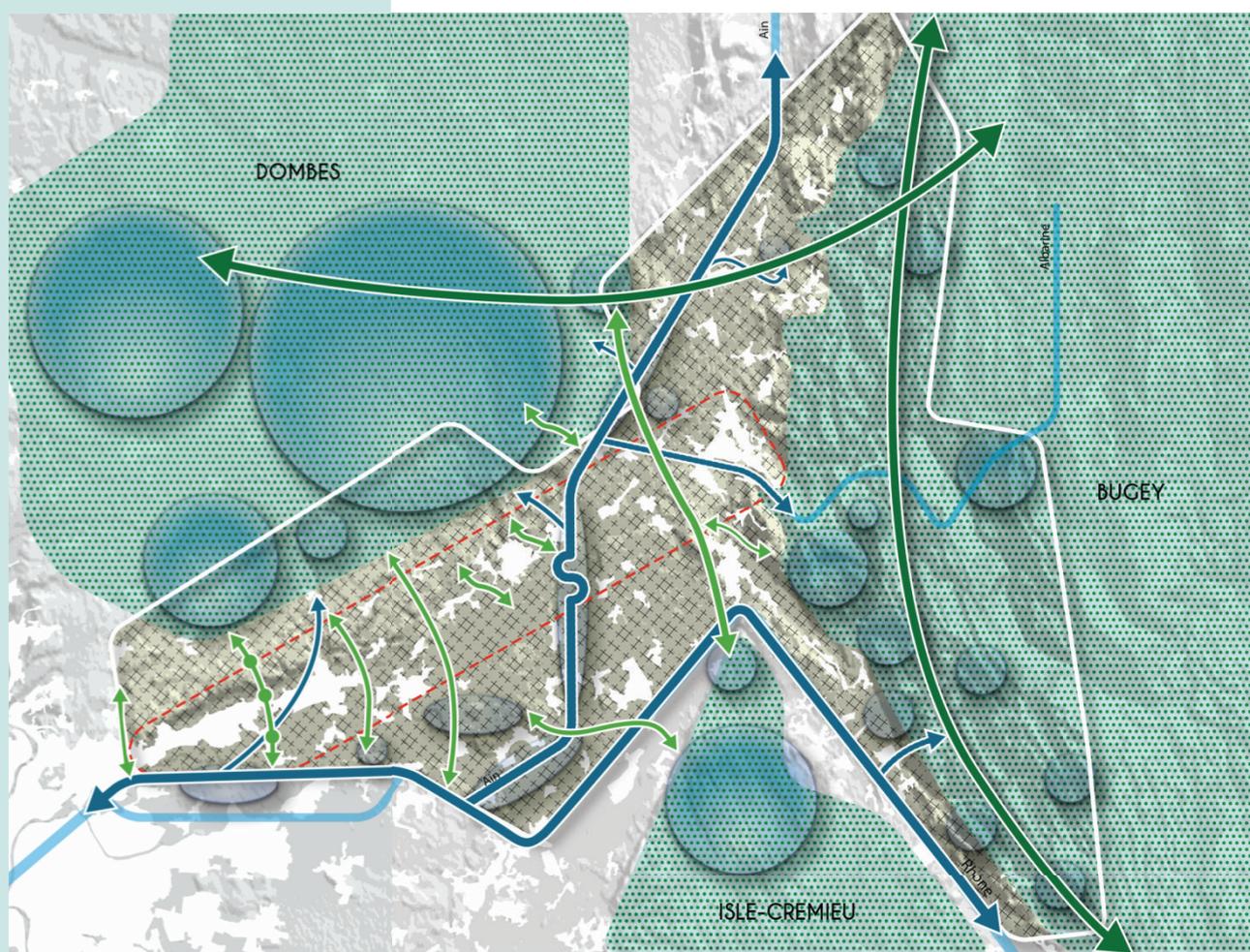
La carte ci-après, définit les principes de protection, de mise en valeur et de gestion de la trame verte et bleue et met en évidence les enjeux d'identification et de protection :

- des espaces agricoles dans la plaine de l'Ain qui contribuent à l'objectif de fonctionnement écologique agro-environnemental du secteur avec une vigilance particulière sur les zones d'habitat diffus (cf. SRCE),
- des corridors écologiques sur les espaces soumis à pression (plaine de l'Ain, interfaces Côtière, ...),
- des réservoirs de biodiversité en tenant compte de la présence d'urbanisation dans certains espaces de montagne.

## Les grands principes et objectifs de gestion de la trame verte et bleue pour un bon fonctionnement écologique du territoire

(prise en compte et intégration des objectifs du SCRE)

-  Réservoirs de biodiversité
-  Espaces de perméabilité écologique
-  Corridors d'intérêts nationaux et interrégionaux renforcés par la TVB du BUCOPA
-  Réseau hydrographique majeur structurant les continuités avec les différents bassins versants
-  Corridors écologiques assurant les connexions entre les différentes composantes de la TVB : réservoirs de biodiversité, espaces de perméabilité, réseau hydrographique
-  Corridors écologiques intégrant des objectifs supplémentaires de gestion fine des contacts avec les espaces urbains et d'amélioration/restauration de sa qualité éco-paysagère
-  Préservation des espaces agricoles pour leur fonction agri-environnementale
-  Secteur d'intervention prioritaire pour mettre en place des projets opérationnels de restauration des continuités impactées par les infrastructures et les aménagements





## P.A.D.D.

### 3° PARTIE

# LA DECLINAISON DE CETTE STRATEGIE DANS LES POLITIQUES SECTORIELLES

*Cette partie articule la stratégie avec des objectifs plus précis concernant chacune des politiques sectorielles entrant dans le champ de compétence du PADD.*

*Le positionnement du BUCOPA, espace de projet à part entière, ancré dans l'Ain et qui s'appuie sur une situation géographique au cœur des flux, et de ressources variées y compris métropolitaine,*

*Ainsi que les deux objectifs stratégiques au cœur de son projet de développement à 2030 :*

- *développer l'économie du savoir pour un territoire singulier*
- *être un espace de vie choisi pour des modes de vie pluriels*

*ont permis d'ores et déjà de préciser un certain nombre d'actions au travers du levier de l'aménagement. Il s'agit maintenant de préciser ou de développer les moyens d'actions complémentaires qui permettront au territoire d'atteindre ses objectifs à 2030.*

*La gestion environnementale crée les conditions du développement durable porté par la stratégie.*

- **La biodiversité facteur de richesses et de ressources** p 24
- **La politique énergétique** p 25
- **La préservation et la valorisation des ressources environnementales** p 26
- **La gestion des risques** p 27

*L'inscription dans les flux qu'ils soient physiques ou numériques sont des atouts et des conditions incontournables pour la réussite globale du territoire quels que soient les espaces qui le composent :*

- **La politique de transport et de mobilité** p 28
- **Le déploiement des Infrastructures numériques** p 30

*Enfin, la programmation et la spatialisation du développement doivent être précisées et qualifiées*

- **La politique d'urbanisme et de lutte contre l'étalement urbain** p 31
- **La qualité paysagère** p 33
- **Le développement économique (et agricole)** p 34
- **L'organisation du développement touristique** p 36
- **La politique de l'habitat** p 37
- **La politique et la stratégie de développement commerciale** p 39
- **Conclusion : solidarité et gouvernance** p 40

## La biodiversité facteur de richesses et de ressources

La Trame Verte et Bleue participe à la lisibilité des espaces agricoles, naturels, forestiers et urbains mais c'est aussi un enjeu par rapport à la politique et la stratégie touristiques, paysagères, économiques et de valorisation des ressources environnementales.

## Une approche écologique, patrimoniale et économique

Reconnaître la biodiversité comme une richesse patrimoniale, un moteur économique, un élément de ressources et d'attractivité du territoire.

Le BUCOPA valorise son potentiel écologique et définit une Trame Verte et Bleue en cohérence avec les territoires voisins, les enjeux de protection de la biodiversité et de maintien des liaisons écologiques de niveau départemental et régional (cf. carte TVB partie I) :

- **préserver les sites sensibles et les secteurs de haut potentiel écologique** qui constituent les réservoirs de biodiversité du territoire (Dombes et mosaïque des étangs, Bugey, gorges de l'Ain, l'Ain et son réseau alluvial, la basse vallée de l'Ain jusqu'à sa confluence avec le Rhône,...). Ces espaces accueillent une grande diversité d'espèces animales et végétales, rares et ordinaires, auxquels ils permettent d'accomplir, tout ou partie, de leur cycle de vie.
- **assurer une perméabilité globale** permettant le maintien et le développement de connexions fonctionnelles entre les réservoirs de biodiversité (espaces de perméabilité écologique de la Dombes, du Bugey, de l'Isle-Crémieu...).
- **préserver les espaces agricoles** pour leur fonction agro-environnementale qui favorisent les connexions entre les secteurs de haut potentiel écologique, le déplacement et la reproduction des espèces, la diversité génétique, la continuité écologique des cours d'eau.
- **déterminer, préserver et remettre** en état, le cas échéant, les **axes stratégiques de continuité écologique** qui sont identifiés et qui correspondent à des secteurs de richesse biologique importante. Leur caractère stratégique repose sur les connexions qu'ils permettent entre les secteurs de haut potentiel écologique, les réservoirs de biodiversité, et sur leurs continuités inter-SCoT.

La fonctionnalité de la Trame Verte et Bleue est favorisée par la maîtrise de la consommation foncière, l'intensification et la régénération urbaine, des espaces agricoles pérennes dans la plaine de l'Ain, la valorisation et la protection des paysages, le maintien d'une agriculture de montagne pour limiter la déprise et la fermeture des espaces ouverts.

## Une proximité avec la nature à l'échelle de la commune

Valoriser le rapport à la nature pour qu'elle soit vécue, partagée, respectée par les acteurs et les usagers du territoire :

- **préserver et renforcer la trame écologique urbaine** par des actions qui intensifient la présence de la nature en ville : équilibres naturels et présence du végétal dans les espaces bâtis, les secteurs d'aménagement (continuités naturelles, gestion différenciée des espaces verts, gestion durable de l'eau,...)
- **maintenir la présence du végétal et de la nature en ville** pour rendre acceptable les objectifs d'intensification des projets urbains et prendre en compte le changement climatique.
- **responsabiliser l'ensemble des acteurs et des usagers** pour adopter les bonnes pratiques, les bons gestes, diffuser la connaissance du fonctionnement et des enjeux de la préservation environnementale (Plan Climat Énergie Territoire, sensibilisation sur les écosystèmes dans le cadre du SAGE,...).

## La politique énergétique

La politique énergétique est au cœur de la stratégie d'affirmation de l'identité économique du BUCOPA et de valorisation de nos métiers et savoir-faire avec notamment la filière-bois, le renforcement du mix énergétique, l'énergie nucléaire.

## Une sobriété énergétique de notre territoire et une maîtrise de l'énergie

Répondre aux engagements écologiques « Facteur 4 » en poursuivant une démarche de sobriété énergétique du territoire du BUCOPA, en réduisant la consommation des énergies fossiles et la production des Gaz à Effets de Serre (GES).

- **économiser et maîtriser les besoins énergétiques** en tenant compte des spécificités et des contraintes géographiques du territoire du SCoT : secteurs de moyenne montagne, territoires ruraux isolés,... (réduction des pollutions lumineuses, lutte contre la précarité énergétique, audit énergétique, plan de performance énergétique des exploitations agricoles, rénovation énergétique des bâtiments et équipements publics....).
- **développer les énergies renouvelables et de récupération (ENR&R)** dans la production d'électricité et de chaleur. Les ENR&R sont valorisées et mobilisées dans les opérations d'urbanisme nouvelles et dans les tissus bâtis en place (photovoltaïque notamment). Des exemples sont en cours de montage, sur lesquels s'appuyer notamment des projets de méthanisation des déchets verts, de développement de réseau de chaleur.
- **étudier l'opportunité du développement de l'éolien** dans les zones de vent suffisant, en donnant un cadre favorable à l'appropriation et l'intégration des enjeux d'ordre technique, écologique et patrimonial.
- **tirer bénéfice d'une meilleure maîtrise de la densité bâtie et de l'intensification des tissus bâtis, d'une cohérence urbanisme et déplacement** pour répondre à la maîtrise de la consommation énergétique, à la réduction des GES et au développement des ENR&R.
- **mettre en œuvre une démarche de coopération de valorisation des énergies renouvelables** avec les territoires voisins (le Bugey) en prenant appui sur le pôle bois de Cormaranche-en-Bugey pour développer une filière bois-énergie dans la vallée de l'Albarine et les secteurs de moyenne montagne du BUCOPA.
- **accompagner l'innovation nucléaire** au travers des vocations et des valorisations nucléaires connexes.

## Une adaptation au changement climatique

Considérer l'évolution et la stratégie de développement du territoire du BUCOPA à horizon 2030 et prendre en compte les évolutions futures du climat à l'œuvre pour mener une politique d'adaptation du territoire au changement climatique.

**Pour réduire la vulnérabilité de notre territoire et prendre en compte sa nécessaire adaptation au changement climatique :**

- sont **intégrées, en amont des réflexions d'aménagement et de développement, la prise en compte de la hausse des températures, la présence d'îlots de chaleur en milieu urbain, les périodes de sécheresse, les séquences climatiques extrêmes** (épisodes de canicule, fortes précipitations, tempêtes...) : réduction de la minéralisation des sols, présence de l'eau et de la nature en ville, confort thermique des bâtiments, facilitation des mobilités non carbonées...
- plus globalement, à l'échelle du territoire du BUCOPA et des territoires connexes **les ressources environnementales et naturelles constituent les leviers d'actions d'une stratégie locale d'adaptation au changement climatique** (cf. § politique de gestion écologique, politique de mobilités et de déplacements, gestion des ressources environnementales).

## La préservation et la valorisation des ressources environnementales

Les granulats constituent une pépite économique de notre territoire qui contribue à la reconnaissance de ses spécificités économiques.

## Une utilisation durable des ressources naturelles locales

Les granulats sont une ressource de grande qualité mais épuisable, qu'il convient d'affecter aux usages nobles et de gérer sur le long terme en veillant à ses impacts notamment sur l'eau.

Le territoire du BUCOPA et l'ensemble de ses acteurs, pour atteindre les objectifs de développement démographique et d'aménagement urbains et économiques, doivent satisfaire à ses besoins en approvisionnement de matériaux mais au-delà, valoriser plus globalement cette ressource :

**En s'inscrivant dans le cadrage Régional « Carrières et matériaux », préfigurant le schéma Régional des Carrières, le BUCOPA poursuit l'exploitation adaptée et raisonnée** sur le plan économique, environnemental, paysager et social, des **matériaux d'extraction alluvionnaires** :

- Les sites existants sont valorisés et leur extension privilégiée sous réserve des impacts potentiels sur la gestion de l'eau et de la Nappe
- Les nouvelles carrières en eau ne sont pas développées
- L'exploitation de granulats est maîtrisée, localisée et phasée afin de limiter les impacts sur l'agriculture et organiser la réversibilité agricole des sites d'extraction.
- Le développement des exploitations actuelles et nouvelles doit prendre en compte des objectifs de valorisation sur le territoire et/ou de mise en œuvre de transports alternatifs aux camions
- Étudier les possibilités d'exploitation de matériaux de roche massive

Valoriser la production et l'usage des matériaux recyclés et des ressources renouvelables.

En complément de la ressource en granulats, épuisable, le BUCOPA :

- valorise le **gisement de matériaux de substitution**, les **matériaux recyclés**, les **déchets inertes du BTP, déchets ménagers**.
- soutient les démarches d'**écoconstruction**.

## Une gestion volontariste et durable de la ressource en eau potable

Anticiper les changements climatiques (augmentation des périodes de sécheresses avec des étages plus marqués, plus faibles précipitations), prendre en compte la vulnérabilité de la ressource en eau, protéger la qualité de l'eau :

- **réduire et maîtriser les pressions agricoles, urbaines, industrielles** en secteur de plaine alluviale de l'Ain :
  - intégrer dans la stratégie de développement du BUCOPA la vulnérabilité de la ressource en eau liée à la faible épaisseur de la nappe alluviale et à son affleurement.
  - encourager des pratiques agricoles plus sobres en consommation et en usage des intrants. Des regroupements d'agriculteurs pourraient être mis en place par secteur, par exemple pour le nettoyage des cuves ayant contenu des pesticides (stations collectives).
- **prendre en compte la sensibilité de la ressource en eau** vis-à-vis de

la diffusion des pollutions par la forte perméabilité entre le réseau superficiel et le réseau souterrain, notamment dans les secteurs karstiques du Bugey.

- **poursuivre les stratégies de protection de la ressource en eau et de mise en œuvre de gestion qualitative de l'eau** : projet de captage dans le Rhône, mesures de protection renforcées (cf. SAGE), partagées et concertées des captages d'adduction en eau potable au travers de secteurs de protection forte opposables (DUP).
- **poursuivre les actions de rénovation et de renforcement de la performance des réseaux d'assainissement.**

### Une sobriété foncière pour maintenir les espaces agricoles, naturels et forestiers

Freiner l'artificialisation des sols du territoire pour atteindre un objectif partagé de réduction de la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers et de leur moindre fragmentation afin de conserver leur fonctionnalité agricole, écologique et leur valeur paysagère.

- **renouveler les modalités d'aménagement, de développement urbain et économique** en optimisant les gisements fonciers présents dans les tissus bâtis en place.
- **intensifier les cœurs de villages, les centres-bourgs et les pôles urbains** pour favoriser l'échelle de la proximité.

## La gestion des risques

La gestion des risques et la réduction de la vulnérabilité du territoire s'inscrivent dans une stratégie globale de territoire accueillant et attractif.

### Un développement et un aménagement du territoire qui préviennent et s'adaptent aux risques

Engager sur notre territoire un urbanisme et un mode de développement responsables qui incluent, en amont des projets d'aménagement, les risques et les nuisances pour ne pas aggraver l'exposition des biens et des personnes.

La poursuite d'un développement et d'un aménagement responsables du BUCOPA, qui répondent au renforcement de son attractivité, appellent à :

- **adapter l'intensité de l'aménagement en tenant compte des niveaux de risques et de nuisances**, mais aussi de leur niveau de connaissance.
- **ajuster en fonction des risques naturels et des risques technologiques**, en articulation avec les PPR notamment, **les objectifs d'accueil de population, les objectifs de développement urbain et économique.**
- **mettre en place une politique de solidarité** interne à l'échelle du SCoT entre les secteurs exposés aux risques et les secteurs non exposés.

## La politique de transport et de mobilité

Répondre à des besoins de mobilité des biens et des personnes, d'accessibilité, nécessite une fluidité des échanges toujours plus importants, une mise en réseau du territoire du SCoT avec ses partenaires territoriaux (Métropole lyonnaise, Bourg-en-Bresse et Oyonnax, Bugey, Dombes, Bresse, Nord Isère...).

### Une inscription du territoire dans les mobilités et les flux élargis : les infrastructures

**Le BUCOPA affirme sa volonté de travail avec les acteurs intervenants, gestionnaires et maîtres d'ouvrages des infrastructures pour déterminer des solutions d'amélioration pour le réseau d'infrastructure.**

**Celles-ci sont en effet le support pour une stratégie de développement de mobilités plus durable qu'il s'agisse de l'usage des transports collectifs de grands emports (train) comme du développement du covoiturage et des bus..**

- **La « dorsale » ferroviaire**

Avec des voies qui sont en limite de saturation, le territoire ne peut se développer en s'appuyant uniquement sur cette dorsale ferroviaire.

- Une 3ème voie est prévue dans de nombreux PLU ; le BUCOPA souhaite engager un travail commun avec SNCF-Réseau (ex-RFF) et la SNCF sur la nécessité d'un accroissement de la capacité ferroviaire et l'analyse physique des solutions de croisement supplémentaire potentielles susceptibles de permettre cet accroissement.
- Il est également important d'améliorer les infrastructures ferrées du secteur PIPA/centrale nucléaire/Lagnieu, qui ne fonctionnent pas actuellement.
- **Enfin, le CFAL**, repoussé dans la programmation de l'État, nécessite-t-il l'identification d'un tracé d'opportunité à retenir ?

- **Réseau routier et autoroutier**

- A48 : Le BUCOPA soutient la réinscription au schéma national des infrastructures de transport (SNIT) et souhaite que les communes n'hypothèquent pas l'avenir en ne rendant pas cette infrastructure impossible ou plus coûteuse, d'autant plus qu'il s'agit de prendre également en compte l'objectif d'évitement des impacts environnementaux à proximité de continuité écologiques.
- A42 : la saturation à Château-Gaillard vers Ambérieu via la RD1084, et la desserte de la future zone des Fromentaux soulignent l'intérêt d'une réflexion pour une nouvelle sortie au niveau de Leyment.
- Une réflexion mérite également d'être menée sur la pénétrante vers Lyon et la voie express Montluel/Saint Exupéry.
- Une réflexion est également à mener sur une infrastructure routière/autoroutière PIPA/Loyettes.

- **Développement du co-voiturage en lien avec des aires ou des péages très utilisés :**

- Le BUCOPA porte cette réflexion et les objectifs d'aménagement à l'échelle du territoire
- il appartiendra aux EPCI, en sus des prescriptions du SCoT, de développer en rabattement de ces sites, leurs **propres transports collectifs et les modes doux** (piétons, cyclables, en site propre ou non), comme cela est déjà réalisé ou en cours.

## La politique de transport et de mobilité

Le choix d'une diversité et d'une qualité des modes de vie implique de structurer et d'organiser le territoire par une armature de pôles urbains, un élargissement et un renforcement du bouquet des mobilités.

### Une politique de transports et de déplacements adaptée aux contraintes du territoire

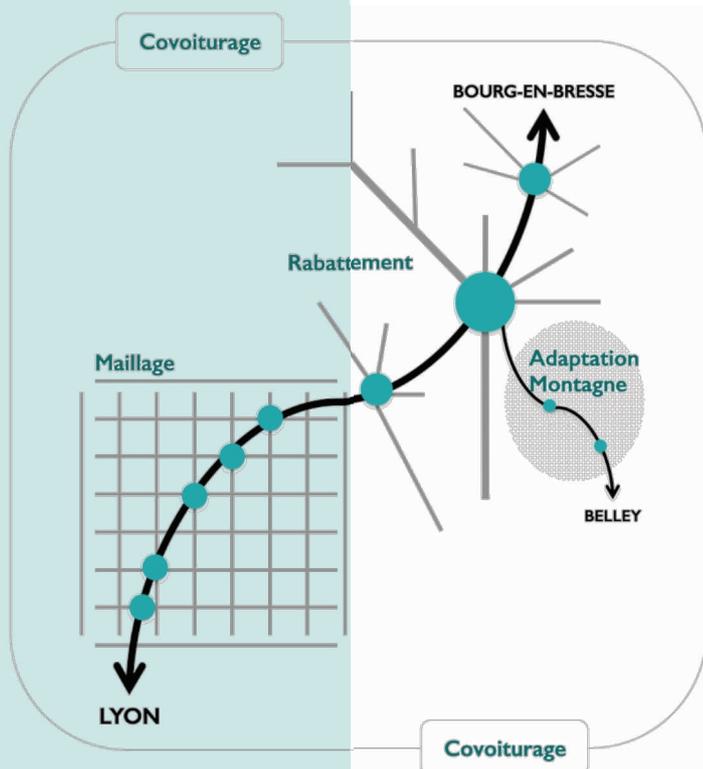
**Prendre en compte la réalité et la diversité du territoire du BUCOPA pour adapter la politique de déplacements et satisfaire les besoins de mobilité spécifiques** en fonction des contraintes et des particularités des secteurs de moyenne montagne du Bugey, de la Côtière et de la plaine de l'Ain, au fonctionnement et au développement des territoires ruraux, urbains, péri-urbains (contraintes topographiques et physiques, éloignement et isolement, desserte par les transports en commun, temps d'accès aux transports collectifs,...).

**La mobilité des biens et des personnes en secteur de moyenne montagne appelle une politique appropriée aux modes d'organisation et aux demandes de mobilité plus spécifiques.** Le BUCOPA ne conçoit pas les secteurs montagne comme des secteurs ruraux vulnérables en termes de mobilités mais comme des territoires vivants et vecteurs de développement à part entière.

- **désenclaver la montagne, assurer une desserte en transport public, donner accès aux pôles d'emplois, de services, commerciaux, de culture, de formation du BUCOPA et des territoires connexes pour ne pas accroître la vulnérabilité et l'isolement des acteurs et des habitants** : les gares de la vallée de l'Albarine sont vitales (Saint-Rambert-en-Bugey, Tenay – Hauteville) et support de l'organisation de l'intermodalité notamment à Saint-Rambert-en-Bugey (site de la gare moins contraint et plus adapté).
- **adapter localement aux besoins spécifiques du Bugey et des territoires ruraux de montagne, les objectifs nationaux en matière de déplacements et de temps de déplacement.** Les possibles contraintes de développement des mobilités actives, problématique des transports collectifs, les difficultés économiques et techniques de mise en place d'usages partagés de l'automobile et de l'intermodalité appellent des réponses propres aux secteurs isolés, peu peuplés, contraints.

### Une articulation des réseaux de transport pour encourager les pratiques intermodales

- **constituer une offre multimodale adaptée à la diversité des situations du territoire du SCoT** par la mise en place d'un bouquet de mobilités adaptées aux spécificités (modes actifs, covoiturage, rabattement vers les gares ferroviaires, routières et de covoiturage, transport à la demande,...).
  - La gare d'Ambérieu-en-Bugey constitue le pivot et le socle de l'organisation des transports collectifs du BUCOPA. On soulignera ici l'importance du projet de quartier-gare d'Ambérieu et la création d'un quartier d'affaires;
  - Le SCoT entend organiser la réservation d'espaces permettant des pôles-gares (**espaces d'interconnexion**) autour des gares existantes ;
- **renforcer la qualité et les capacités d'emport de la desserte ferroviaire historique Lyon – Ambérieu-en-Bugey** par le triplement de la voie ferrée. Mener une réflexion à long terme sur l'exploitation de la ligne Lagnieu – Ambérieu-en-Bugey (Tram-Train).
- **organiser la desserte en transport en commun en s'appuyant sur la dorsale ferroviaire** (unité du territoire) et en la déployant en trois séquences (séquences définies en fonction de leur tonalité péri-urbaine, urbaine, rurale) :



\* **un maillage de l'offre en transports en commun à partir des gares ferroviaires sur la séquence péri-urbaine du territoire** inscrite dans la continuité de la métropole lyonnaise (de Miribel à Bèlignieux – La Valbonne).

\* **un rabattement vers les gares ferroviaires**, sur une large séquence Nord entre Meximieux et Pont-d'Ain, en direction des gares de Meximieux, Ambérieu-en-Bugey et de Pont-d'Ain.

\* **une organisation des transports collectifs par « essaimage »** depuis les gares de la vallée de l'Albarine pour faciliter l'accès et la desserte des villages de montagne.

• **inscrire dans la stratégie des transports collectifs, une réflexion partagée** entre le Syndicat Mixte des Transports de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise et les Autorités Organisatrices des Transports présentes sur le BUCOPA : tarification unique, signalisation et information partagées et coordonnées, billetterie unique, liaisons en TC entre la métropole et le sud

BUCOPA.

- **assurer une offre en transports et une accessibilité adaptées au fonctionnement et au développement du PIPA** et plus généralement aux grands secteurs économiques et d'emplois du territoire. Les entreprises conduisent leurs initiatives et leurs projets (Plans de Déplacements Entreprises et d'Administration, co-voiturage, etc.) dans une logique de déplacements durables et une stratégie complémentaire à l'offre institutionnelle.

## Un développement de l'échelle de la proximité pour faciliter les déplacements actifs

### Répondre aux développements et à la facilitation des mobilités douces et durables sur le territoire

- **réduire les distances et les temps de déplacements du quotidien** en renforçant l'échelle de la proximité, en intensifiant les centralités existantes (cœurs de villages, centre-bourgs, centres villes, secteurs des gares).
- **rechercher la complémentarité des fonctions urbaines** (logements, commerces, services, équipements,...) pour encourager les modes actifs.
- **créer les conditions favorables aux développements des mobilités douces** : apaiser, partager, sécuriser l'espace public, aménager des espaces dédiés, donner plus de place aux mobilités douces tout en adaptant les modalités de mise en œuvre en fonction des caractéristiques urbaines.
- **structurer une maille des liaisons douces à vocation de loisirs et de tourisme** à partir du faisceau de la ViaRhôna et en connectant le sud du BUCOPA à l'anneau bleu de Lyon Métropole.

## Le déploiement des infrastructures numériques

Le déploiement des infrastructures numériques est le support fondamental de la stratégie de reconnaissance des savoir-faire et de la constitution de réseaux de filière.

## Une couverture numérique performante, compétitive et pour l'égalité des territoires

**En complétant le réseau numérique existant (dans certains quartiers et dans les principales zones d'activités de la Communauté de communes de la Côtière à Montluel et le PIPA), le BUCOPA figure comme un territoire compétitif dans le contexte rhônalpin. Il contribue à l'évolution des modes de vie et des besoins, en accompagnement d'une nouvelle approche des mobilités (télémédecine, e-administration, télétravail, e-tourisme, e-learning,...)**

Conjointement avec les dispositions définies par le Schéma Directeur d'Aménagement Numérique de l'Ain (SDAN), le BUCOPA appuie le déploiement des réseaux de communication de dernière génération afin de répondre aux enjeux d'attractivité résidentielle et économique.

### **Poursuivre l'équipement numérique du territoire**

La politique numérique du SCoT s'adapte aux contraintes locales du déploiement du numérique :

- **privilégier le développement du très haut débit par fibre optique** dans les pôles de l'archipel urbain du territoire, plus particulièrement des équipements publics (établissements scolaires, administration, infrastructures ludo-culturelles, ...), des zones d'activités économiques (artisanales, industrielles et mixtes) et des principaux quartiers d'habitation.
- **mobiliser des techniques alternatives** permettant la montée en débit dans les zones contraintes ou insuffisamment peuplées.
- intégrer le déploiement des infrastructures numériques **dans les documents d'urbanisme locaux.**

## La politique d'urbanisme et de lutte contre l'étalement urbain

La lisibilité et la fonctionnalité des espaces constitutifs du territoire (agricole, naturel, forestier, économique, urbain), la performance économique, la qualité et la diversité du cadre et des modes de vie proposées participent à une stratégie renouvelée d'aménagement et de développement urbain.

### Un développement urbain organisé pour une plus grande solidarité

**Développer l'ensemble des communes du BUCOPA est une ambition et un objectif partagé dans le respect d'une logique de proportionnalité et de gradation du développement qui préserve différents modes de vie. Le curseur du développement des communes du BUCOPA est défini au regard d'un maillage urbain équilibré et structurant (cf. Partie I).**

- **équilibrer le développement du territoire autour d'un pôle structurant régional** (Ambérieu-en-Bugey), d'un pôle Tête de réseau en synergie avec Lyon Métropole (Miribel, Beynost, Saint-Maurice-de-Beynost), et d'un pôle en articulation (Pont-d'Ain) avec les trois principales agglomérations de l'Ain (Bourg-en-Bresse, Oyonnax, Ambérieu-en-Bugey).
- **S'appuyer sur des pôles relais pour diffuser les services et gérer les besoins de proximité pour des niveaux de services appelant la mutualisation**
- **conserver la vitalité des espaces montagnards et ruraux.**
- **préserver les équilibres environnementaux et paysagers.**
- **contenir l'empreinte bâtie** du territoire, **accompagner qualitativement les paysages des lisières urbaines** pour une cohérence des enveloppes bâties.

### Une consommation foncière modérée et maîtrisée

**Lutter contre l'étalement urbain en se fixant comme priorité les conditions d'un développement maîtrisé, équilibré qui tiennent compte de la réalité de fonctionnement du territoire et de ses perspectives de développement** (affirmation du BUCOPA, polarités départementales...).

- **privilégier les développements urbains et économiques futurs dans les enveloppes urbaines existantes, y compris dans les parcs économiques** (hors PIPA).
- **recentrer à hauteur de 75% les développements urbains sur les pôles** (pôle structurant, pôle réseau, pôle secondaire, pôle bourg et pôle relais).
- **maîtriser le développement des communes plus faiblement équipées et aux fonctions urbaines peu développées** tout en leur garantissant une vitalité pour une campagne et une montagne habitées et vivantes.

### Un urbanisme intense et de proximité

**Favoriser l'échelle de la proximité et la recherche d'intensité dans le cadre des nouvelles productions urbaines :**

- **prioriser les développements dans les enveloppes bâties constituées** en valorisant les gisements fonciers existants.
- **intensifier les cœurs des villages, les centres bourgs, les centres urbains, les quartiers gares** sans effacer l'esprit des lieux, l'histoire architecturale et, en maintenant la présence de la nature en ville.
- **réinvestir et réhabiliter les bâtis précaires, les bâtis vacants, régénérer les tissus bâtis.**
- **Rechercher une organisation et une « compacité » des formes bâties** en répondant aux exigences et aux besoins d'individualité, d'intimité des habitants pour un **environnement urbain et social bien vécus et bien perçus.**

## Un développement en extension raisonné et ciblé

**Considérer les espaces agricoles, naturels et boisés non pas comme des réserves foncières mais comme des espaces fonctionnels qui participent à la qualité et à l'attractivité du BUCOPA.**

- **accompagner les extensions urbaines dans un prolongement spatial immédiat et cohérent avec les tissus bâtis en place** dans le respect de l'économie et de la fonctionnalité des activités agricoles et forestières.
- **établir une logique fonctionnelle et organisationnelle des extensions** avec les centralités urbaines existantes.
- **rechercher une intensité et une compacité bâties** qui intègre qualité paysagère, bon fonctionnement écologique et climatique.

## Une politique d'urbanisme de moyenne montagne

**Dans les secteurs de moyenne montagne, les principes et les modalités de développement urbain, les aménagements en extension et en renouvellement sont guidés et orientés par la prise en compte des spécificités et des contraintes géographiques, paysagères, environnementales, urbaines et organisationnelles spécifiques aux secteurs de moyenne montagne :**

- plus précisément la gestion et la prise en compte des vues, des risques torrentiels et mouvements de terrain, des contraintes climatiques et de l'ensoleillement, de la déprise agricole (fermeture du paysage), de l'accessibilité des hameaux, des morphologies bâties, du paysage (perception depuis et vers les espaces bâtis).
- des enjeux spécifiques de dé-densification du bâti dans la vallée de l'Albarine (cf. § politique de l'habitat) sont à prendre en compte. Enfin, si le développement des hameaux de moyenne montagne doit être maîtrisé, il ne doit pas être systématiquement évité.

**Les aménagements urbains et les développements s'inscrivent dans l'esprit et le vécu montagnard afin de maintenir une montagne vivante, active et habitée.**

## La qualité paysagère

Les qualités urbaines et paysagères constituent un levier de développement capable de maintenir et de parfaire l'attractivité du BUCOPA en accompagnant la créativité urbanistique, en transmettant un patrimoine bâti préservé, en valorisant les paysages emblématiques et les paysages du quotidien.

### Un paysage facteur d'appartenance et d'attractivité

**Reconnaître le paysage et ses diversités comme un bien collectif et culturel de premier plan, facteur d'identité et d'attractivité dont il est nécessaire de limiter les dégradations et faciliter la découverte.**

- **considérer le paysage comme une ressource et un moteur de développement** territorial à part entière en anticipant, guidant, maîtrisant ses évolutions et ses dynamiques.
- **protéger, valoriser la diversité et la richesse des paysages emblématiques et identitaires du BUCOPA** (vallée de l'Ain, Monts d'Ain, vallée de l'Albarine, cluse des Hôpitaux, Mollard de Don, basse vallée rhodanienne, plaine de l'Ain et plaine du Rhône, Côtière, la Dombes,...)
- **être attentif et vigilant à la qualité des paysages du quotidien et à la nature ordinaire**, en intensifiant la présence de la nature en ville et dans une logique de trame écologique urbaine.
- **se réapproprier les paysages d'eau** : accessibilité maîtrisée et non perturbante d'un point fonctionnel, environnemental et paysager, valorisation des points de contact (physique et visuel) avec l'eau, lisibilité des cours d'eau à l'échelle du grand paysage et à l'échelle locale (dans les tissus bâtis).
- **accompagner la production de nouveaux paysages** en lien avec les options prises en matière de développement agricole, économique, urbain, touristique, de valorisation des ressources locales (filière-bois, carrières, nouvelles pratiques agricoles,...).

### Un paysage bâti ancien préservé en dialogue avec une architecture contemporaine et innovante

**Associer aux bâtis anciens, éléments d'appartenance et de singularité du territoire, une architecture contemporaine innovante qui répond aux ambitions d'un territoire durable et sobre.**

- **protéger les scènes et les séquences bâties représentatives des identités architecturales locales** (Bugey, Dombes) éléments d'appartenance, de singularité et de diversité du territoire.
- **maintenir et parfaire l'attractivité du BUCOPA en transmettant un patrimoine bâti préservé.**
- **réhabiliter et adapter de manière non traumatisante des bâtis anciens** pour satisfaire aux besoins résidentiels et économiques, pour répondre aux nouveaux modes d'habiter, aux besoins de confort et aux exigences de maîtrise de l'énergie.
- **régénérer les tissus bâtis** qui ne portent pas d'intérêt patrimonial et sont difficilement mutables en l'état (bâti précaire, désaffecté, tissu dégradé,...)
- **inscrire une production urbaine et architecturale contemporaine** et innovante dans les opérations de rénovation et de réhabilitation sans trahir l'esprit bâti des lieux dans les nouveaux projets résidentiels, économiques, d'équipements.
- **composer les nouveaux paysages bâtis en respectant une double échelle de lecture paysagère** : échelle du grand paysage dans laquelle s'inscrit les nouvelles productions urbaines, échelle de la proximité (gabarit et volumétrie bâtie, équilibre entre les espaces bâtis et les espaces en creux,...).
- **rendre attrayant et qualitatif les paysages de traverse** : entrées de villes, traversées de bourgs, contournement des agglomérations,...

## Le développement économique, dont l'agriculture

La stratégie du BUCOPA vise à asseoir son identité économique via des objectifs de développement et de renforcement de la visibilité et des forces de son appareil productif.

**Le projet du BUCOPA vise l'objectif ambitieux de favoriser la création de 16 à 18 000 emplois supplémentaires en 2030, soit un rythme légèrement plus soutenu qu'auparavant, pour renforcer l'équilibre entre actifs et emplois sur le territoire.**

## Une valorisation des savoir-faire spécifiques au territoire pour un positionnement économique reconnu

**Définir la stratégie de développement économique du territoire à travers l'affirmation de son positionnement à part entière dans le système rhônalpin. Le BUCOPA est à la charnière entre les clusters bressans (Mecabourg), bugistes (Plastic Valley), genevois et la métropole lyonnaise.**

### **Renforcer la réalité économique du territoire avec :**

- la **consolidation des filières et des savoir-faire** pour lesquels il est déjà reconnu : transport, nucléaire, BTP, granulats, énergie bois, chimie environnementale, aéronautique, dérivés de la plasturgie.
- Le renforcement de **son économie agricole** par le soutien à la diversité de production et d'exploitation dans un objectif de l'augmentation de la valeur ajoutée : activités semencières ; transformation, notamment pour les activités maraichères ; circuits courts ; valorisation des AOC Bugey et Comté ; activités agro-environnementales comme la méthanisation, la filière bois.
- L'accompagnement **des petites et moyennes entreprises du territoire** dans leur développement tant par des réponses foncières et immobilières adaptées à leur parcours, que par la **détection et la valorisation des innovations** qu'elles portent.
- le **développement de l'économie du savoir**, en appui sur les fonctions de Recherche & Développement (R&D), le déploiement du numérique, les services aux entreprises et aux particuliers (conseil et gestion, fonctions support,...)
- **l'accueil de nouveaux établissements de formation, initiale et continue**, pour constituer des filières économiques complètes (de la formation aux entreprises leaders).
- la **valorisation de l'économie résidentielle** en faveur d'un cadre de vie toujours plus attractif (services marchands et non marchands, commerces, équipements, soins,...)

## L'irrigation économique du territoire

La stratégie économique du BUCOPA vise à s'appuyer sur la dynamique des grands couloirs de flux est/ouest mais aussi nord/sud en lien avec le développement de St Exupéry et l'A 432 :

- en valorisant et développant des espaces économiques vitrines (cf. Partie 1 et 2)
- en soutenant l'évolution et le développement du **Parc Industriel de la Plaine de l'Ain (PIPA)** qui tient une place à part entière à l'échelle régionale et métropolitaine, avec une importante capacité d'accueil à préserver dans le temps pour les activités stratégiques et notamment industrielles à haute valeur ajoutée.

**Si ces espaces constituent des points d'appui, l'irrigation économique de l'ensemble du territoire est recherchée pour favoriser le rééquilibrage local entre emploi et population.**

Cette irrigation nécessite de développer des conditions favorables d'implantation pour :

- l'économie tertiaire résidentielle avec le commerce de proximité mais aussi plus généralement les services à la personne: l'organisation du développement autour

de pôles structurants, de pôles secondaires, et de pôles relais et de proximité doit notamment permettre de soutenir cet objectif en articulation avec la politique commerciale (voir ci-après).

- l'artisanat : à l'articulation entre économie résidentielle et productive, l'artisanat porté par des petites entreprises implique la prise en compte de besoins d'implantation locale qui participe à la mixité des fonctions économiques et résidentielles. Il ne s'agit pas de développer des parcs d'activités partout mais de prévoir l'intégration d'entreprises artisanales locales qui veulent évoluer.
- les activités tertiaires productives, qu'il s'agisse de prestations intellectuelles portées par des petites entreprises parfois individuelles de conseil, ou de télétravail.
- l'évolution et l'adaptation de l'outil de production d'entreprises notamment industrielles occupant des sites dédiés non rattachés à des grands parcs.

**Le développement numérique constitue un besoin et un objectif prioritaire pour mettre en œuvre cette stratégie d'irrigation.**

### La qualité de l'aménagement

**Elle doit constituer :**

- **Un outil de cohérence d'accueil des entreprises à l'échelle du BUCOPA,**
- **un outil de différenciation avec les franges,**
- **un outil de maîtrise de la consommation foncière.**

Cette qualité implique tout d'abord de valoriser l'existant et de réorganiser l'offre qu'il s'agisse de requalification comme de réutilisation d'espaces déjà imperméabilisés, **sans exclure la réflexion sur les changements d'affectation et d'usage.**

Plusieurs opérations majeures répondent à cet objectif :

- la requalification extension des parcs de la côtière (Balan/Béligneux, Miribel/Beynost, etc.) est rendue possible par la valorisation de foncier complémentaire pour une reconfiguration des périmètres plus cohérente et plus lisible,
- la valorisation de sites déjà imperméabilisés comme Transpolis et l'ESCAT,
- L'opération « tiroir » d'Ambérieu-en-Bugey, où la création d'une offre nouvelle sur les « Portes du Bugey », adaptée aux besoins des entreprises, permet aux entreprises enclavées et contraintes dans leur développement, de libérer un espace qui sera aménagé et valorisé pour une vocation résidentielle et tertiaire.
- **L'accueil des activités tertiaires sur les quartiers gare avec au premier plan pour le rayonnement du territoire, le quartier d'affaires de la gare d'Ambérieu-en-Bugey et le développement** d'activités tertiaires (services aux entreprises et aux particuliers), en appui du projet de Quartier Gare d'Ambérieu (business center articulé à la principale gare TER de l'Ain) et les pôles gares de Montluel, Miribel, St-Maurice-de-B. /Beynost.

**La qualité dans le mode d'aménagement sur le territoire du BUCOPA c'est :**

- améliorer la conception au plus près des typologies d'entreprises et de leurs besoins pour mieux gérer l'espace,

Un besoin de lisibilité de l'espace de valorisation des lisières urbaines et des entrées de Ville

- prévoir des espaces écologiques et paysagers intégrés de qualité,
- prévoir l'implantation ou l'accès à proximité de services connexes notamment interentreprises diversifiant la vie de ces espaces monofonctionnels (RIE, crèches, conciergerie, ...), la remobilisation des friches,
- développer une signalétique forte porteuse de « marque BUCOPA » territoire économique des savoir-faire,
- coordonner à l'échelle du BUCOPA, l'action publique des différentes intercommunalités du SCoT en termes de développement économique pour organiser une complémentarité des vocations des espaces économiques et éviter la concurrence interne (pour une image renforcée du territoire).

## Une protection accrue et ciblée des fonctions agricoles

### La prise en compte des contraintes d'exploitation dans l'aménagement

- Face au risque de fragmentation dans la Plaine de l'Ain, des secteurs agricoles stratégiques seront protégés pour donner de la lisibilité aux exploitants.
- Les zones-tampon et distances minimales pour les traitements, source de conflits d'usage, rendent nécessaire un aménagement agricole du territoire pour rationaliser les implantations.
- Les protections environnementales et la réglementation associée prennent en compte, l'usage agricole de l'espace qu'il faut conforter.
- la transmission des exploitations est facilitée, en assurant leur **visibilité sur le long terme**, grâce aux dispositions en matière de lutte contre l'étalement urbain.
- L'accessibilité aux espaces d'exploitations est **prise en compte ainsi que les besoins de circulation des engins agricoles** lors d'aménagements en milieu urbain.

### Faire face à la déprise agricole en zone de montagne

Face au repli de l'activité agricole en montagne, du déséquilibre avec l'agriculture de plaine :

- **conforter les zones agricoles dynamiques** (AOP Vins du Bugey-Cerdon, pâturage, AOP Comté) en assurant la bonne gestion du cadre de vie et des paysages,
- **valoriser la ressource Bois** sur les parcelles agricoles abandonnées et en déprise, en lien avec la structuration d'une filière économique « Bois énergie » concomitante avec BUCOPA - Bugey.

Le BUCOPA entend également :

- **permettre la diversification des revenus et des activités des exploitations agricoles** afin de profiter du bassin de consommation locale du BUCOPA et valoriser les productions locales (espaces de vente directe, petit artisanat, productions environnementales,...), intégrer la communication de ces productions à celle de l'offre touristique locale.

## L'organisation du développement touristique et culturel

La politique touristique portée par le SCoT contribue à faire reconnaître la qualité du cadre de vie du BUCOPA et la richesse et la diversité patrimoniale et naturelle qu'il a à offrir.

Cette association entre les sites les plus importants et les politiques culturelles et des loisirs

*A noter également, le potentiel de valorisation culturelle que constituent les petits musées à mettre en réseau :*

➔ Ré-aménagement du musée gallo-romain de Briord,

➔ création d'un parcours avec le site archéologique quaternaire de Marchamp-Cerin.

## Une structuration plus forte des infrastructures touristiques pour valoriser au mieux les atouts du territoire

Pour faire reconnaître sa réalité touristique au sein de la grande région lyonnaise, le BUCOPA affirme sa vocation touristique à destination régionale (excursion ou week-end de proximité) mais aussi pour les courts et moyens séjours. L'organisation de la filière touristique vise à :

- prolonger la durée moyenne du séjour dans le territoire,
- présenter les atouts du cadre de vie (nature, territoire entre ville et campagne, montagne et plaine, Dombes et Bugey) en faveur de l'attractivité résidentielle,
- asseoir le rayonnement de l'offre locale.

### **Coordonner les différentes actions touristiques menées dans le BUCOPA :**

- Articuler la stratégie touristique autour de 3 thématiques : Patrimoine et Culture, Eau et Activités associées, Montagne et Nature, en appui de sites remarquables.
- Se donner les moyens d'une gouvernance claire pour dépasser la simple promotion des attracteurs touristiques et valoriser des parcours ou bouquets d'activités associés à des services.

**Cette association entre sites et activités, renforce les politiques convergentes de développement de la culture et des loisirs.**

### **La politique culturelle :**

- Au-delà du patrimoine architectural exceptionnel que constitue l'abbaye d'Ambronay, le festival de musique baroque, et l'école de musique internationale constituent le point d'appui pour le développement d'une politique culturelle d'essaimage autour de la musique,
- La cité médiévale de Pérouges, classée au Label Plus beaux villages de France, Oncieu, mais aussi, le site des soieries Bonnet à Jujurieux, constituent des points d'appuis à des manifestations culturelles événementielles ou à la valorisation de savoirs faire liés aux métiers d'arts notamment,
- Le projet de mise en valeur du château d'enfance d'Antoine de Saint-Exupéry, à Saint-Maurice-de-Rémens a vocation à dépasser l'espace muséographique classique pour constituer un site culturel ludique autour de la dimension de renommée internationale du « Petit Prince », ainsi que le projet de site archéologique à Marchamp.

### **A l'articulation de la politique culturelle et de loisirs :**

- le domaine des grottes du Cerdon, à Labalme valorise le site existant avec un projet d'extension des infrastructures d'accueil et de loisirs (activités ludo-pédagogiques), ainsi que la création d'une offre hôtelière légère. Couverte par la Loi Montagne, Labalme fait partie du Massif du Jura dont le Schéma interrégional d'aménagement et de développement (juillet 2006) dresse le constat d'une « poursuite [nécessaire] de la diversification et la qualification de l'offre touristique et l'amélioration de la notoriété du massif ». Au SCoT, revient la charge de programmer la réalisation d'une Unité Touristique Nouvelle (UTN).
- le site d'Oncieu, le diamant du Bugey, associé aux loisirs de montagne
- l'Oenologie (AOC Bugey-Cerdon), et la gastronomie au plus proche des terroirs

### **La politique de loisirs autour du patrimoine naturel et de l'eau :**

- portion de la ViaRhôna,
- bases de loisirs de l'île Chambod (Serrières-sur-Ain) et du Point Vert (Serrières-de-Briord),

## La politique de l'habitat

En accompagnement du projet économique, la politique résidentielle confirme la position du BUCOPA comme « territoire choisi » qui offre des modes de vie diversifiés.

## Un effort constructif de qualité pour des capacités d'accueil correspondant aux besoins du projet de développement

**Territoire à proximité de la métropole lyonnaise et disposant d'avantages comparatifs amenés à se renforcer, le BUCOPA projette d'accueillir environ 30 000 nouveaux habitants à l'horizon 2030, afin de :**

- **répondre aux enjeux de démolition/reconstruction nécessaires notamment dans les bourgs et villages de montagne.**
- **accueillir de nouveaux habitants, en lien avec l'attractivité d'un territoire « choisi » et recherché.**
- **diversifier l'offre de logements, tant en termes de taille que de statut d'occupation et de marché immobilier en lien avec les modes de vie choisis.**
- **optimiser les bassins de consommation pour les équipements, les commerces et les services.**
- **mettre en œuvre un projet de développement spatialement équilibré.**

### **Répondre aux besoins importants de nouveaux logements**

Pour atteindre l'objectif de **169 000 habitants en 2030**, le territoire maintient un niveau de construction soutenu, avec au total **16 000 logements à construire entre 2016 et 2030, soit un rythme de 1 160 logements/an.**

Afin de renforcer l'organisation interne du territoire, entre ses différents niveaux de pôles, **75% de la production de nouveaux logements sont réalisés dans les pôles structurants, secondaires, bourgs centres et bourgs relais.**

### **Diversifier l'offre de logements**

Le BUCOPA souhaite pérenniser son statut de « territoire choisi ». Son projet fixe ainsi comme objectifs de prendre en compte les enjeux :

- **sociodémographiques** (vieillesse, handicap, parcours résidentiel complet des différents types de ménages) et économiques (accueil des personnes qualifiées travaillant sur le territoire) : *production de logements de tailles, de types, de niveau de service des résidences spécialisées différents.*
- **spécifiques aux différents secteurs du territoire** (villages de montagne, Côtière, ...) : *production de logements aidés en mobilisant des solutions correspondant au contexte local (parc locatif social, accession sociale, aide à la production d'une offre publique et privée), localisation privilégiée dans les centres urbains pour limiter la « triple peine » (éloignement / coût du transport / absence de services de proximité).*
- **de qualité du cadre de vie, d'aujourd'hui et de demain** : *prise en compte des formes urbaines correspondant aux contextes spécifiques, gestion paysagère des extensions urbaines.*

### **Adapter la production de logements aux différents contextes**

Territoire constitué de séquences paysagères et géographiques, le BUCOPA intègre les contraintes spécifiques en adaptant sa politique de l'habitat :

- En **zone de montagne**, les contraintes topographiques et le besoin en renouvellement urbain des centres villes situés en fond de vallée (Albarine, Rhône - Chartreuse de Portes et Rives de l'Ain – Pays de Cerdon) en limitent la capacité

### **BIMBY (Built In My Back Yard- construire dans mon jardin)**

Démarche qui vise à mobiliser le potentiel foncier inexploité par le biais de divisions parcellaires. Maîtrisée par les collectivités locales via les PLU(i) et initiée par les propriétaires fonciers, elle permet une production de foncier équipé limitant les extensions urbaines (construction d'un autre logement sur les parcelles, réalisation d'une opération financière, jardin plus adapté).

**LE SCoT accompagne l'objectif de destruction de 100 logements à Saint-Rambert-en-Bugey et 180 logements à Tenay pour renouveler l'offre de logements.**

**L'objectif est de permettre la réalisation d'une offre plus adaptée au contexte de Montagne pour répondre aux objectifs de qualité de vie et créer les conditions d'une attractivité choisie.**

d'accueil dans les tissus urbains existants : *effort constructif soutenu pour le renouvellement de l'offre résidentielle inadaptée, concentration de l'extension du parc dans les pôles où des possibilités d'extension et d'intensification sont plus importantes afin de pérenniser les services et équipements présents.*

- Dans **la Plaine de l'Ain et la Côtière**, la capacité d'optimisation urbaine est plus importante (friches, dents creuses, BIMBY), limitant ainsi les besoins en extension urbaine : *effort constructif concentré sur les pôles pour asseoir la hiérarchisation interne du territoire et développer de manière équilibrée le territoire (réduction des déplacements contraints en véhicules individuels).*

Plus particulièrement, le projet de SCoT prévoit de :

- maîtriser les extensions urbaines, en **divisant de près de deux environ la consommation d'espace, de 94 ha/an sur la période précédente à 55 ha/an entre 2016 et 2030** (hors réserves foncières du PIPA prévues au-delà de l'échéance SCoT).
- **élever les densités de logements** dans les opérations en extension.
- favoriser **le renouvellement et la densification** dans le tissu existant.
- **encadrer les opérations de logements** (qualité paysagère et environnementale) pour un cadre de vie de qualité préservé.

### **Des opérations de développement du parc résidentiel majeures**

Le SCoT veille également à accompagner les politiques en matière d'habitat d'échelle inférieure (communes, intercommunalités) et supérieure (État) qui ensemble témoignent du dynamisme local dont font preuve les acteurs publics autour de cette problématique :

- les **politiques d'habitat déjà mises en œuvre** dans le territoire et reconnues pour leurs effets (Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat de la CC Rives de l'Ain-Pays de Cerdon, Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat de la Plaine de l'Ain, Plan Local de l'Habitat de la Plaine de l'Ain / Miribel et Plateau) **sont reconduites, encouragées et étendues** aux intercommunalités connaissant les mêmes problématiques.
- **le SCoT accompagne les nouveaux quartiers prioritaires de la politique de la ville** du territoire (décret n°2014-1750 du 30 décembre 2014 fixant la liste des quartiers prioritaires de la politique de la ville dans les départements métropolitains) : les Courbes de l'Albarine (Ambérieu-en-Bugey), la Maladière (Montluel). Il accompagne également **le Contrat de Territoire à mettre en œuvre en Vallée de l'Albarine**.
- le secteur gare d'Ambérieu-en-Bugey élargi, appuyé sur le projet de Quartier de gare, a vocation non seulement à accueillir de nouvelles activités économiques, mais aussi à **remobiliser une emprise actuellement destinée aux activités pour la constitution d'un véritable quartier de vie, en appui sur l'avenue Léon Blum**.

### **Une offre étendue en équipements structurants**

Pour accroître son attractivité, le BUCOPA renforce son offre en équipements à destination de la population. Il prend appui sur les structures culturelles, de loisirs et les sites existants, **et engage la réflexion à propos d'un équipement de spectacle et culturel structurant** pour répondre aux besoins du territoire.

La gestion des équipements structurants peut mener à une mutualisation financière et technique pour pérenniser l'offre.

## La politique et la stratégie de développement commercial

La politique commerciale appuie le rayonnement croissant du territoire en définissant les modalités de limitation de l'évasion commerciale et l'accessibilité accrue à l'offre de proximité, qui participe de la pluralité des modes de vie.

## Une offre commerciale structurée, encadrée et renforcée à l'échelle du SCoT

La stratégie de développement de l'offre commerciale s'appuie sur l'organisation spatiale du SCoT, entre le réseau de pôles urbains hiérarchisés et les espaces de la proximité (espaces ruraux ou périurbains, halte TER, centralité de quartier).

Le SCoT du BUCOPA vise à renforcer l'ensemble de son appareil commercial en organisant une complémentarité de l'offre entre :

- les zones commerciales de périphérie, complétées et rayonnantes,
- le commerce de proximité en centre-ville, commerce qui sera pérennisé à terme.

### **Pérenniser l'offre commerciale de proximité dans les centralités, des pôles et des bourgs, villages et hameaux**

En lien avec la hiérarchisation du réseau de villes du BUCOPA, l'offre commerciale de proximité **accompagne le développement résidentiel et économique, dans un objectif de diversité des fonctions et des usages**, d'intensification des fonctions présentes dans les enveloppes urbaines et en appui de la politique touristique. Cette offre commerciale locale s'accompagne de dispositions en matière de stationnement et de déplacements (modes doux à privilégié). Dans les communes non pôles, le commerce de proximité a également vocation à être renforcé pour maintenir une vitalité urbaine.

Le **renforcement et la pérennisation des pôles commerciaux de proximité permettent la diffusion de l'offre commerciale à travers tout le territoire**, limitant par là le recours à la voiture individuelle (ou, à minima, les distances parcourues pour accéder à cette offre), dynamisant la vie locale, elle-même vecteur de lien social et intergénérationnel.

**Pérenniser et renforcer les ensembles commerciaux de périphérie existants dans le cadre d'un DAAC ambitieux, car résolu dans sa stratégie d'organisation spatiale du grand commerce à l'échelle du territoire**

### **La revalorisation des ensembles commerciaux de périphérie permettra :**

- **de répondre au vieillissement des espaces publics et à la création de friches commerciales,**
- **d'accroître l'emprise commerciale des deux pôles sur les populations résidentes notamment par la réduction de l'évasion commerciale pour l'équipement de la personne et l'équipement de la maison,**
- **et ainsi, de renforcer le positionnement de ces pôles dans l'appareil commercial départemental et régional.**

Les deux pôles commerciaux majeurs de périphérie sont :

- Ambérieu-en-Bugey,
- Beynost.

Le renforcement de l'offre commerciale de ces pôles concerne **à la fois les aménagements existants et les aménagements futurs**.

Les pôles commerciaux de périphérie accueillent les points de vente qui ne peuvent pas être implantés en centre-ville, et inversement, n'ont pas vocation à accueillir les commerces de proximité.

Ces espaces de commerce sont les lieux privilégiés d'une bonne gestion des contraintes d'accessibilité et des flux, de signalétique, et où se développent les surfaces commerciales correspondant aux besoins des enseignes.

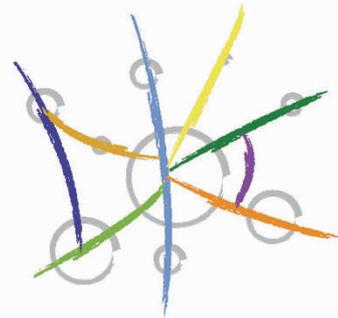
Si l'intensification des zones commerciales vieillissantes est privilégiée (reconversion/rénovation des friches commerciales), le développement en extension sera possible, sous certaines conditions, à proximité d'une zone commerciale existante.

Par ailleurs, les projets d'implantations commerciales s'appuieront sur la « Charte pour un aménagement commercial durable et de qualité », cosignée par les 13 Scot de l'Interscot de l'aire métropolitaine lyonnaise et les principaux opérateurs commerciaux nationaux.

### **Conclusion : solidarité et gouvernance**

**La mise en œuvre du projet de territoire nécessite de dépasser le périmètre des intercommunalités qui vont par ailleurs évoluer.**

**Que ce soit au travers des révisions de périmètre ou au travers de nouvelles coopérations et/ou de moyens de solidarité, l'objectif est bien de faire du BUCOPA un territoire de projet qui fonde son unité.**



### *Les Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise*

Agglomération lyonnaise  
 Beaujolais  
 Boucle du Rhône en Dauphiné  
 Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain  
 La Dombes  
 Loire Centre  
 Monts du Lyonnais  
 Nord-Isère  
 Ouest lyonnais  
 Rives du Rhône  
 Roannais  
 Sud Loire  
 Val de Saône-Dombes



# Le « Chapitre commun »

## version 2013

Les présidents des 13 Scot s'engagent  
 pour un aménagement coordonné de l'aire métropolitaine

Novembre 2013

  
 Agences d'urbanisme  
 Lyon & Saint-Etienne

## L'actualisation du « Chapitre commun », fruit de dix ans de coopération

### La démarche inter-Scot, dix ans déjà

L'inter-Scot est une démarche de coopération entre treize syndicats mixtes porteurs de Schéma de cohérence territoriale (Scot) de l'aire métropolitaine lyonnaise. Initiée en 2003 par les élus et les partenaires de l'Agence d'urbanisme de Lyon et officialisée en 2004 par la signature d'une convention engageant neuf présidents de Scot, elle s'est élargie progressivement aux territoires plus ruraux de l'espace ligérien. Elle s'est renforcée au gré d'un programme de travail qui a livré, en une dizaine d'années, plus d'une soixantaine d'expertises et de dossiers communs.

Sur la base des diagnostics conduits en commun, les présidents de Scot ont souhaité l'élaboration d'un chapitre commun partagé.

En juillet 2006, les élus de l'inter-Scot, réunis à Crémieu, signent le « Chapitre commun métropolitain ». La démarche franchit alors une étape en faisant valider par tous les Scot les grands principes d'aménagement communs, à l'échelle de la « Maison commune métropolitaine ». Ces grands principes seront ensuite déclinés dans cinq livrets thématiques (2007-2009).

### Une nécessaire actualisation

La dynamique impulsée favorise l'élargissement du partenariat. Les Scot du Roannais, des Monts du Lyonnais et de Loire Centre rejoignent la démarche entre 2007 et 2011. Quant au Scot des Rives du Rhône, il intègre en 2013 cinq intercommunalités du Nord de la Drôme et de l'Ardèche dont le bassin d'Annonay.

Dans ce contexte, les présidents de Scot conviennent en décembre 2012, de la nécessaire actualisation de ce texte fondateur pour tenir compte de l'élargissement géographique de la démarche. Parallèlement, ils décident de conforter la démarche inter-Scot comme un socle de connaissance, d'observation et de vision stratégique dans le nouveau paysage de gouvernance métropolitaine qui s'institutionnalise. C'est dans ce contexte qu'ils s'engagent dans une collaboration avec les élus du Pôle Métropolitain afin que celui-ci puisse s'approprier les orientations définies par les syndicats mixtes de Scot et porter les actions opérationnelles permettant de les concrétiser.

Les finalités de cette actualisation sont doubles :

- prendre en compte la nature plus rurale des territoires, ayant rejoint la démarche à partir de 2007, en limite d'influence de l'aire métropolitaine. Celle-ci rassemble en effet une grande diversité de territoires dont les spécificités respectives sont à valoriser. Une place significative doit être accordée aux territoires ruraux structurés par les espaces naturels et agricoles dans ce nouveau « Chapitre commun »,
- intégrer des thématiques nouvelles telles que l'urbanisme commercial ou l'habitat pour enrichir ce document sur la base des travaux et des avancées réalisées en commun.

Les objectifs ci-après sont la traduction de cette volonté politique de faire progresser le vivre ensemble au sein de la « Maison commune métropolitaine ».

## La « Maison commune métropolitaine »

Les treize Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise s'accordent sur une vision partagée de l'évolution de ce territoire qui constitue la spécificité du « modèle de croissance de l'aire métropolitaine lyonnaise » :

- une organisation multipolaire visant à concentrer la croissance dans des pôles, existants ou en devenir, bien dotés en équipements et en services,
- une connexion efficace aux transports collectifs,
- une complémentarité du développement économique,
- la valorisation des espaces naturels et agricoles.

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

L'aire métropolitaine lyonnaise est le territoire d'inscription des stratégies des entreprises et des ménages en termes de localisation, de parcours professionnels ou résidentiels, de pratiques de loisirs, etc. Ces stratégies s'affranchissent des limites administratives tout en étant fortement marquées par les identités territoriales.

L'histoire de l'aire métropolitaine lyonnaise, ses savoir-faire et sa géographie singulière, au carrefour de multiples influences, ont de tout temps rapproché les hommes et fédéré les institutions locales. Les territoires qui la composent partagent la même culture de l'entrepreneuriat et du partenariat, issue d'une longue tradition marchande et industrielle qui a permis d'inventer des formes de coopérations originales et pragmatiques. Ces traditions s'appuient sur des valeurs - humanisme, solidarité, ouverture et dialogue - qui contribuent à créer le sentiment d'appartenance à un espace commun.

L'intensité des échanges, l'interdépendance des bassins de vie et des zones d'emplois font exister au quotidien l'aire métropolitaine lyonnaise. Avec trois millions d'habitants, c'est l'un des quinze premiers espaces métropolitains en Europe. Il a été dès le début des années 1960 une référence géographique pour planifier les équipements structurants nécessaires à une région urbaine qui approchait déjà les deux millions d'habitants. Aujourd'hui, cet espace est une réalité sociale, politique, économique et culturelle. Il devient une référence incontournable pour les politiques d'aménagement du territoire, tout à la fois espace de coopération et de dialogue et lieu de mise en œuvre de politiques concertées.

À travers la démarche de l'inter-Scot qui s'est progressivement élargie à l'ensemble de l'aire métropolitaine, les syndicats porteurs de Scot ont souhaité reconnaître l'espace de l'aire métropolitaine lyonnaise comme un « bien commun », qui repose sur un sentiment d'appartenance partagé dans le respect des identités territoriales.

**En intégrant dans leur document un chapitre commun, les syndicats porteurs de Scot actent le principe d'une coresponsabilité du développement et de l'aménagement durable de l'aire métropolitaine lyonnaise.**

### L'aire métropolitaine lyonnaise dans l'espace régional de Rhône-Alpes



## L'aire métropolitaine lyonnaise : un territoire en partage

### Chiffres clés

#### Inter-Scot

- 3 000 000 d'habitants
- 963 communes
- 75 EPCI
- 13 Scot
- 6 départements

#### Pôle Métropolitain

- 2 000 000 d'habitants
- 143 communes
- 4 EPCI
- 4 Scot
- 3 départements

**Pôle Métropolitain** : établissement public constitué par accord entre des établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre, en vue d'actions d'intérêt métropolitain (Loi n°2010-1563 du 16 décembre 2010). Les agglomérations de Lyon, de Saint-Etienne, de Bourgoin-Jallieu et de Vienne ont créé en mai 2012 un pôle métropolitain pour faciliter la mise en oeuvre d'actions communes sur le territoire métropolitain. La création du Pôle Métropolitain se présente comme l'aboutissement institutionnel d'une coopération engagée depuis plusieurs années. Son activité a vocation à promouvoir un modèle de développement durable du territoire, à améliorer sa compétitivité et son attractivité ainsi que l'aménagement du territoire.

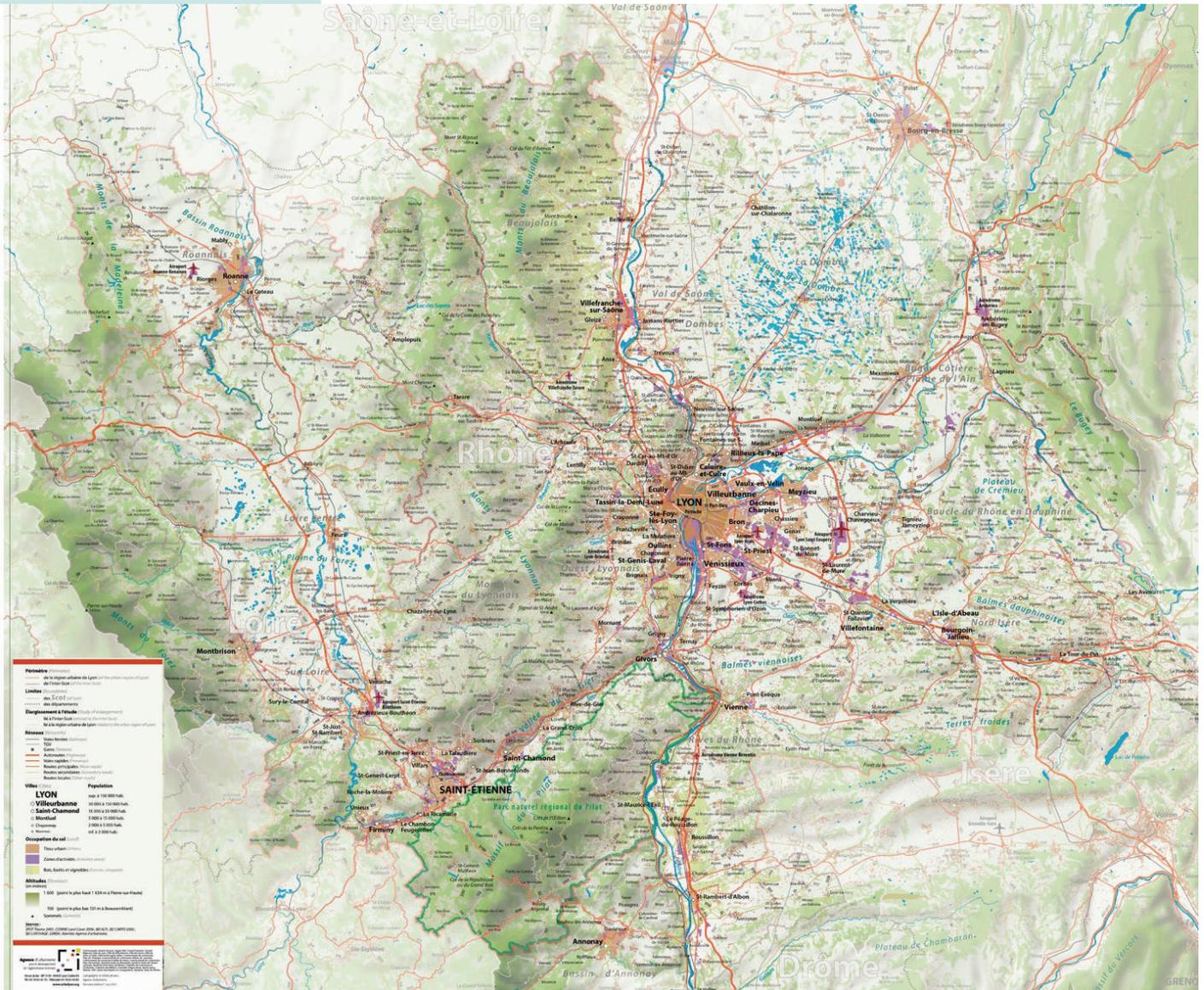
### Définitions

**Métropolisation** : phénomène mondial, la métropolisation apparaît comme un processus de croissance urbaine sélective, liée à la globalisation de l'économie et aux mutations des systèmes productifs. Cette dynamique ne concerne que des pôles urbains de grande taille, possédant des fonctions économiques et culturelles majeures ou rares et acquérant le statut de ville internationale. La métropolisation est ainsi territorialement discriminante. Elle peut être génératrice de déséquilibre régionaux, par accroissement de la polarisation des plus grandes villes au détriment du reste de l'armature urbaine.

**Aire métropolitaine** (au sens de l'inter-Scot) : terme géographique désignant le territoire sur lequel s'exerce de façon privilégiée l'influence de la métropole. Autour d'elle s'organise l'armature urbaine locale. Pour ce qui concerne l'aire métropolitaine lyonnaise, on considère en général que son emprise s'exerce sur un territoire qui va des Monts du Forez et de la Madeleine à l'ouest aux contreforts du Bugey à l'est, et du Beaujolais au nord à la plaine de la Bièvre au sud.

**Région urbaine** : terme aux acceptions variées qui définit, selon le contexte dans lequel il est employé, l'aire d'influence d'une ville importante, au-delà de l'aire urbaine. Elle peut regrouper plusieurs agglomérations ou aires urbaines dans une relative proximité et présentant un lien fonctionnel. Sa définition est souple et évolutive car elle ne répond à aucun critère absolu ou administratif. A Lyon, à cette échelle, existe la Région urbaine de Lyon (Rul), association de collectivités territoriales, créée en 1989, regroupant les départements de l'Ain, de la Loire et du Rhône, le Pôle Métropolitain, la Région Rhône-Alpes et les communautés d'agglomération de l'aire métropolitaine lyonnaise. La Rul, lieu de coproduction d'idées, a pour mission d'animer la concertation, d'initier des projets.

**Agglomération** : terme général par lequel on désigne usuellement un ensemble constitué par une ville et ses banlieues par convention. On entend par agglomération lyonnaise le territoire aggloméré autour de Lyon correspondant globalement au périmètre du Scot de l'Agglomération lyonnaise.



## Une aire métropolitaine accueillante et multipolaire

\* Outil de modélisation et de projection d'habitants, d'actifs, de logements et d'élèves, développé par l'Insee

L'aire métropolitaine lyonnaise est démographiquement dynamique. Selon les projections Omphale\* 2010, l'aire métropolitaine lyonnaise, au sens de treize Scot, devrait accueillir entre 400 000 et 700 000 habitants supplémentaires d'ici 2040. Les objectifs figurant dans les Scot correspondent à 423 000 habitants supplémentaires hors Loire Centre. Elle atteindrait alors 3 500 000 habitants. Cette nouvelle estimation confirme celle de 2006, soit une progression de l'ordre de 15 000 habitants supplémentaires par an.

Ce chiffre n'est pas un objectif en soi. Il s'agit plutôt de réunir les conditions d'attractivité et donc de qualité de vie les plus favorables à cet accueil.

### Localiser les services à la population et les équipements structurants dans les polarités urbaines

Les élus de Scot s'accordent pour faire des polarités urbaines les lieux privilégiés d'accueil de cette population supplémentaire tant sur le plan quantitatif que qualitatif. Des grandes agglomérations aux bourg-centres, ces polarités organisent des bassins de vie à différentes échelles. Elles sont bien dotées en équipements structurants, en emplois et en services à la personne. C'est le modèle de développement multipolaire.

Ce principe fondateur de l'aménagement du territoire de l'aire métropolitaine lyonnaise, qui s'oppose au modèle extensif dit de « la tâche d'huile », ne doit pas être interprété cependant comme celui de la surconcentration urbaine. Il prône l'équilibre et la proximité. Il rassemble à la fois la « ville intense » des grandes agglomérations et les territoires structurés par les bourgs et les villages dans leur capacité à assurer un développement harmonieux de l'aire métropolitaine lyonnaise.

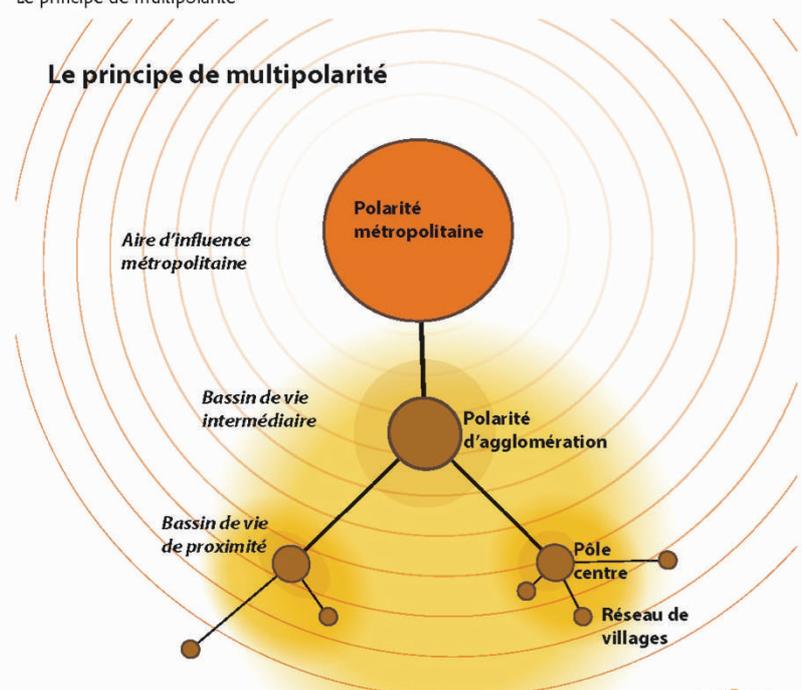
### Développer des villes aux densités adaptées et des politiques de logement solidaires

Ce principe implique de privilégier une densité d'urbanisation adaptée au contexte urbain concerné afin d'optimiser le fonctionnement des services à la population et celui des équipements structurants, et de rendre possible des politiques de mobilité durable.

De la même manière, les élus des Scot s'entendent pour promouvoir des politiques de logement solidaires, prévoyant à l'échelle de chaque territoire la construction de logements abordables en nombre suffisant pour permettre l'accès du plus grand nombre à un logement et localisés de manière à favoriser la mixité et la diversité sociale des territoires urbains.

Le principe de multipolarité

### Le principe de multipolarité



8 | Le chapitre commun - version 2013

## Un fonctionnement métropolitain fondé sur des politiques de mobilité durable

### Organiser l'offre en transports à l'échelle métropolitaine

Le réseau de transports collectifs métropolitain constitue l'armature de l'organisation multipolaire et du système de mobilité durable de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Structuré autour des étoiles ferroviaires lyonnaise et stéphanoise, le réseau de transports collectifs métropolitain doit permettre aux habitants d'effectuer facilement leurs déplacements quotidiens. Augmentation des fréquences, coordination des horaires, optimisation des correspondances et tarification combinée permettront de proposer une offre lisible et performante. Cet objectif nécessite une meilleure coordination des autorités organisatrices de transports ainsi que des investissements importants fondés sur une solidarité financière élargie contribuant à la désaturation du nœud ferroviaire lyonnais et à un renforcement du maillage des territoires.

### Urbaniser prioritairement dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs

L'organisation et la montée en puissance de ce réseau de transports sont indissociables de l'ambition de croissance et de développement du territoire. Ils constituent une priorité pour les élus de Scot. Dans les secteurs bien desservis par l'étoile ferroviaire lyonnaise, promouvoir leur usage nécessite donc de mettre l'accent sur le développement prioritaire des espaces autour des haltes et des gares du territoire. Ces espaces sont, dès aujourd'hui, pour la plupart en voie de mutation ou en cours de consolidation, permettant d'y envisager une composition urbaine plus dense et multifonctionnelle.

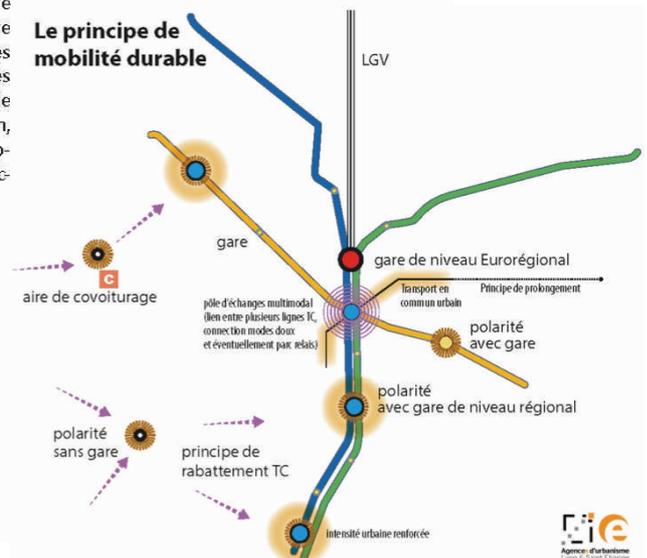
### Mettre en œuvre des politiques de mobilité durable et de rabattement adaptées à la diversité des territoires

Malgré l'ampleur de sa couverture territoriale, le réseau métropolitain de transports collectifs ne saurait irriguer l'ensemble du territoire. D'importants espaces ne bénéficient pas de cette offre de transport.

Dans ces secteurs, l'objectif est de mettre en place des politiques de mobilité durable, adaptées aux territoires et jouant de tous les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle.

Il s'agit donc d'organiser des politiques de rabattement coordonnées permettant à tous les habitants d'accéder au réseau de transports collectifs métropolitain ainsi qu'aux pôles urbains et aux pôles d'emplois qu'il dessert. Il faut donc concevoir des solutions innovantes, adaptées aux différents contextes locaux, pour rejoindre les principaux arrêts de transports collectifs et les gares les plus attractives. Dans ce cadre, des parcs-relais métropolitains, de taille adaptée, doivent être aménagés aux points stratégiques du réseau. Des lignes de rabattement efficaces doivent également être proposées et la pratique de la marche et l'usage du vélo pour le rabattement de proximité doivent être favorisés. Ces différentes offres de rabattement doivent être organisées de manière cohérente afin de garantir le bon usage des différents modes.

### Le principe de mobilité durable



## Un développement économique fondé sur la complémentarité des territoires



### Rendre lisibles et complémentaires les sites de développement métropolitains

Deuxième pôle économique français, l'aire métropolitaine lyonnaise dispose de nombreux atouts pour s'imposer à l'échelle nationale et européenne. L'organisation multipolaire est l'une des clefs de cette réussite en lui permettant d'atteindre une taille critique tout en évitant les effets de thrombose.

Le développement spécifique d'une trentaine de sites d'excellence (les sites économiques métropolitains) implique une coordination des politiques économiques et des orientations d'aménagement pour garantir leur complémentarité.

La diversité des sites de développement économique doit être considérée comme un atout. Chaque territoire dispose d'une capacité à valoriser par ses ressources et ses savoir-faire des domaines d'excellence. Pour ce faire, chaque Scot hiérarchise et localise sur son territoire les sites à même d'accueillir au mieux ce développement dans un souci de complémentarité avec les territoires voisins.

L'ensemble des sites économiques locaux et métropolitains permet la constitution, à l'échelle métropolitaine, d'une offre économique complète à même de « compter » et de « peser » dans la compétition internationale pour peu que les territoires mutualisent progressivement leurs politiques de promotion.

### Coopérer entre territoires autour des Espaces d'interface métropolitains (EIM)

La coordination des politiques de développement économique et des orientations d'aménagement s'avèrent particulièrement nécessaires aux marges des différents Scot. C'est pour quoi il convient de poursuivre les démarches de coopérations engagées entre les territoires de l'aire métropolitaine autour de ces espaces d'interface métropolitains.

### Promouvoir un développement économique adapté à la diversité des territoires

L'aire métropolitaine accueille, par ailleurs, de manière plus diffuse sur l'ensemble du territoire des activités multiples :

- des activités industrielles dont le dynamisme et le potentiel d'innovation ne sont pas négligeables,
- des activités présentielle et de proximité au service des habitants.

Ces activités prennent place, de manière préférentielle, en diffus dans le tissu urbain ou dans de petites zones d'activités. Cette économie de proximité constitue un enjeu fort pour un développement économique métropolitain équilibré mobilisant l'ensemble des territoires.

L'agriculture constitue également un moteur économique majeur pour les territoires qu'elle soit de proximité (circuits courts) ou exportatrice. Elle exploite plus de la moitié du foncier de l'aire métropolitaine et constitue à ce titre un secteur économique, porteur de richesse et d'image, à part entière, que les Scot se doivent de valoriser et développer.

### Promouvoir des principes communs en matière d'aménagement commercial

Enfin, les activités commerciales jouent un rôle majeur dans l'organisation et le fonctionnement des territoires. Le poids économique de ce secteur est considérable dans l'économie locale notamment en termes d'emplois.

À travers la charte pour un aménagement commercial durable et de qualité qu'ils ont signée en décembre 2012, les Scot ont souhaité partager des principes communs d'aménagement à faire valoir auprès des opérateurs commerciaux à trois échelles différentes :

- > à l'échelle du territoire, en s'efforçant de recentrer les pôles commerciaux au plus près de la ville et de ses habitants ;
- > à l'échelle de l'opération, en privilégiant les modes de déplacement alternatifs à la voiture et la mixité des fonctions autour de projets plus compacts et plus urbains ;
- > à l'échelle du bâtiment, en améliorant l'architecture, l'intégration paysagère et les performances environnementales des constructions.

D'une façon plus générale, les Scot s'entendent sur la nécessité d'une maîtrise du développement des grandes surfaces périphériques au profit du commerce de centre-ville et de proximité qui correspond à la fois aux attentes des habitants et à la qualité urbaine des villes et des bourgs.



## Une aire métropolitaine structurée par des espaces agricoles et naturels

### Accorder une place aussi importante aux espaces naturels et agricoles qu'aux espaces urbains

Les espaces naturels et agricoles qui représentent plus de 80% du territoire de l'aire métropolitaine constituent une ressource majeure pour ce territoire.

Pour les Scot, la volonté d'attirer de nouvelles populations s'accompagne d'une volonté d'accorder une place aussi importante aux espaces naturels et agricoles qu'aux espaces urbains, considérant qu'ils représentent une richesse essentielle, d'abord au plan économique à travers l'activité agricole, ensuite au plan social à travers leur valeur d'usage (cadre de vie, tourisme, loisirs) pour les habitants de l'aire métropolitaine, enfin au plan environnemental pour la préservation de la biodiversité.

### Soutenir l'activité agricole

La moitié de l'aire métropolitaine est consacrée à l'agriculture. Elle modèle l'espace métropolitain en fonction de la diversité des bassins de production et constitue la base économique de plusieurs territoires.

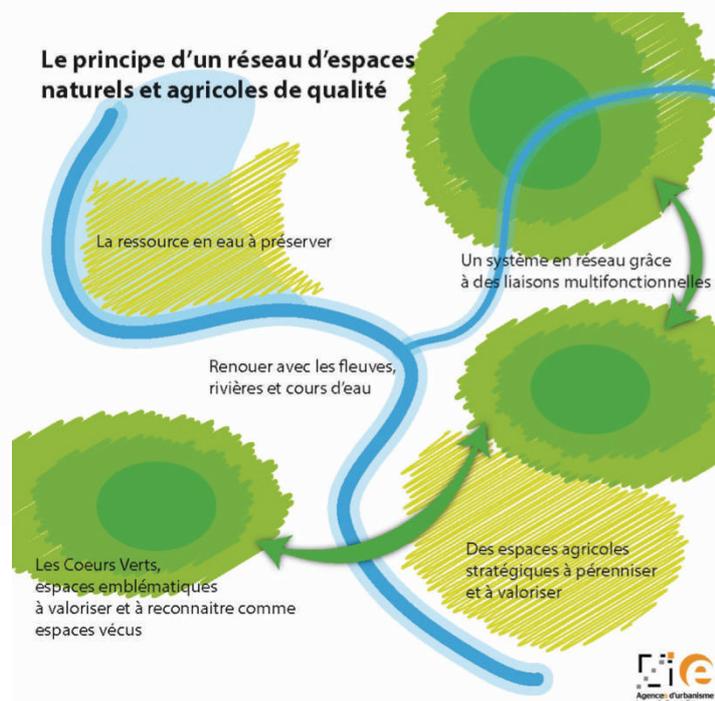
Les Scot s'accordent sur le principe de repositionner l'agriculture comme une filière économique à part entière à même d'exporter ses productions et de répondre aux besoins des habitants dans une logique de circuits courts.

À travers leur choix d'un développement urbain maîtrisé et polarisé, les Scot rendent possible une gestion économe du foncier agricole et apportent leur contribution aux politiques conduites par les collectivités pour préserver le foncier en tant qu'outil de travail et soutenir les projets agricoles de valorisation et de modernisation (PENAP-PAEN).

### Construire une trame verte et bleue

Au-delà de la protection des grands espaces verts métropolitains (le Pilat, les Monts du Lyonnais et du Beaujolais, la Dombes, l'Isle Crémieu, le Bugey, les Monts du Forez et de la Madeleine et les Balmes viennoises et dauphinoises, Miribel Jonage, etc.) et de la valorisation du réseau bleu des fleuves et des rivières pour l'ensemble de ses fonctions écologiques, économiques et récréatives, les Scot s'entendent également pour assurer, en cohérence avec les schémas régionaux en la matière, la mise en réseau des espaces naturels et agricoles, à travers un système de liaisons vertes à finalités écologique (biodiversité), paysagère et fonctionnelle (voies vertes à usage de loisirs).

### Le principe d'un réseau d'espaces naturels et agricoles de qualité



## L'inter-Scot, une démarche ouverte

*L'inter-Scot est le cadre privilégié d'observation et de compréhension des grandes dynamiques qui s'exercent à l'échelle de l'aire métropolitaine. Pour autant, ces dynamiques ne s'arrêtent pas aux limites institutionnelles des treize Scot. C'est pourquoi cet espace doit rester ouvert à l'échelle régionale ainsi qu'à une échelle plus large nationale et européenne par ses voies de communication. La démarche inter-Scot est aussi soucieuse de s'ouvrir aux autres démarches métropolitaines dans un souci de meilleure articulation et de meilleure efficacité des politiques publiques.*

### Une aire métropolitaine ouverte

L'aire métropolitaine est d'abord ouverte sur un grand espace régional qui compte à l'échelle européenne. Entourée d'une ceinture d'agglomérations importantes, Mâcon, Bourg-en-Bresse, Annecy, Chambéry, Grenoble, Valence, et Genève, Clermont-Ferrand, l'aire métropolitaine se doit de nouer des liens avec les autres espaces régionaux et notamment en Rhône-Alpes avec le sillon alpin et la moyenne vallée du Rhône.

L'aire métropolitaine est ensuite ouverte grâce aux fleuves que sont la Loire, le Rhône et la Saône. Ces voies navigables permettent des liaisons aisées entre l'Europe du nord et celle du sud et au-delà, l'Afrique, et vers le centre européen. Ils constituent un enjeu majeur pour l'aménagement des territoires traversés mais aussi comme corridors écologiques majeurs.

L'aire métropolitaine est aussi ouverte sur le reste du territoire national et européen à travers des infrastructures autoroutières et ferroviaires qui sont indispensables à son développement et à son attractivité et qui doivent lui conférer une haute accessibilité pour ses entreprises et ses habitants.

Enfin, l'aire métropolitaine est ouverte sur le reste du monde au travers de la plaine de Lyon-Saint Exupéry qui constitue la porte d'entrée internationale de l'aire métropolitaine et qui a vocation à devenir un pôle économique de dimension européenne. Conscients de l'enjeu majeur que représente la plaine de Lyon-Saint Exupéry pour leurs territoires, les Scot métropolitains, directement concernés par le développement de la plateforme multimodale, expriment leur volonté de concevoir, avec l'État et les autres collectivités concernées, un projet d'aménagement stratégique et ambitieux autour de cet équipement métropolitain.

### Une démarche assortie d'une gouvernance renforcée

Définir en commun des axes de développement de l'aire métropolitaine lyonnaise est déjà en soi un acte politique fort.

Étendre cette démarche à la mise en œuvre des Scot l'est encore plus, et justifie la pérennisation de l'inter-Scot au-delà de la période d'élaboration des Scot.

Prolonger cette démarche à travers l'engagement de réalisations concrètes, susceptibles d'améliorer les conditions de vie des habitants de l'aire métropolitaine, constitue le défi à relever pour l'ensemble des territoires.

Les actions engagées par le Pôle Métropolitain et le Syndicat mixte métropolitain des transports, ainsi que les démarches conduites par la Rul, nécessitent une coordination et une collaboration accrue avec l'inter-Scot, fondées sur une complémentarité des démarches, une mutualisation de l'ingénierie métropolitaine au service de l'ensemble des habitants de l'aire métropolitaine.

## Articulation de la stratégie du SCoT avec l'inter-SCoT de la métropole lyonnaise

### L'armature urbaine

