

Le territoire du Val de Saône

Un territoire aux racines
profondes, tourné vers l'avenir

Dans le cadre du Projet d'aménagement d'un territoire et d'infrastructure



Recours aux ressources, habitats et logement
Circuits et formes Développement durable
Intégration des ressources Infrastructures, transports et inter

Présent
pour
l'avenir



Par Rémy BROUTA Aurélie PASSERAT
Thomas FANGET Gilles VAILLANT
Naïna HAZARD Bruno VELTY
Corentin LE ROY Léa VERDIER
Fabien LOCATELLI Thomas VIRSOLVY

Membres de l'ENTPE Promotion 59
Equipe Projet n°8



Territoires d'avenir

ENTPE • Equipe Projet 8

de Equipe Projet 8 du bureau
d'études Territoires d'avenir

siégeant à ENTPE
Rue Maurice Audin
69120 Vaulx-en-Velin

Tél. : 06 68 07 99 93
E-mail : patiequipe8@gmail.com

à Madame Jacqueline FOURNET
et Monsieur Daniel PACCOUD

Lyon, le 7 novembre 2012

Mesdames, Messieurs les présidents des syndicats mixtes du SCoT Beaujolais et SCoT Val de Saône - Dombes,

Suite à votre commande effectuée auprès de notre bureau d'études Territoires d'avenir, nous vous prions de bien réceptionner ce rapport qui a pour but de répondre à l'appel à projets "Territoires, métropoles et mobilités durables" lancé par le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie.

Ainsi, à travers cette étude, nous avons diagnostiqué les atouts, faiblesses et opportunités du territoire du Val de Saône afin de dégager des enjeux et réfléchir à des projets de territoire volontaristes sur la question de l'énergie et du climat, tout en développant la cohésion sociale et le développement économique.

Veillez accepter, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

L'équipe Projet 8

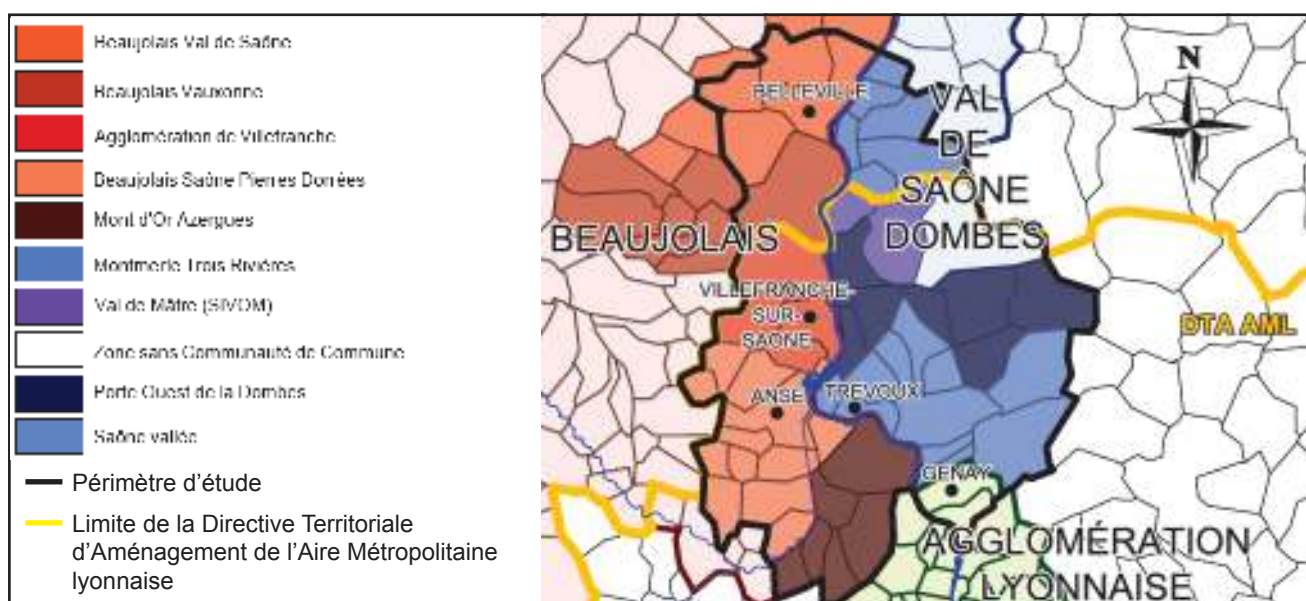


Pourquoi ce territoire ?

Le territoire du Val de Saône est à la fois ancré dans son histoire et tourné vers l'avenir. Il est chargé d'histoire à la fois à travers son organisation spatiale et économique autour d'un fleuve historique qu'est la Saône, à travers ses industries et son agriculture, mais également à travers sa proximité avec l'agglomération lyonnaise qui a influencé son évolution. Aujourd'hui encore, Lyon a un impact conséquent sur l'évolution et notamment la métropolisation du territoire du Val de Saône. En effet, l'augmentation de la densité de population implique une réorganisation de l'espace et parfois la suppression de zones viticoles. De plus, le territoire est fortement touché par la fuite de ses industries.

Face à ces phénomènes, le territoire réagit et veut s'adapter à l'augmentation démographique. Il cherche également à exploiter d'autres potentialités comme son riche patrimoine culturel et tend à développer le tourisme. Par ailleurs, dans le cadre de l'adaptation au Grenelle de l'environnement, le territoire prévoit certaines évolutions comme l'emploi croissant de la Saône comme voie de transport fluviale, moins gourmand en énergie que le transport par camions notamment.

Nous avons donc tout d'abord observé le territoire du Val de Saône et cherché ses atouts, ses faiblesses ainsi que ses opportunités. Pour cadrer le périmètre d'étude afin d'en tirer un diagnostic, nous nous sommes limités par le Nord aux communes voisines de Belleville, pôle industriel important ; et par le Sud aux communes voisinant Genay où le potentiel de développement du transport fluviale est très présent. Ainsi notre périmètre d'étude s'étend sur les départements de l'Ain et du Rhône et comprend entièrement dix communautés de communes dont trois partiellement, appartenant à trois Schémas de Cohérence Territoriale que sont celui de Beaujolais, celui du Val de Saône Dombes et minoritairement celui de l'Agglomération lyonnaise.



Contenu du rapport

Ainsi défini, nous avons diagnostiqué le territoire pour le comprendre et mettre en relief ses atouts et ses faiblesses. Cela nous a permis de dégager les enjeux majeurs du territoire et d'aboutir sur un projet d'aménagement durable du Val de Saône, détaillé à travers différents programmes d'actions.

Le diagnostic du territoire d'étude a permis de mettre en lumière plusieurs problématiques. Au premier abord nous avons remarqué que le territoire a formé son identité et ses multiplicités autour de l'axe naturel qu'est la Saône. Cet axe longitudinal a amené l'activité sur ses deux rives tout en se distinguant de part et d'autre. Ce fleuve, tout comme l'axe autoroutier qui le suit, s'écoule en direction de Lyon où il s'arrête pour rejoindre le Rhône. Cela caractérise bien le flux d'activités qui se sont accumulées au fil des années au sein de l'agglomération lyonnaise. Et celle-ci a des effets positifs et négatifs sur le territoire du Val de Saône qui ressent de plus en plus son rayonnement, dont le développement industriel et la métropolisation sont des conséquences. En effet le territoire étudié possède un héritage industriel et agricole fort, formé à la fois grâce à l'impulsion de l'agglomération lyonnaise mais également et surtout grâce aux nombreuses ressources naturelles dont disposent le territoire. Malheureusement, les mouvements économiques et la crise agricole ne font que ralentir ces activités et diminuer le taux d'emplois local. Ainsi le territoire, en mutation, cherche à exploiter ses potentialités à travers notamment l'activité florissante du tourisme vert ou encore le développement du mode de transport fluvial.

Ces problématiques nous ont mené à dégager des enjeux principaux sur lesquels nous nous sommes appuyés afin d'élaborer un projet d'aménagement cohérent avec la commande. Celui-ci permettrait un développement de la région qui se ferait en accord avec les attentes du Grenelle. Ce projet a pour but de redynamiser notre territoire d'un point de vue économique et social tout en respectant les perspectives du Grenelle de l'environnement. Celui-ci se décline en trois grands axes. Dans un premier temps, un projet d'aménagement d'un pôle englobant les communes de Villefranche-sur-Saône et Jassans-Riottier ce qui apparaîtrait comme un modèle de cohésion Est-Ouest. Ce pôle serait un éco-quartier qui s'inscrirait comme un exemple d'avenir pour notre territoire en matière de transport, d'habitat mais aussi de valorisation de l'agriculture. Dans un second temps, notre projet vise à créer une offre touristique cohérente sur l'ensemble du territoire afin de valoriser les potentialités naturelles et historiques qui constituent notre espace et le fait apparaître comme unique. Ceci passera par la création d'une entité capable de coordonner le tourisme et de créer un guide pour le promouvoir. Ensuite, il faudra anticiper la demande en logement mais aussi faciliter les déplacements des touristes entre leurs lieux de résidence et les lieux à visiter. Le dernier point de notre projet consiste en l'inscription de notre territoire à une échelle plus vaste, régionale voire nationale, en insistant sur la création de liaisons de transports plus écologique comme la ligne ferroviaire Sathonay-Trévoux. Il s'agira aussi de traiter les thèmes de la gestion des déchets et des énergies afin de faire de notre territoire un exemple de territoire durable.

A partir de nos projets, il a été choisi d'en développer trois points en particulier afin de constituer notre programme d'action et de faire apparaître de manière plus concrète ce qui sera mis en œuvre. En effet, ce programme déclinera successivement, pour chaque action choisi, les objectifs et la description du projet, le cadre réglementaire, la gouvernance mise en jeu pour mener l'action à bien ainsi qu'un planning prévisionnel. Ceci permettra donc de donner corps à notre projet à travers trois exemples qui pourraient valoriser notre territoire d'étude.

Lettre aux élus	3
Introduction	5
Table des matières	7
Fiche de synthèse	12
A - Diagnostic	12
B - Projet d'aménagement durable	13
C - Evaluation par rapport aux objectifs de développement durable	14
D - Programme d'actions	15
Partie 1 - Diagnostic du territoire	18
A - Un bassin de vie entre identité et multiplicités, organisé autour d'un axe naturel majeur : la Saône	18
A.1 - Une organisation longitudinale des hommes et des activités le long de la Saône	18
A.1.a - La Saône : zone d'accueil des populations au cours de l'histoire	18
A.1.b - La Saône, les industries et l'agriculture	18
A.2 - La Saône en tant qu'axe de coupure : l'organisation de l'homme et des activités diverge selon les rives	20
A.3 - La Saône : un axe de couture	23
B - Le Val de Saône face au rayonnement de l'agglomération lyonnaise : Un phénomène de métropolisation à contrôler	24
B.1 - Les empreintes de l'influence lyonnaise	24
B.1.a - Lyon, une métropole Européenne	24
B.1.b - Le Val de Saône, un réservoir résidentiel ?	25
B.1.c - La congestion routière, conséquence directe de la périurbisation	26
B.2 - Le développement de Villefranche en pôle secondaire	28
B.2.a - Villefranche, un centre d'influence du territoire	28
B.2.b - Un lieu de dynamiques locales	29
C - Un territoire, imprégné de son héritage industriel et agricole, à préserver et revaloriser	32
C.1 - Les identités fortes du territoire	32
C.1.a - Une industrie historiquement puissante	32

TABLE DES MATIÈRES

C.1.b - La force de l'agriculture à travers les siècles	34
C.2 - Aujourd'hui inégalement soumises à des difficultés	35
C.2.a - La fuite de l'industrie	35
C.2.b - La crise agricole	35
C.3 - Les solutions apportées à ces difficultés	37
C.2.c - Des exceptions à la tendance globale.	37
C.3.a - La politique de préservation.	37
C.3.b - La politique de reconversion	38
D - Un espace en mutation qui cherche à exploiter ses potentialités	41
D.1 - Un espace vaste d'accueil de la population impliquant de nouvelles problématiques de gestion	41
D.2 - Des politiques d'aménagement de la Saône se développent.	46
D.2.a - Développement d'un port fluvial à Genay	46
D.2.b - Aménagement d'une voie bleue.	47
D.2.c - Rives de Saône par le grand Lyon.	47
D.3 - Des paysages, une histoire et un patrimoine aux fortes potentialités impulsant une volonté de structuration de l'offre touristique	48
D.3.a - Le tourisme vert	48
D.3.b - Les équipements sportifs	50
D.3.c - Un tourisme culturel	51
E - Conclusion du diagnostic et perspectives du territoire	54
E.1 - Un territoire avec des identités mais qui manque d'une « unité centrale » distincte de Lyon	55
E.1.a - Attirer les populations et introduire une mixité sociale	55
E.1.a.i - Emploi et jeunes	55
E.1.a.ii - Catégories socio-professionnelles et formations.	55
E.1.a.iii - L'offre en logements sociaux	55
E.1.a.iv - L'offre en logements collectifs	55
E.1.b - Développer des infrastructures de transport pour modes doux	56
E.1.b.i - Tramway et vélo en libre service en zone urbaine	56
E.1.b.ii - Protéger la biodiversité.	56
E.1.c - Relier l'est et l'ouest à tous les niveaux	56

TABLE DES MATIÈRES

E.1.c.i - La Saône	56
E.1.c.ii - Couture entre Est et Ouest.	56
E.2 - Un manque d'activité et un besoin de désenclavement du territoire Val de Saône Sud	57
E.1.d - Conclusion : élaboration du projet A.	57
E.2.a - Un cadre de vie à revaloriser pour attirer les populations.	57
E.2.a.i - Des secteurs d'activités en déclin	57
E.2.a.ii - Offre d'un paysage et d'un espace de loisir et récréation	57
E.2.b - Développer l'offre touristique	57
E.2.b.i - Encourager le tourisme	57
E.2.b.ii - Gastronomie et produits locaux	58
E.2.c - Développer le territoire en respectant les contraintes écologiques et environnementale du Grenelle de l'environnement	58
E.2.c.i - Réseaux.	58
E.2.d - Conclusion : élaboration des projets B et C	58
Partie 2 - Projet d'aménagement durable du territoire	60
A - Créer un pôle Villefranche - Jassans pour favoriser la relation Est-Ouest	60
A.1 - Développer et valoriser des modes de transport alternatifs à la voiture personnelle	61
A.1.a - Limiter l'utilisation de la voiture personnelle, individuelle	61
A.1.b - Développer et encourager la mise à disposition d'espace pour les modes doux	61
A.2 - La valorisation du patrimoine et de l'habitat	62
A.1.c - Développer l'offre de transport en commun	62
A.2.a - Mettre en valeur l'habitat existant et construire des logements neufs	62
A.2.b - Répondre aux besoins des populations tout en respectant les exigences législatives	63
A.3 - Inscrire le développement économique de notre pôle dans les normes environnementales	63
A.3.a - Exploiter et redynamiser la filière agricole.	63
A.3.b - Privilégier l'utilisation des énergies renouvelables.	63
A.3.c - Une trame verte et une biodiversité à développer et préserver	64

TABLE DES MATIÈRES

B - Une boucle touristique prometteuse	66
B.1 - Mettre en place une cellule de coordination de l'offre touristique	66
B.2 - Élaborer un guide complet et préparer une campagne de publicité	67
B.3 - Anticiper la demande d'hébergement par une forme adaptée	68
B.4 - Faciliter les déplacements	69
C - Mettre en place un programme d'optimisation de la mobilité complété d'une politique énergétique durable.	70
C.1 - Favoriser l'accessibilité au territoire	70
C.1.a - Adapter les infrastructures de transport fluvial en fonction des perspectives d'avenir	70
C.1.b - Augmenter les offres TER.	71
C.2 - Améliorer la mobilité sur le territoire	72
C.2.a - Des transports tournés vers le train	72
C.2.b - Favoriser le covoiturage.	73
C.2.c - Des alternatives à la voiture attractives	73
C.2.c.i - Des transports simples à utiliser	73
C.2.c.ii - Un faible coût pour l'utilisateur	73
C.3 - Point de vue durable de la gestion des déchets et de la gestion de la vulnérabilité énergétique	74
C.3.a - Gestion des déchets	74
C.3.b - Energie et avenir	75
Partie 3 - Evaluation par rapport aux objectifs de développement durable.	77
A - Objectifs de développement durable	77
B - Une relation Est-Ouest améliorée au profit du développement durable.	79
C - Faire du territoire un pôle touristique pour une économie durable	85
D - S'inscrire dans les volontés nationales du Grenelle de l'environnement.	88
D.1 - Objectifs environnementaux	88
D.2 - Objectifs socioéconomiques	89
D.3 - Grille d'évaluation.	90
E - Evaluation globale	92

Partie 4 - Programme d'actions	97
A - Création d'écoquartiers	97
A.1 - Objectifs et description du projet	97
A.2 - Cadre réglementaire	97
A.3 - Gouvernance	97
A.4 - Planning prévisionnel	97
B - Réorganiser l'offre touristique pour dynamiser le territoire	98
B.1 - Objectifs et description du projet	98
B.2 - Cadre réglementaire	98
B.3 - Gouvernance	98
B.4 - Planning prévisionnel	98
C - Faciliter et promouvoir le covoiturage	100
C.1 - Objectifs et description du projet	100
C.2 - Cadre réglementaire	100
C.3 - Gouvernance	100
C.4 - Planning prévisionnel	100
Conclusion	101
Liste des illustrations.	103
Bibliographie et Webographie	105

A - Diagnostic

Cette phase de notre étude a pour but de mettre en évidence les caractéristiques et le mode de fonctionnement du territoire. Dans un premier temps, nous avons tenté de montrer que l'espace s'organise de manière longitudinale autour d'un axe central qu'est la Saône. En effet, au fil des siècles les populations, l'agriculture et les industries se sont installées de part et d'autres de la Saône qui a empêché une continuité et a engendré peu à peu un déséquilibre entre les deux rives. A l'Est, l'agriculture est très présente et nous pouvons observer un certain enclavement. A l'Ouest, l'industrie a été florissante même si l'agriculture reste majoritaire notamment grâce à la viticulture dans le Beaujolais. Pourtant, il ressort que la Saône peut aussi être un axe de couture que des ponts enjambent et qui a attiré les secteurs d'emplois nécessitant de l'eau pour leur bon fonctionnement, tel l'industrie chimique. Il ressort que notre territoire possède de nombreuses spécificités qui en font un lieu unique qui possède une identité forte mais qui reste géré par plusieurs instances.

Le territoire présente donc une organisation qui lui est propre. Mais il est aussi sous l'influence de ce qui l'entoure. La métropole européenne qu'est Lyon a été à l'origine de nombreuses mutations de notre territoire. La périurbanisation est une des premières conséquences. Le Val de Saône abrite aujourd'hui une population qui travaille en majorité sur Lyon. Cette migration de population de Lyon vers ses banlieues s'est faite entre 1950 et 1970. S'en est suivi de gros changements dans la forme de l'habitat qui est passé des grandes propriétés privées à des logements plus denses et locatifs, type logements collectifs. En conséquence à cela : les congestions sur l'A6, qui sont la preuve des migrations pendulaires, se sont développées et intensifiées. Seulement, les dirigeants des communes et communautés

de communes n'entendaient pas laisser le Val de Saône devenir un espace dortoir. Villefranche-sur-Saône s'est développé durant cette période et accueille aujourd'hui de nombreux employés et se pose comme un pôle d'influence majeur sur notre territoire. Les principaux services y sont regroupés et cela permet un dynamisme local qui profite au Val de Saône mais de manière encore limitée.

Ce territoire avec une identité forte possède un héritage industriel et agricole qui subit aujourd'hui la crise. Les usines ferment les unes après les autres, à part quelques résistantes telle l'entreprise internationale Saint-Jean Industries. Les espaces agricoles sont peu à peu grignotés par une urbanisation grandissante de plus en plus contrôlée. Pourtant, il existe des politiques de préservation menées par les SCoT Beaujolais et Val de Saône-Dombes et de reconversion menées par les communautés de communes. De nombreux organismes sont aussi créés afin d'encourager la jeunesse à rester travailler sur le territoire voire même stimuler l'installation de PME. Face aux difficultés apparentes, tout semble être mis en œuvre pour ne pas laisser les choses empirer et valoriser un patrimoine dont la population locale est fière.

Il existe aussi des potentialités sur cet espace actuellement en forte mutation. La présence de cette population grandissante pose de nouvelles problématiques de gestions de l'espace. Le traitement des déchets présente déjà des symptômes d'insuffisance qui pourrait croître avec l'arrivée de nouveaux habitants. L'eau est aussi une problématique centrale car les zones de captage de l'eau potable doivent absolument être préservées et protégées. En termes de vulnérabilité énergétique, la majorité des foyers sont dépendants de leur voiture et le budget

chauffage est important pour chaque foyer. De nouvelles perspectives sont évoquées mais pour l'instant rien n'est fait. Il existe pourtant des potentialités à exploiter. Par exemple le projet d'aménagement d'un port à Genay qui pourrait réduire la quantité de camion de transit sur l'A6. De plus, le tourisme pourrait être florissant si l'offre était organisée. Il

existe de nombreux sites à fort potentiel tels que les châteaux, les chapelles mais aussi des paysages peuplés d'une faune et d'une flore particulière. Ces potentiels pourraient permettre de relancer une économie qui s'essouffle un peu depuis quelques années et de valoriser l'identité qui est chère aux habitants du Val de Saône.

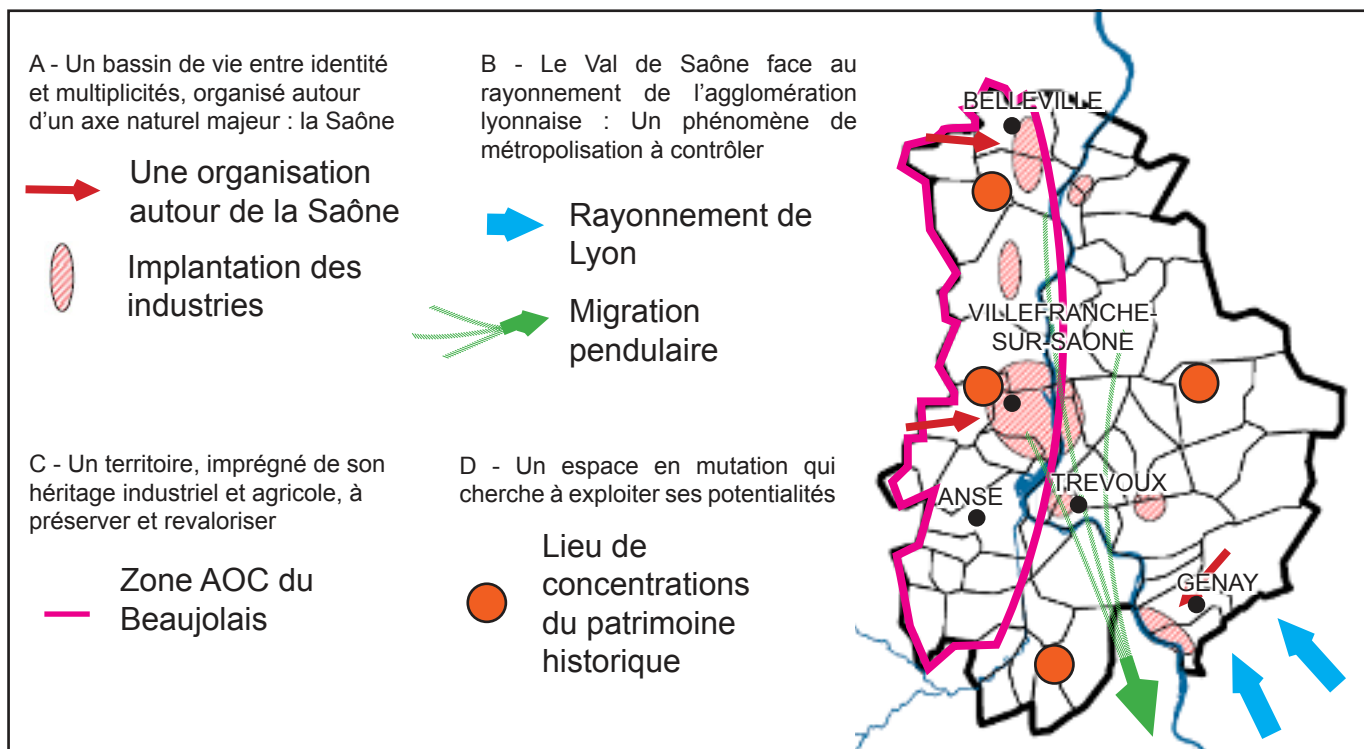


Figure 1 - Carte de synthèse du diagnostic territorial
Source : Equipe Projet 8

B - Projet d'aménagement durable

Suite au diagnostic, nous avons dégagé plusieurs enjeux majeurs que sont :

- ▶ Des acquis fragilisés, menacés, à protéger :
 - Préserver les terrains agricoles et le vignoble et les revaloriser
 - Redynamiser l'industrie en favorisant l'installation de nouvelles entreprises
- ▶ Des potentiels peu exploités, à valoriser
 - Promouvoir le patrimoine naturel et historique afin de développer le tourisme
 - Utiliser les ressources du territoire, et développer des énergies plus vertes
- ▶ Une faiblesse ou fragilité à améliorer
 - Instaurer une gouvernance globale permettant de répondre aux grandes problématiques avec cohérence et d'éviter un développement inégal du territoire
 - Développer les réseaux d'eau et de gestion des déchets pour éviter les pollutions

► Un conflit d'usage à mettre en débat

- Protéger les terres de l'urbanisation grandissante en appliquant une meilleure gestion des terres (PLU, etc...)
- Un territoire mieux organisé afin de pallier aux problématiques de transports

Suite à cela, nous avons décidé de mettre en place un projet qui contribuerait à redynamiser notre territoire en permettant de favoriser les relations Est-Ouest. Ainsi ce projet d'aménagement du territoire a pour but de réduire les différences de développement qui peuvent exister entre les deux rives, de créer une offre touristique structurée qui deviendrait un pôle économique important et enfin de favoriser l'intégration de notre territoire en axant notre projet sur une idée de développement durable.

La création d'un pôle englobant Villefranche et Jassans serait un premier grand axe de notre projet. Ce pôle, ponctués d'éco quartiers, aurait pour but de promouvoir l'utilisation des modes doux en son sein et ainsi de limiter l'utilisation de la voiture personnelle. Ensuite, l'urbanisation serait contrôlée pour préserver et valoriser le bâti existant et aussi pour adapter les services à une population vieillissante dans cette région. La mise en place d'une école d'agriculture pourrait permettre de relancer ce secteur et de conserver et développer les exploitations encore en place plutôt que de les voir disparaître dans les années à venir. Ce quartier pourrait devenir un exemple pour notre territoire en matière de développement durable grâce à des bâtiments nouveaux et à efficacité énergétique forte. Afin de préserver les espaces naturels alentours de l'urbanisation que ce nouveau quartier pourrait engendrer, il semble essentiel de créer une trame verte.

Dans un deuxième temps, il serait bon de créer une gouvernance spécifique capable d'organiser l'offre touristique autour du patrimoine existant et de promouvoir le

potentiel de la région. Ainsi, une cellule de coordination pourrait répertorier les sites remarquables mais aussi les hôtels et chambres d'hôtes existantes afin de faire un état des lieux, puis d'engager des actions en vue de développer le tourisme vert et d'attirer les touristes de la région voire même de la France ou de l'Europe. L'élaboration d'un guide et la mise en place d'une campagne publicitaire serait un point de départ intéressant pour toucher la catégorie de touriste visée. De plus, il faudrait mettre en place les logements en prévision de la vague touristique attendue.

Enfin, le projet vise à développer les modes de transports plus respectueux de l'environnement qui permettrait une intégration plus importante du Val de Saône dans la région Rhône-Alpes. Ainsi, le projet de remise en service de la ligne Sathonnay-Trévoux serait un bon moyen pour les habitants de Lyon de venir passer le week-end sur les lieux touristiques développés précédemment. L'utilisation d'un transport fluvial pour acheminer des personnes, voire des marchandises, pourraient contribuer à réduire le trafic de fret via l'A6 et contribuer à la diminution de la congestion. Enfin, l'installation d'une usine de compostage et d'une centrale géothermique pour chauffer certains espaces ou même les logements de notre territoire, permettra d'inscrire notre territoire dans le Grenelle de l'environnement et en faire un exemple national en la matière.

Ce projet a pour but de faire de notre territoire un exemple de développement tout en respectant le patrimoine existant et en s'inscrivant dans la vision du Grenelle.

C - Evaluation par rapport aux objectifs de développement durable

L'évaluation du projet est importante puisqu'elle illustre la validité des actions prévues. Elle se fait grâce aux objectifs cités dans la commande et qui se décline en quatre grands items :

- ▶ Les objectifs environnementaux
- ▶ Les objectifs économiques
- ▶ Les objectifs sociaux
- ▶ Les objectifs de gouvernance

Ils sont ensuite déclinés en plusieurs objectifs précis associés à des indicateurs qui sont des valeurs quantifiables, comme le nombre d'installations ou le kilométrage. Cette partie permet donc de chiffrer les objectifs que nous nous sommes fixés dans le projet. Ainsi, nous pourrions savoir si les actions menées sont efficaces ou non.

Grâce à un code couleur établi (vert : traité ; orange : traité partiellement ; rouge : non traité), il est facile de voir l'état des lieux de notre projet et ce qui pourrait être encore amélioré. Il apparaît clairement que les trois premiers items de la liste précédente sont globalement bien traités par notre projet. Seulement, les objectifs de gouvernance restent partiellement traités. Toutefois, ce projet reste équilibré et chaque phase évoquée contribue à l'avancée globale. Notre projet va donc permettre au territoire d'être intégré dans les perspectives de développement durable.

D - Programme d'actions

Dans cette dernière partie, nous avons choisi de détailler trois actions de notre projet. Ceci va permettre de comprendre de manière plus fine l'action en elle-même mais aussi les enjeux de gouvernance, de financement et de planification auxquels elle est liée.

La première consiste en la construction de logements « verts » dans l'EcoQuartier Villefranche-Jassans. Il est important de bâtir sans dénaturer les paysages et en tentant d'utiliser les matériaux et les énergies renouvelables. De plus, ces nouveaux quartiers ont pour but de favoriser la mixité sociale en mélangeant les types de logements. Ce projet sera porté principalement par les communes de Villefranches-sur-Saône et de Jassans-Riottier ainsi que par les départements de l'Ain et du Rhône. D'après les prévisions établies, il serait possible que ce quartier soit inauguré d'ici 2020.

La seconde action rend compte de la mise en place d'une cellule de coordination de l'offre touristique du territoire. Ceci comprend la désignation des différents membres, l'établissement d'une campagne publicitaire via différents modes de communications tels que le web ou une version papier d'un guide touristique de la région. Cette cellule pourra être gérée par différentes instances : l'Etat, la région, les communes voire les citoyens. L'installation de la cellule, la mise en place des politiques d'urbanisations ainsi que la mise en place de la publicité durera environ cinq ans.

Enfin, la dernière action mise en place est l'élaboration d'une campagne pour promouvoir le covoiturage sur la totalité du territoire d'étude. Cela passe par la mise en place de parkings réservés pour ce procédé, près des gares ou des grands centres commerciaux mais aussi d'un site internet de coordination. Les deux départements du Rhône et de l'Ain seront les

principaux financeurs et les communes concernées par les nouvelles infrastructures seront responsable de la maîtrise d'ouvrage. Le planning prévisionnel fixe le début des travaux des aires début 2014.

Ces trois actions sont des exemples précis qui doivent être perçus comme des parties du projet global qui les organise. Cela permet de prévoir qui sera responsable des différents événements prévus et d'appréhender ces derniers en termes de durée.

Partie 1

Diagnostic du territoire



A - Un bassin de vie entre identité et multiplicités, organisé autour d'un axe naturel majeur : la Saône

A.1 - Une organisation longitudinale des hommes et des activités le long de la Saône

A.1.a - La Saône : zone d'accueil des populations au cours de l'histoire

Les rives de la Saône attirent la population et de nombreuses villes s'y sont construites. C'est le cas de la ville d'Anse créée durant la période gallo romaine comme en témoignent de nombreux vestiges datant de cette période. La ville de Trévoux quant à elle, date



Figure 3 - Château médiéval de Trévoux

du Moyen-âge. D'ailleurs, cette ville existait déjà en 843 lors de la signature du traité de Verdun. Traité qui partage l'empire de Charlemagne en 2 : le Royaume de France et l'Empire. Villefranche est au contraire une ville assez



Figure 2 - Façade de l'Eglise Notre des Marais à Villefranche

récente créée au XIIIème siècle par les seigneurs de Beaujeu. Les villes des abords de la Saône se sont donc construites au cours des siècles, certaines villes sont mêmes très anciennes et donc chargées d'histoire. Elles constituent un patrimoine historique et architectural riche qui confère une identité forte au territoire.

A.1.b - La Saône, les industries et l'agriculture

La Saône a impulsé la venue des hommes mais aussi des activités comme l'agriculture et l'industrie. On le comprend bien car ce sont des activités très consommatrices d'eau (voir figure 4). En effet, les chiffres ci-contre, donnés à valeur indicative, nous montrent par exemple qu'une tonne de céréale nécessite 1000 tonnes d'eau pour être produite.

Produit	Quantité d'eau nécessaire
1 kg d'acier	300 à 600 litres
1 litre d'alcool	100 litres
1 kg de ciment	35 litres
1 tonne de céréales	1000 tonnes

Figure 4 - Quantité d'eau nécessaire pour fabriquer certains produits
Source : CNRS - Dossier scientifique : l'eau



Figure 5 - Les bâtiments industriels sont majoritairement situés autour de la Saône.
Source : Données IGN, surface des bâtiments industriels

L'agriculture est également une grande consommatrice d'eau. Là encore la Saône joue un rôle important. On observe en effet que la répartition des serres est longitudinale et suit la Saône. On peut donc penser que l'agriculture s'est implantée ici en raison de ses besoins en eau.



Figure 6 - Localisation des serres
Source : Données IGN, tampon de 100m autour des surfaces des serres.

La Saône confère donc une identité forte au territoire, elle a en effet attiré sur celui-ci populations et activités. Cependant sur notre territoire, on observe des différences marquées entre les 2 rives la Saône symbolisant la rupture entre celles-ci.

A.2 - La Saône en tant qu'axe de coupure : l'organisation de l'homme et des activités diverge selon les rives

Ce territoire présente des multiplicités naturelles et topographiques importantes ainsi qu'un caractère très riche du fait de ces différences de terrains et d'exploitations. L'organisation de l'espace est stratifiée par le milieu naturel et diverge entre l'est et l'ouest : elle se fait autour de la Saône.

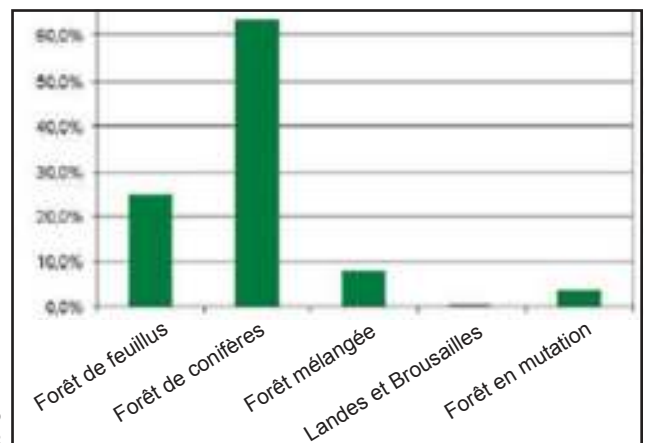
Ainsi, on trouve à l'Ouest, sur le territoire Beaujolais :

- De la sylviculture massive avec en particuliers des conifères (plus de 60% des boisements). La politique actuelle est de planter des feuillus pour lutter contre les nuisances des conifères dénoncées par la FRAPNA (acidification des sols, uniformisation des terrains). La fonction sylvicole est particulièrement affirmée dans la vallée de l'Azergues.

Figure 8 - Typologie de boisement en %
Source : charte paysagère du Pays Beaujolais 2008



Figure 7 - Vue topographique et hydrographique du territoire
Source : Données IGN



- Une viticulture importante. C'est la figure emblématique du Beaujolais. Le vignoble recouvre 17% de la surface totale de la région. On trouve les vignes sur les coteaux du Crêt de l'Heule, du col du Fût d'Avenas et de la montagne des Aiguillettes, à des altitudes comprises entre 220 et 480m. Le vignoble constitue une entité du paysage à grande échelle, largement visible et identifiable. Il s'organise longitudinalement, du nord au sud en longeant la Saône.

Figure 9 - Répartition du vignoble sur le Beaujolais
Source : SCOT Beaujolais - Diagnostic Paysage



► Des plaines agricoles sur les bords de Saône. On trouve une agriculture « préservée » d'élevage et de prairies avec une trame bocagère très présente (Nord Beaujolais) et une agriculture mixte : élevage, culture annuelle, parcellaire et complexe à l'ouest. Il y a omniprésence du système de prairies.

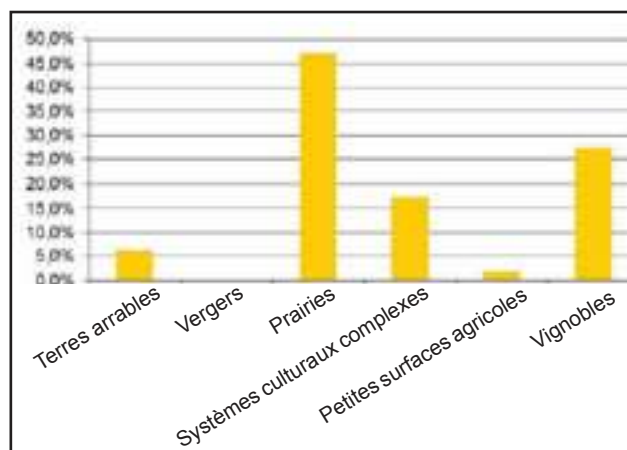





Figure 10 - Répartition des cultures en %
Source : charte paysagère du Pays Beaujolais 2008

Sur le territoire que nous avons défini, on trouve à l'ouest de la Saône majoritairement de l'agriculture et de la viticulture. Les forêts se trouvent en effet plus à l'Ouest du Beaujolais. Notre bassin s'inscrit par conséquent dans la même logique d'identité beaujolaise que la région puisque le vignoble est largement présent.

A l'Est du territoire Val de Saône – Dombes, on identifie trois grandes zones :

-  Vallée de la Saône véritable corridor écologique
-  Côtiers très boisés sur les pentes et la crête
-  Plateau

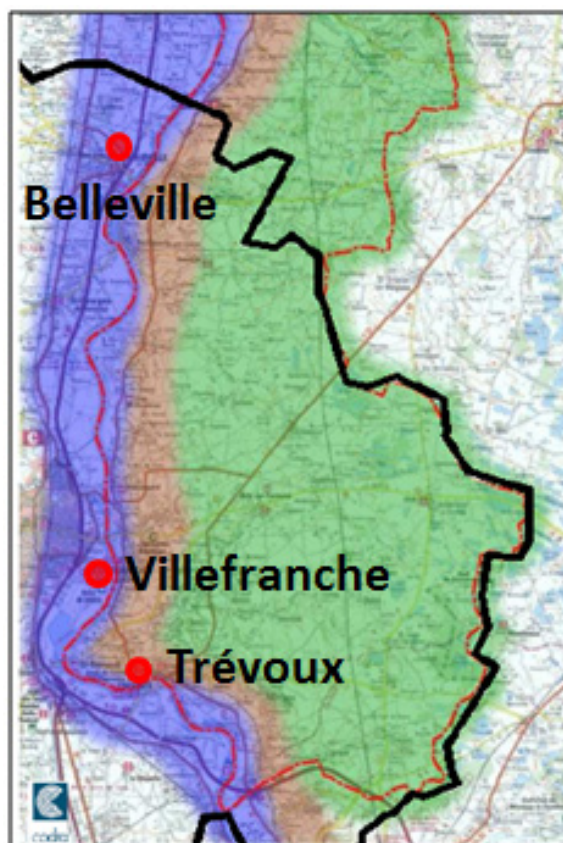


Figure 11 - Organisation naturelle globale de la région Val de Saône – Dombes
Source : SCoT Val de Saône – Dombes Rapport de présentation 2010

A - Un bassin de vie entre identité et multiplicités, organisé autour d'un axe naturel majeur : la Saône

Les exploitations agricoles ne concernent que 4% des actifs occupés mais restent très importantes sur le territoire que nous avons choisis. On relève des espaces agricoles à fort potentiel au niveau de la plaine de la Saône (en gris sur la carte ci-contre).

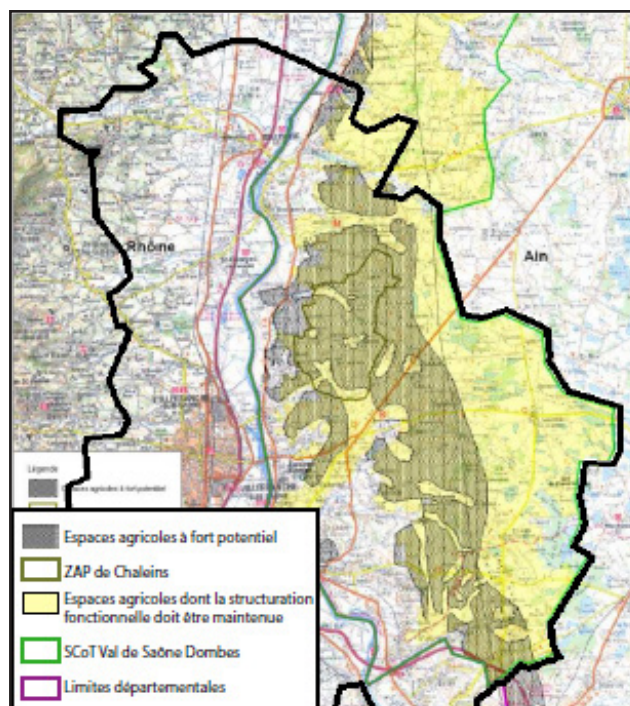


Figure 12 - Répartition des espaces agricoles à fort potentiel (en gris) et des espaces agricoles dont les structures doivent être maintenues (en jaune)

Source : SCoT Val de Saône – Dombes Rapport de présentation 2010

En réunissant les observations faites sur notre bassin de vie à l'ouest et à l'est, on constate que la topographie impacte les activités. Cette topographie étant dans le sens de l'hydrographie, on a une organisation longitudinale Nord-Sud du territoire d'étude tant au niveau naturel qu'au niveau dynamisme impulsé par l'homme.

De plus, les deux rives sont nettement séparées par la Saône qui s'impose comme césure d'un point de vue physique. En effet, le nombre important de zones à risque d'inondation limite le développement des relations est - ouest entre des villes comme par exemple Belleville et Montmerle-sur-Saône. L'urbanisation ne peut se poursuivre trop près de la Saône ce qui renforce l'idée d'une rivière de coupure entre l'est et l'ouest de notre bassin de vie.

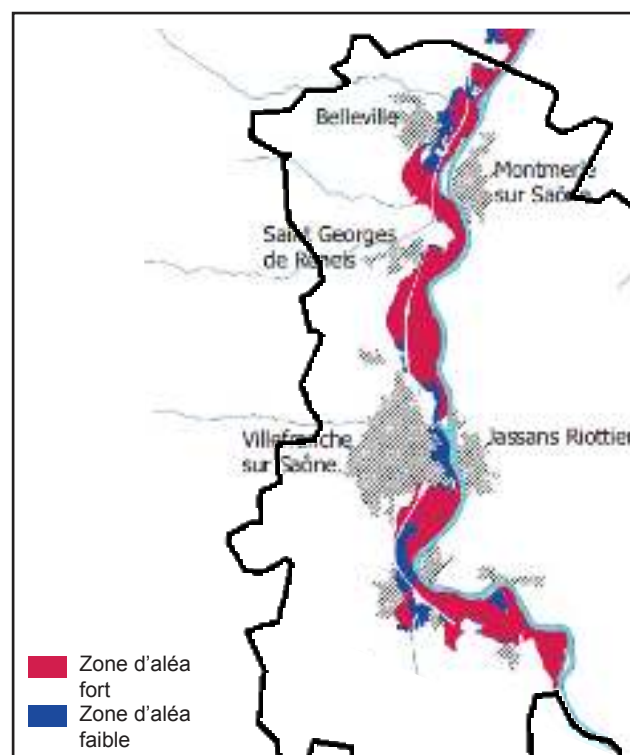


Figure 13 - Zones de risques d'inondation du Beaujolais
Source : Charte paysagère de Pays Beaujolais

Malgré leurs différences de topologies, d'activités et d'aménagement, les deux rives sont réunies par la Saône, le statut de rupture de cette rivière peut donc être remis en question. En effet, la Saône lie notre territoire au bassin de vie et de consommation lyonnais, de ce fait, les deux rives de la Saône s'organisent entre elles et se tournent vers l'agglomération en tant qu'entité.

A.3 - La Saône : un axe de couture

Du point de vue géographique, les 2 rives de la Saône présentent une certaine homogénéité : altitudes peu élevées en opposition aux reliefs plus marqués des espaces plus éloignés de la rivière.

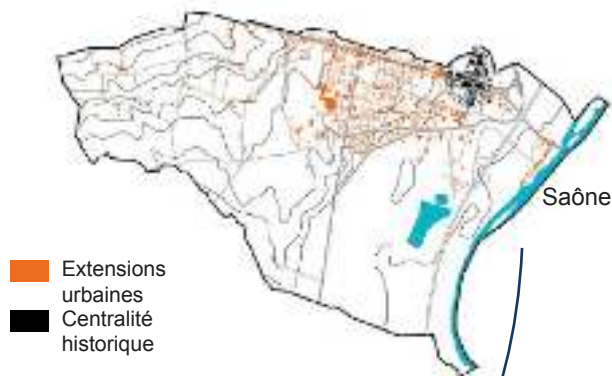


Figure 14 - Belleville : une urbanisation en direction de la Saône
 Source : Charte paysagère de Pays Beaujolais

En ce qui concerne l'urbanisation on observe qu'elle se fait autour de la Saône, comme c'est le cas par exemple à Belleville, une commune de la rive Ouest de la Saône, (cf. Figure 14). Sur cette carte on observe que le bourg s'étend sur les rives de la Saône, cette urbanisation étant bien sur limitée par les zones inondables. En fait les extensions urbaines se rapprochent de l'axe auto routier.



Figure 15 - Liaisons entre les deux rives
 Source : Données IGN

La venue des industries a été fortement impulsée par la Saône comme démontré dans le 1.1, les entreprises s'organisent donc autour des axes de communication pour acheminer leur production vers les différents lieux de consommation, notamment l'agglomération lyonnaise. Il existe d'ailleurs un port de commerce relativement important à Villefranche, les entreprises des deux rives sont donc susceptibles d'exporter leur production grâce à celui-ci. Ce port permet un accueil de convois à gabarit européen et est une base de transit et de stockage temporaires avec une liaison directe par rails. Sur la Figure 15 on observe qu'il existe des liaisons entre les deux rives matérialisées par cinq ponts, dont un assure le passage de la rocade Est. Les communications Est-Ouest sont donc possibles et facilitées. On peut alors dire que les réseaux routiers et fluviaux facilitent les échanges entre les deux rives et les exportations en dehors de notre territoire. La Saône passe ainsi du statut de rupture à celui de couture.

Dans son entité comme dans ses multiplicités, notre bassin de vie, du fait de sa proximité géographique avec l'agglomération lyonnaise, doit faire face à l'influence de celle-ci. La périurbanisation est massive, les activités et les infrastructures convergent vers Lyon. Notre territoire est ainsi soumis à un phénomène de métropolisation. L'enjeu résulte finalement dans le contrôle de ce phénomène, à la fois bénéfique et à risques.



B - Le Val de Saône face au rayonnement de l'agglomération lyonnaise : Un phénomène de métropolisation à contrôler

B.1 - Les empreintes de l'influence lyonnaise

B.1.a - Lyon, une métropole Européenne

L'aire métropolitaine lyonnaise, qui détermine le périmètre de la DTA, se pose aujourd'hui comme un pôle métropolitain d'importance à l'échelle européenne, capable de rivaliser avec d'autres métropoles d'envergure, telles que Birmingham, Stuttgart ou Turin. En tant que capitale régionale, elle fait partie des métropoles aptes à harmoniser le développement du territoire français, en dualité avec la région parisienne. L'agglomération, relativement épargnée par les crises depuis la seconde guerre mondiale, dispose de nombreux atouts qui lui confèrent un dynamisme économique et démographique durable.



Lyon occupe une position géostratégique en Europe

La métropole possède de nombreux points forts, et dispose d'un positionnement central stratégique en Europe, au carrefour de nombreux axes de communication :

à la confluence de la Saône et du Rhône, en communication directe avec Paris, et proche d'axes de franchissement alpins. Les infrastructures de transport y sont relativement bien développées, puisqu'on trouve à Lyon la première gare d'Europe en termes de nombre de destinations desservies, un aéroport d'envergure européenne qui connaît un trafic croissant, et de nombreux axes autoroutiers.

L'aire métropolitaine lyonnaise couvre une grande partie du territoire sur lequel porte la présente étude. Quel rôle tient le Val de Saône, territoire à dominante rurale, dans le développement de l'agglomération lyonnaise ?

B.1.b - Le Val de Saône, un réservoir résidentiel ?

L'empreinte la plus forte de l'agglomération lyonnaise est la périurbanisation. A partir du milieu des années 1950, l'aire métropolitaine a connu un très fort développement démographique qui s'est nécessairement accompagné d'un étalement urbain considérable. La première partie de ce développement, qui s'est déroulé sur une période de 20 ans entre 1950 et 1970, était due à la fois par un fort taux d'immigration sur l'AML et un solde naturel largement positif. Cette première vague de croissance a vu naître les banlieues autour de l'agglomération lyonnaise. D'après le Schéma Directeur d'aménagement et d'urbanisme de Lyon approuvé en 1978, cette croissance de 70% de la population s'est accompagnée d'une augmentation de la consommation d'espace à hauteur de 140%, principalement dans la première couronne lyonnaise. Ces territoires font aujourd'hui partie de la continuité urbaine de Lyon.

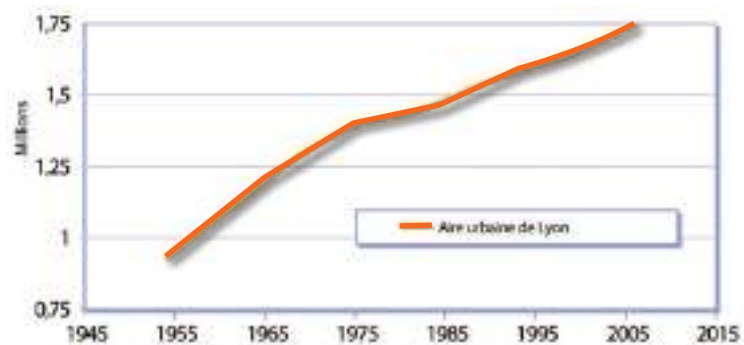


Figure 16 - Croissance de la population depuis 1955
Source : Données INSEE

A partir du milieu des années 1970, le solde migratoire devient nul et les dynamiques d'urbanisation changent. D'ailleurs, la croissance démographique n'est due aujourd'hui qu'à la croissance naturelle (+0,8% par an selon INSEE 2005). Il n'est alors plus nécessaire de construire vite, et les programmes de grands ensembles prennent fin. On assiste alors à un mouvement pavillonnaire massif. Les ménages, profitant des nouvelles infrastructures routières, dissocient de plus en plus leur lieu de résidence de leur lieu de travail, en s'installant dans des communes de plus en plus éloignées des agglomérations.

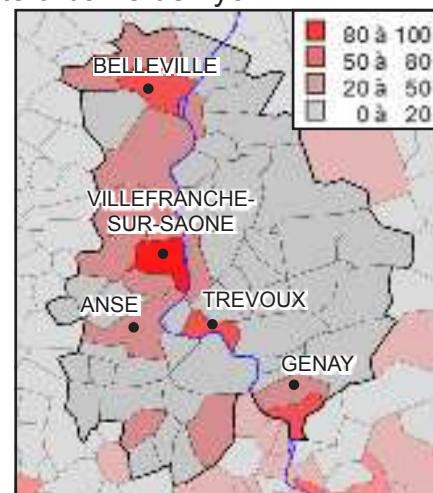


Figure 17 - Pourcentage de logement de type appartement en 2009
Source : Données INSEE

Le territoire d'étude est particulièrement assujéti à ce phénomène. La DTA de l'agglomération lyonnaise considère d'ailleurs que le val de Saône joue le rôle de tampon en absorbant la croissance démographique de la métropole lyonnaise.

« Ces pôles d'équilibre ont vocation à accueillir une part significative de la croissance de la population et de l'emploi par une politique de densification raisonnable. » DTA AML

Le territoire s'est donc rapidement urbanisé, avec très peu de logement collectif, surtout du côté de la rive gauche. Ce type de développement urbain n'est pas sans effet négatif. La maison individuelle, rève des périurbains, est très consommatrice d'espace et compromet la pérennité d'espaces naturels à grande valeur patrimoniale.

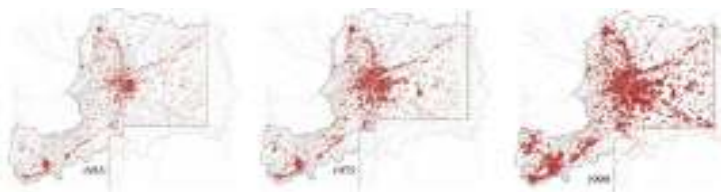


Figure 18 - La croissance urbaine sur le territoire de l'aire métropolitaine lyonnaise
Source : Agence d'urbanisme du Grand Lyon

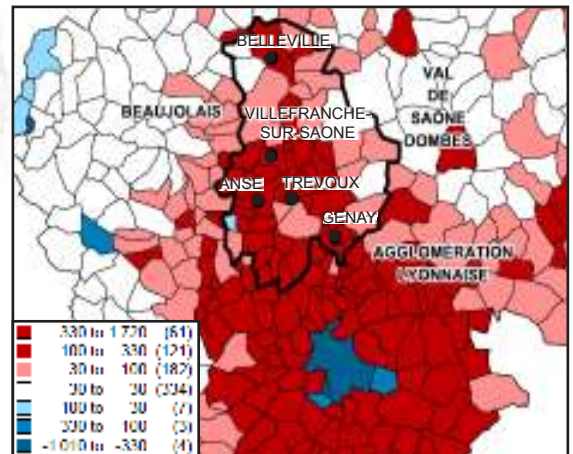


Figure 19 - Différence de densité de population entre 1968 et 2009 (en hab/km²)
Source : Donnée INSEE et Equipe Projet 8

D'autre part, l'étalement urbain nuit à la reconnaissance du territoire en tant qu'unité métropolitaine d'importance. En effet, il induit une dissolution des entreprises et service, et augmente les coûts d'équipement collectifs (voiries, réseaux de distribution...)

Néanmoins, il est nécessaire de remarquer qu'un effort important est fourni par les deux SCOT du territoire pour limiter l'étalement urbain. A l'image

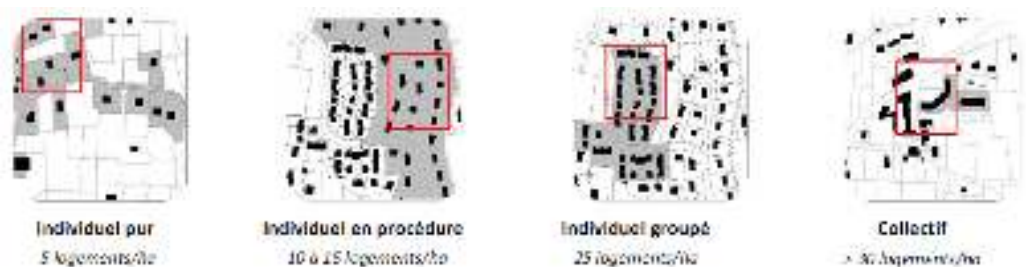


Figure 20 - Vers plus de logements collectifs
Source : Agence d'urbanisme du Grand Lyon

du projet du Pré aux Moutons d'Anse, les communes assimilent ces problématiques et tendent à développer les logements collectifs : « [Les nouvelles opérations d'aménagement] favoriseront l'accueil de logement collectifs dans les centres-bourgs et de programmes mixtes en périphérie [...], permettant d'assurer une transition avec le bâti existant et de favoriser l'insertion urbaine et paysagère des projets. » (DOG – SCoT Val de Dombes)

B.1.c - La congestion routière, conséquence directe de la périurbisation

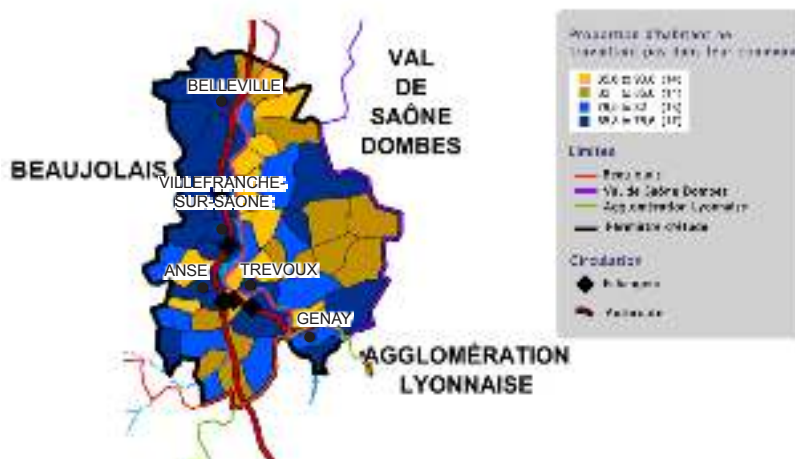


Figure 21 - Proportion d'habitant par km² ne travaillant pas dans leur commune
Source : Données INSEE et Equipe Projet 8

Une part très importante des habitants des zones périurbaines ne travaillent pas sur le territoire de leur commune de résidence (la moyenne nationale, selon l'INSEE, est de 75%). Ils peuvent effectuer jusqu'à 75% de leur déplacement en voiture. C'est un phénomène caractéristique de ces territoires, puisque c'est souvent le seul mode de transport disponible pour se rendre sur leur lieu de travail.

**B - Le Val de Saône face au rayonnement de l'agglomération lyonnaise :
Un phénomène de métropolisation à contrôler**

Les migrations pendulaires sont alors problématiques, puisqu'elles engendrent de la congestion aux heures de pointes en semaine. Le problème est particulièrement amplifié par une caractéristique bien particulière du réseau autoroutier de l'agglomération. En effet, il combine, sur les mêmes infrastructures, des déplacements internes avec des déplacements de grand transit. L'artère centrale du territoire d'étude, l'axe A6/A7, qui absorbe les migrations des actifs travaillant à Lyon, est aussi une artère nationale pour les flux nord-sud. Ainsi, cette non-hiérarchisation des réseaux routiers est largement source de nuisances, que ce soit en termes de pollution des écosystèmes ou de pollution sonore.

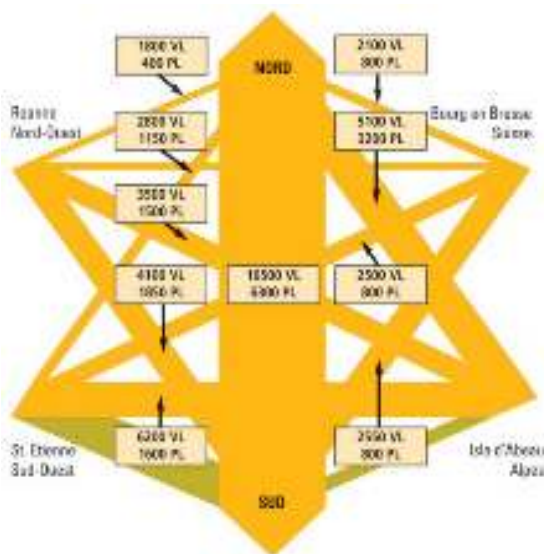


Figure 22 - Le trafic de transit quotidien sur l'aire métropolitaine lyonnaise en 2003
Source : Rapport enquête cordon

L'augmentation annuelle du trafic routier est de l'ordre de 5% dans l'agglomération. Cette tendance est symptomatique de la périurbanisation.

La dimension financière du problème est plus préoccupante pour un certain nombre de ménages. Dans certaines communes de la rive gauche particulièrement, les ménages parcourent plus de 50 km quotidiennement. En considérant la distance moyenne parcourue par les habitants de la première catégorie (les communes en rouge sur la carte), on obtient un budget mensuel par ménage de l'ordre de 500 à 600€. Ce budget est équivalent aujourd'hui à un budget habitation et les perspectives ne sont pas encourageantes. Dans ce type de communes, l'automobile est sur le point de devenir le premier poste de dépenses.

Le rapport TC/VP (rapport qui mesure le poids du transport en commun par rapport à celui de la voiture pour se rendre au travail) est de l'ordre de 0,01 à 0,025 alors qu'il est environ 20 fois plus élevé au sein même de l'agglomération lyonnaise. A l'image du projet de réouverture de la ligne Sathonay-Trévoux, des initiatives sont prises pour augmenter l'usage du transport en commun (on peut également citer le projet REAL).

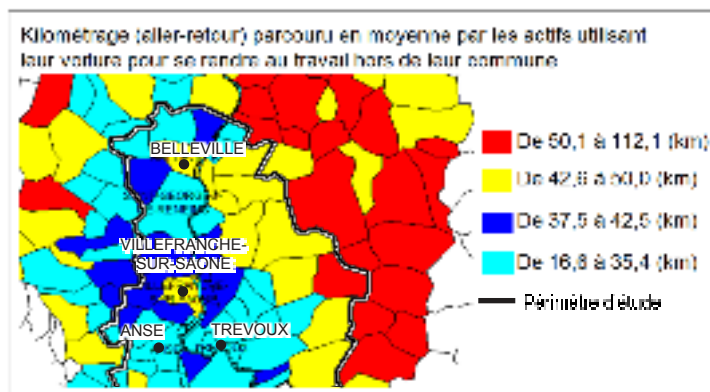


Figure 23 - Distance parcourue pour aller travailler (en km par actifs par km²)
Source : Données INSEE et Equipe Projet 8

B.2 - Le développement de Villefranche en pôle secondaire

Si notre territoire est fortement soumis à l'attraction de l'agglomération lyonnaise, certaines dynamiques locales majoritairement centrées sur Villefranche sur Saône subsistent et tendent à établir un schéma de pôle secondaire.

B.2.a - Villefranche, un centre d'influence du territoire

On définit un pôle urbain comme une unité urbaine offrant au minimum 5000 emplois. La ville principale de ce pôle devient une aire urbaine si au moins 40% de la population du pôle y travaille.

Villefranche sur Saône offre environ 19 000 emplois (19 876 emplois en 2009 selon l'INSEE) occupés par des habitants des communes avoisinantes ce qui en fait une aire urbaine dont l'influence s'exerce sur le territoire du SCOT Beaujolais dans lequel elle est comprise mais aussi sur celui du SCOT Val de Saône –Dombes. Ce pôle comprend les communes de Fareins, Frans, Jassant-Riotier, Arnas, Cogny, Denicé, Jarnioux, Lacenas, Liergues, Limas, Pommiers, Pouilly-le-Monial et Rivolet. Une influence qui se caractérise principalement par une attraction de la population, des dynamiques de déplacement et d'intérêt.

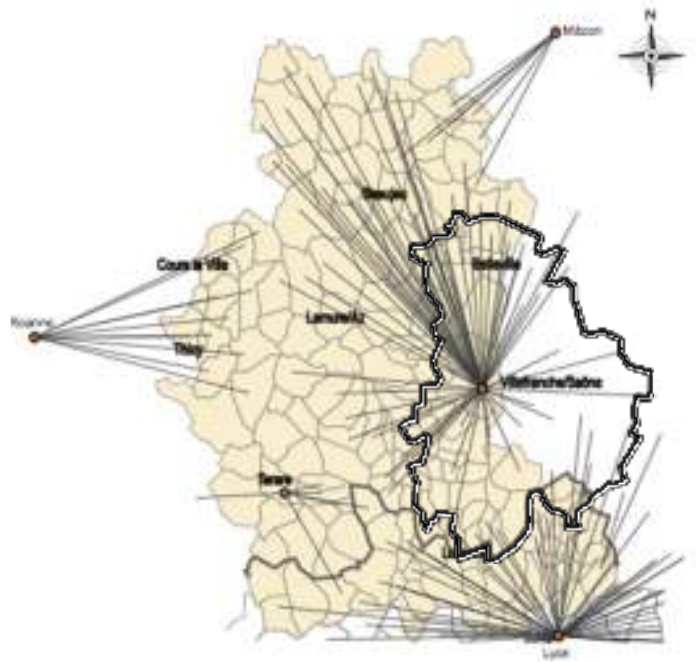


Figure 24 - Provenance des déplacements sur les villes
source : SCOT Beaujolais

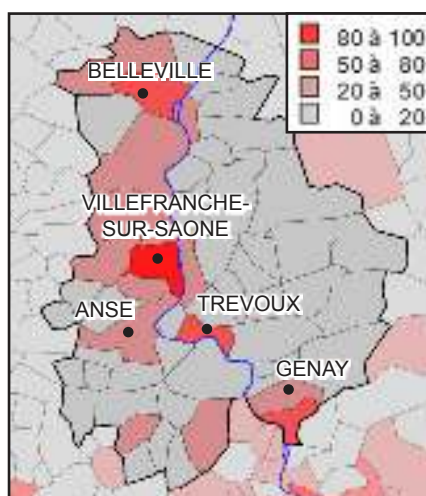


Figure 25 - Pourcentage de logement de type appartement en 2009
Source : Données INSEE et Equipe
Projet 8

Mais d'autres indices peuvent également témoigner de cette influence. En effet, les pôles urbains se caractérisent par un regroupement plus dense de population sous d'autres formes d'habitat ainsi qu'une utilisation plus urbaine des moyens de transport. Au contraire, les foyers les plus ruraux, généralement plus isolés en zones périurbaines sont plus facilement motorisés vu l'importance des déplacements individuels dû à l'éloignement des commodités, des lieux de travail ou d'études.

Le pôle de Villefranche est un îlot de densité dans une zone essentiellement rurale. De plus, la figure ci-contre y dévoile une part plus importante de logements en appartement. C'est un type d'urbanisation symbolique d'une ville plus active et plus importante au niveau local. Le pôle est donc plus dense car il y a plus d'appartements. Le reste des communes de l'aire urbaine est au contraire majoritairement bâti en logement individuel.

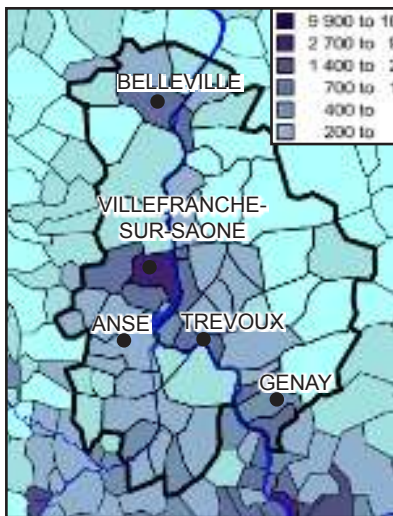


Figure 26 - Densité moyenne des communes du territoire en 2009 (en hab/km²)
Source : Données INSEE et Equipe Projet 8

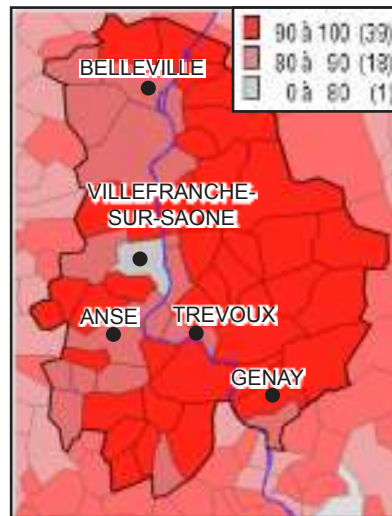


Figure 27 - Pourcentage de population motorisée en 2009
Source : Données INSEE et Equipe Projet 8

Les deux cartes ci-contre présentent ainsi successivement la densité moyenne des communes du territoire (Figure 26) et le taux de motorisation des habitants (Figure 27). On peut observer sur la première carte une densification de population autour de Villefranche. Le pôle regroupe 63 880 habitants répartis sur 121 km². Sur la seconde, qui représente le pourcentage des foyers équipés de voitures, on remarque que Villefranche est la seule ville du territoire avec moins de 80% de motorisation, tendance révélatrice de l'utilisation avancée de moyens de transports urbains (transports en commun, vélo...).

Le pôle urbain de Villefranche est donc une aire urbaine qui se caractérise par une occupation de l'espace spécifique. Mais il s'agit maintenant de s'intéresser au flux locaux et aux lieux d'intérêt qui lui permettent d'avoir une influence en dualité de l'attraction de Lyon.

B.2.b - Un lieu de dynamiques locales

L'attraction de l'agglomération lyonnaise est indéniable et les flux domicile-travail en attestent. Mais malgré un solde domicile-travail négatif (-0,38% selon le rapport de présentation du SCOT Beaujolais), l'aire urbaine de Villefranche possède un certain nombre de lieux d'intérêt qui créent des dynamiques locales de flux.

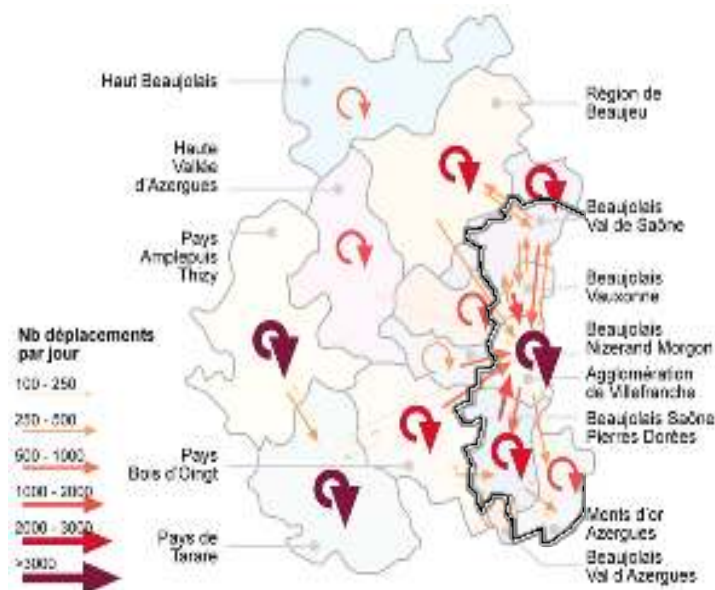


Figure 28 - Déplacements hors domicile-travail
Source : SCOT Beaujolais Rapport de Présentation

La carte ci-contre, issue du rapport de présentation du SCOT Beaujolais, présente le nombre et la direction des déplacements autour de Villefranche. L'importance des déplacements internes par rapport à ceux des autres communes du SCOT est claire. Mais c'est le la diversité et le nombre de déplacements entre les communes périphériques et le centre de l'aire urbaine qui est significative des dynamiques locales qui ont lieu autour de Villefranche. Au contraire, les autres communes du SCOT communiquent moins entre eux.

Cette différence de mobilité est à relier à la disponibilité en commerce de proximité de Villefranche. En effet, la Figure 29 présente la multiplicité et la taille des commerces sur le territoire du SCOT Beaujolais. La Figure 30 montre que ces commerces attirent les consommateurs des autres communes du pôle urbain. Ce flux de consommateurs participe au dynamisme commercial de la ville.

De plus, la ville comporte de nombreux points d'attraction qui renforcent ces dynamiques locales. Ces points d'attraction ou points d'activité caractéristiques comprennent par exemple la sous-préfecture, des lycées, des classes préparatoires ou des installations scolaires de formation spécifique.

Les infrastructures telles que le port de Villefranche ou l'échangeur d'autoroute, comprises dans l'aire urbaine participent, avec ces installations, à l'attractivité du pôle et facilitent les déplacements.

En effet, l'accès facilité au pôle urbain attire des populations qui viennent de plus en plus loin. Le diagramme à barres qui suit montre effectivement que les distances parcourues depuis les autres communes du SCOT Beaujolais augmentent. Mais ceux situés en bordure de l'aire urbaine voient leurs distances parcourues augmenter légèrement plus.



Figure 29 - Grandes surfaces sur le SCOT Beaujolais
Source : Rapport de présentation du SCOT Beaujolais

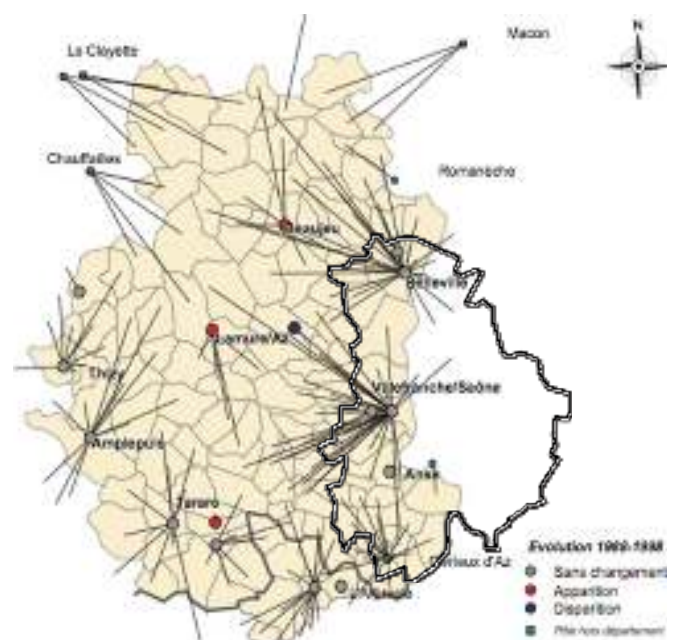


Figure 30 - Provenances des consommateurs en supermarché
Source : Rapport de présentation du SCOT Beaujolais

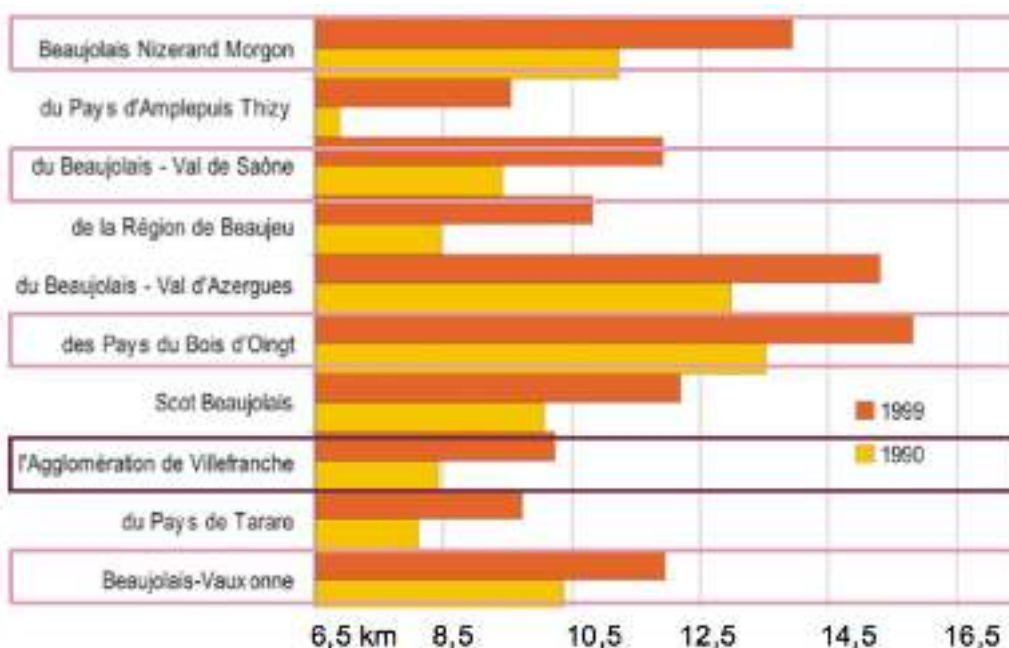


Figure 31 - Distances moyennes parcourues par déplacement
Source : SCoT Beaujolais - Rapport de présentation

L'aire urbaine de Villefranche sur Saône est donc bien le lieu de nombreuses dynamiques de proximité axées sur le commerce, les services et la scolarité. Ces flux locaux sont soutenus par des infrastructures importantes permettant à des communes de plus en plus éloignées d'y accéder.

Cependant, l'échelle d'attractivité locale de ce pôle urbain reste bien en dessous de l'influence européenne de l'agglomération lyonnaise. Si certains points d'intérêt permettent à des dynamiques locales de se développer, l'attraction des emplois et des universités lyonnaises reste une part prépondérante des déplacements pendulaires de notre territoire comme le montre la Figure 32.



Figure 32 - Déplacement inter-communes
Source : SCoT Beaujolais - Rapport de présentation



C - Un territoire, imprégné de son héritage industriel et agricole, à préserver et revaloriser

C.1 - Les identités fortes du territoire

C.1.a - Une industrie historiquement puissante

L'économie de la région Est partagée entre deux pôles d'attraction: la métropole lyonnaise et son hyper rayonnement qui a fortement influencé le développement de la région pendant son industrialisation, et Villefranche qui de par son histoire constitue le principal pôle d'activités du territoire d'étude. En effet, fondée en 1140 par les sirs de Beaujeu pour endiguer l'hégémonie des puissants archevêques-comtes de Lyon, Villefranche a toujours cherché à attirer vers elle l'économie de son temps en se plaçant à la tête de l'innovation et en octroyant des droits et de nombreux avantages à ses habitants (comme par exemple le droit aux paysans d'être propriétaires des terres qu'ils cultivaient). Cette volonté de développement se traduit lors de la révolution industrielle par de nombreuses inventions qui étendent son rayonnement économique. Ainsi, Victor VERMOREL (en photo ci-contre) invente en 1880 le pulvérisateur à vignes et crée sa société en 1893 spécialisée dans la métallurgie et la fabrication de machines agricoles profitant de la viticulture importante dans la région.



Figure 33 - Victor VERMOREL, inventeur du pulvérisateur à vignes



Léon JACQUEMAIRE participe lui aussi à la renommée de la ville en découvrant en 1906 la blédine, une bouillie céréalière contribuant à l'alimentation infantile. La ville se dote alors d'une industrie forte en profitant notamment de la Saône et de son infrastructure portuaire mais aussi de la voie ferrée Paris/Lyon (ouverte en 1854) pour développer un pôle agro-alimentaire important dont le fer de lance n'est autre que la société Blédina alors récemment créée (rachetée en 1965 par le groupe EVIAN qui emploie aujourd'hui plus de 430 personnes à Villefranche). Son chiffre d'affaires montre que cette entreprise est un des acteurs économiques majeurs du territoire.

Figure 34 - Affiche publicitaire de la Blédine, inventée par Léon Jacquemaire

S'appuyant sur une desserte importante amplifiée par le passage de l'autoroute, Villefranche développe une industrie lourde en profitant notamment de l'influence lyonnaise et de l'importante ressource en eau lui permettant de mettre en place une puissante industrie chimique. A titre d'exemple, la société Houghton, dont les chiffres des années 2010 et 2011 sont présentés dans le tableau ci-contre, a doublé son chiffre d'affaire en un an et presque quadruplé sa production.

	31-12-2010 12 mois (EU)	31-12-2011 12 mois (EU)
Chiffre d'affaires*	21.757.700	40.946.500
- dont export	2.237.600	8.173.600
Production*	5.592.200	21.838.900
Valeur ajoutée*	4.389.700	7.571.300

Figure 35 - Bilan de la société Houghton
Source : www.societe.com

De plus, le développement de Villefranche entraîne dans son sillon Belleville qui se dote alors elle aussi d'industries lourdes venant chercher la proximité des réseaux, la proximité de Villefranche et un foncier plus abordable pour y installer des entrepôts et des usines consommatrices d'espace. Quincieux quant à elle profite de sa place stratégique au niveau du noeud ferroviaire pour accueillir des industriels puissants venant y chercher une plate-forme leur permettant d'envoyer leurs produits dans toute la France et l'Ouest de l'Europe. On y trouve par exemple le groupe Descours et Cabaud, distributeur pour l'industrie et le bâtiment dont le chiffre d'affaires est en progression comme illustré dans le tableau ci-contre.

	31-12-2010 12 mois (EU)	31-12-2011 12 mois (EU)
Chiffre d'affaires*	4.000.000	4.500.000
- dont export	0	0
Production*	4.000.000	4.500.000
Valeur ajoutée*	3.744.900	4.238.900

Figure 36 - Extrait de bilan du groupe Descours et Cabaud
Source : www.societe.com

La rive Est de la Saône profite quant à elle du développement de la zone d'activité de Villefranche. Elle développe ainsi ses propres zones d'activités au niveau de Jassans-Riottier et Trévoux et accueille des industries grandes consommatrices d'eau venant y chercher un foncier moins cher qu'à Lyon.

Seule la zone industrielle de Reyrieux créée en 1980 vient contrebalancer l'hégémonie de la rive Ouest. Sa taille s'explique par le fait qu'elle regroupe les travailleurs locaux de Reyrieux, Trévoux, Saint Didier de Formans et des plus petits villages des alentours. Son industrie lourde a peu à peu été remplacée par une industrie à plus grande valeur ajoutée. Ainsi, 40% des habitants de Reyrieux occupent un emploi industriel en 2009 contre 49,4% en 1999. Cette ZA ne déroge donc pas à la règle et voit son industrie la quitter peu à peu.

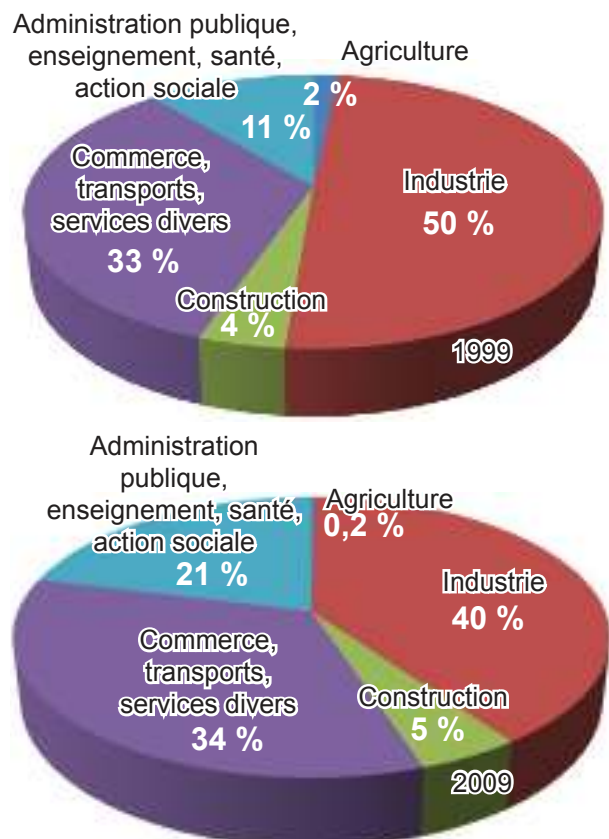
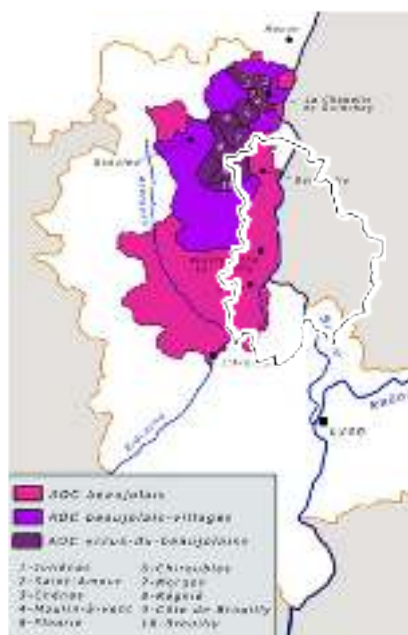


Figure 37 - Emploi selon secteur d'activités en 1999 et 2009
Source : Données INSEE

Au Sud de notre territoire, la zone d'activité de Genay apparaît plus comme un prolongement du territoire lyonnais. Accueillant le leader mondial des produits pharmaceutiques Sanofi, son développement est rapidement pris en main par les concessionnaires automobiles et les grands noms de l'ameublement comme Gifi, offrant aux travailleurs pendulaires les services dont ils ont besoin.

La puissance de l'industrie n'est la seule identité forte qui a construit notre territoire d'étude. L'agriculture est fortement ancrée dans son histoire.

C.1.b - La force de l'agriculture à travers les siècles



L'agriculture, dans ce territoire, a été, et reste dans une moindre mesure, une source de dynamisme notable. Ses symboles les plus forts sont les vignobles du Beaujolais dont quasiment la moitié d'entre eux se situent dans le périmètre d'étude. La viticulture s'est développée très tôt dans cette région. Les premières vignes ont poussé lors de l'occupation des Romains, le vin faisant partie intégrante de leur culture. Ces exploitations viticoles ont prospéré durant des siècles, et c'est au XVII^e siècle que ces productions eurent un essor important. Les producteurs ont profité de l'accroissement de Villefranche-sur-Saône notamment, mais aussi bien entendu de l'agglomération lyonnaise. Grâce à la navigation sur la Saône puis sur le Rhône ainsi qu'au développement des chemins de fer, les exportations étaient de plus en plus importantes.

Figure 38 - Carte des AOC du Beaujolais
Source : fr.wikipedia.org

Ce développement des vignobles du Beaujolais a également participé à l'attraction de la bourgeoisie lyonnaise. Le vin du Beaujolais a bénéficié d'une image de produit de qualité. Dès 1936, de nombreux vins du Beaujolais ont bénéficié d'une appellation d'origine contrôlée (AOC). Les appellations d'origine contrôlée sur notre territoire sont les suivantes : AOC Beaujolais, AOC Beaujolais villages, AOC Brouilly et AOC Côtes de Brouilly. Les deux dernières étant des AOC « crus du Beaujolais ». Ils s'étendent à l'est de Belleville et sont reconnus pour être de qualité supérieure aux AOC Beaujolais et Beaujolais villages. En 1951, l'appellation Beaujolais nouveau est créée. La vente débute vers la mi-novembre. C'est un symbole de l'activité viticole du Beaujolais. Il a permis de doper les exportations de vins

dans la région. En 2011, la production de Beaujolais nouveau était d'environ 280000 hectolitres pour une production totale de Beaujolais de 850000 hectolitres (elle atteignait plus de 1,3 millions d'hectolitres en 2001). 313000 hectolitres ont été exportés hors de France, notamment au Japon et aux Etats-Unis, soit 37% selon la fédération des exportateurs de vins et spiritueux de France, ce qui représente 2,4% des exportations de vins français. Aujourd'hui, la vigne recouvre 17% du Beaujolais et une part tout aussi importante de notre territoire. Le paysage ne peut être évoqué sur le territoire sans que les vignobles y apparaissent. Elle représente également une certaine source de revenus bien qu'elle soit en baisse.

La viticulture, bien qu'étant très caractéristique de ce territoire n'est pas la seule activité forgeant son identité agricole. Les grandes cultures se sont également fortement développées des deux côtés de la Saône. On retrouve de nombreuses exploitations agricoles dans les plaines du Val de Saône. Il s'agit en particulier de production céréalière. Ces cultures font historiquement partie intégrante du territoire. Ces autres activités agricoles sont peut-être moins rayonnantes mais en revanche fondamentales de par leur

production. De plus, les bocages très présents dans cette plaine qui se sont développés à travers l'histoire participent fortement à l'identité du Val de Saône.

L'ensemble de l'agriculture participe à la valorisation paysagère et économique du territoire. Cependant, ces secteurs d'activités qui ont participé au développement de notre territoire d'étude sont aujourd'hui en crise, soumis à la concurrence française et internationale.

C.2 - Aujourd'hui inégalement soumises à des difficultés

C.2.a - La fuite de l'industrie

Dans le contexte économique mondial, la France n'ayant plus les moyens de retenir son industrie, la voit partir. Comme toutes les villes fortement industrialisées, Villefranche et les villes voisines subissent cette tendance de plein fouet. Un nombre significatif d'industries ont quitté les zones d'activités du territoire ou diminué le nombre d'employés. La part des actifs travaillant dans celles-ci a chuté fortement ces dernières années. Sur seulement une dizaine d'années, on observe sur le tableau ci-dessus, la baisse très marquée du nombre d'emplois dans les différents pôles industriels.

	Part (nombre) d'emplois industriels en 1989	Part (nombre) d'emplois industriels en 2009
Villefranche	22,6% (3911)	18,6% (3631)
Belleville	32,4% (1210)	20,4% (879)
Quincieux	48,3% (472)	30,3% (281)
Reyneux	18,1% (1172)	10,0% (867)
Genay	41,3% (1274)	29,3% (835)

Figure 39 - Part d'emploi dans les différents pôles industriels
Source : Données INSEE

Parallèlement à ce départ d'entreprises, l'agriculture est également lourdement touchée dans cette zone.

C.2.b - La crise agricole

L'agriculture subit de nombreuses difficultés ces dernières années. C'est en particulier le cas de la viticulture. Cette dernière est en perte de vitesse depuis le début des années 2000 en particulier. C'est ce qu'on peut observer si l'on regarde les chiffres ci-contre de l'INAO de l'ensemble de la production du Beaujolais, reflétant celle du territoire. La production a chuté de 40% en une dizaine d'années si l'on moyenne la production sur quelques années. Cette baisse de la production est couplée à une baisse de la valeur des vins (les prix sur le graphique ne concernent que les vins AOC Beaujolais). On observe donc également une baisse de la proportion du terrain occupé par le vignoble. Cela se traduit par l'arrachage des vignes. Les terrains sont alors peu souvent reconvertis en d'autres cultures mais plus souvent construits.

ces dernières années. C'est en particulier le cas de la viticulture. Cette dernière est en perte de vitesse depuis le début des années 2000 en particulier. C'est ce qu'on peut observer si l'on regarde les chiffres ci-contre de l'INAO de



Figure 40 - Evolution de la production et du prix de vente moyen du vin du Beaujolais
Source : Réveil paysan - Tract de la confédération paysanne du Rhône

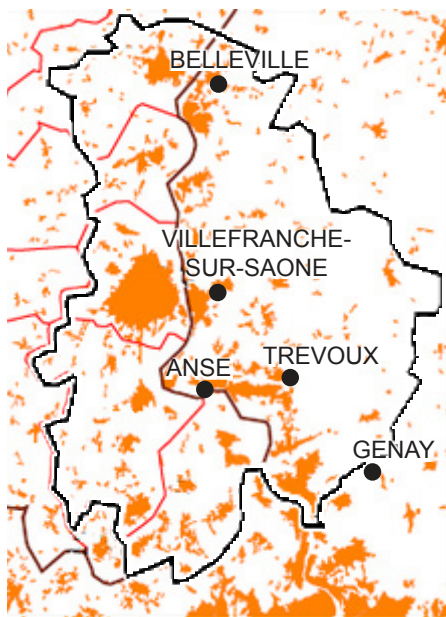


Figure 41 - Espaces urbanisés sur le territoire d'étude
Source : SCoT Beaujolais

Les autres agriculteurs subissent également des difficultés au même titre qu'en France. Elles sont cependant moins marquées que pour les viticulteurs subissant une crise spécifique.

L'urbanisation évoquée dans la deuxième partie a tendance à ronger l'espace occupé par les vignes dans le Beaujolais. Cela se vérifie également pour les autres cultures en particulier de l'autre côté de la Saône. On observe sur la carte ci-contre que l'urbanisation mite le territoire. De petits îlots disjoints se sont étendus et parfois au détriment d'espaces autrefois cultivés.

La baisse d'activité observée est en particulier due à une dégradation de l'image du vin Beaujolais. Le vin primeur, étant pour beaucoup dans l'augmentation des exportations de Beaujolais, a cependant contribué à cette dernière. Lorsque les ventes de Beaujolais nouveaux ont chuté, l'ensemble des vins du Beaujolais ont été entraînés dans cette chute, victimes de l'amalgame fait avec le vin primeur. Il s'en est suivi une chute du prix moyen de

vente ainsi qu'une difficulté à écouler la production. Cette surproduction a conduit certains viticulteurs à des situations financières extrêmement délicates.

La dégradation de l'image du Beaujolais, malgré la qualité toujours au rendez-vous pour de nombreux cépages, s'est accompagnée d'une chute vertigineuse de la valeur des terres cultivées, comme on peut le voir dans le graphique ci-dessous. Le prix d'un hectare d'AOC Beaujolais ou d'AOC Beaujolais villages a été quasiment divisé par cinq en 20 ans. Les AOC Crus Beaujolais sont beaucoup moins affectés. Il s'agit de vins plus haut de gamme reconnus ne s'adressant pas à la même clientèle.

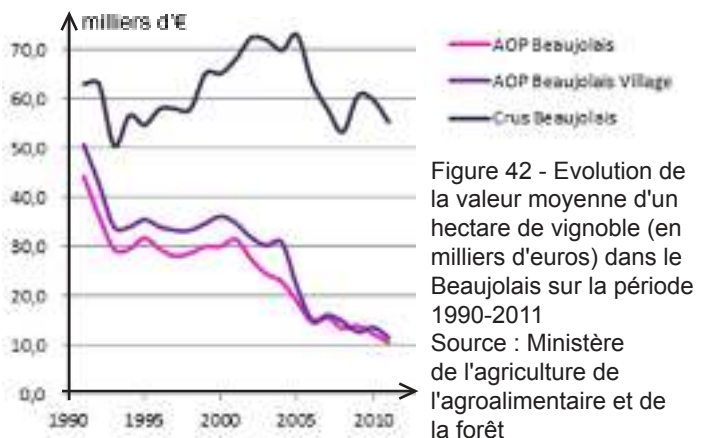


Figure 42 - Evolution de la valeur moyenne d'un hectare de vignoble (en milliers d'euros) dans le Beaujolais sur la période 1990-2011
Source : Ministère de l'agriculture de l'agroalimentaire et de la forêt

En parallèle, l'urbanisation s'est intensifiée. La demande de terrain découlant de celle-ci n'a fait qu'encourager les agriculteurs en difficulté financière à vendre leurs terrains. La viticulture n'étant plus rentable, cela leur permet de se reconvertir. La population du territoire a fortement augmenté et devrait continuer à le faire comme on a pu le voir dans la partie précédente.

La solution apportée pour loger ces nouveaux arrivants a conduit à un étalement urbain qui a atteint un niveau élevé durant les années où les agriculteurs étaient le plus en difficulté. C'est l'association de ces deux facteurs qui facilitent la construction sur des terrains autrefois cultivés.



Figure 43 - L'urbanisation maîtrisée des terres agricoles illustrée par la ville de Anse.

Source : A gauche photo Google Earth de juin 2008. A droite photo prise en septembre 2012 par l'Equipe Projet 8

La crise ne touche heureusement pas forcément l'ensemble des industries et des exploitations agricoles ; certaines d'entre elles conservent une bonne activité.

C.2.c - Des exceptions à la tendance globale

Ainsi, si l'on regarde l'ensemble des viticultures présentes sur le territoire, on s'aperçoit que tous les viticulteurs ne sont pas touchés de la même façon par les difficultés. On peut prendre l'exemple des cépages des secteurs d'AOC Brouilly ou côtes de Brouilly qui, bien qu'affectés s'en sortent beaucoup mieux que les AOC Beaujolais ou Beaujolais villages. Ils ont su conserver en partie leur image de qualité. La valeur du terrain ne faiblit que légèrement (graphique de l'évolution de la valeur des terrains ci-dessus).

Dans la communauté de commune Beaujolais Val de Saone pilotée essentiellement par la commune de Belleville (11 communes, 19 000 habitants, 700 entreprises) le secteur industriel accueille des industries encore bien implantées et structurant l'espace. On y trouve l'entreprise internationale Saint-Jean Industries, équipementier automobile employant 400 salariés, ou encore Girardot Industrie qui réalise un chiffre d'affaire de 7 709 575 euros en 2010. La communauté de commune bénéficie également de l'influence viticole pour le tourisme et l'industrie agricole: Berthoud Agricole ou encore L.Métairie.

Sur le graphique ci-contre, on constate globalement une diminution du chiffre d'affaire à partir de 2009 qui s'explique par la crise économique ayant touché certains domaines déjà affaiblis comme l'agriculture. L'entreprise Saint-Jean Industrie sort du lot en ayant réussi à relancer son chiffre d'affaire après une chute brutale en 2009 due à un rachat d'entreprise pour étoffer sa gamme de service.

Cependant, avec la crise de l'automobile, Saint-Jean Industries s'apprête à faire face à quelques années compliquées.

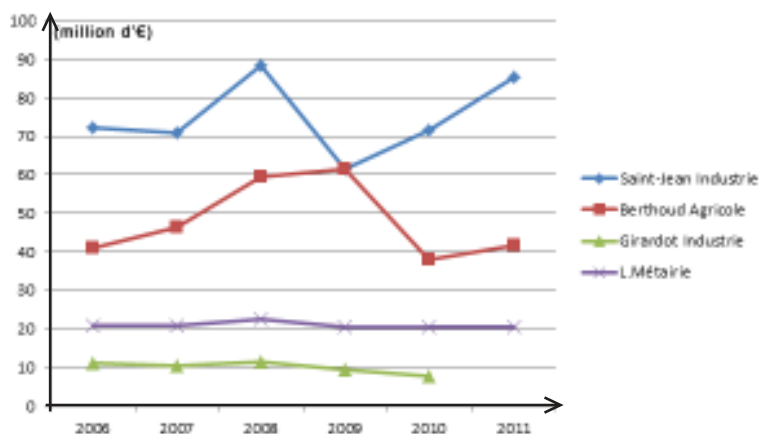


Figure 44 - Evolution des chiffres d'affaires

Source : Equipe Projet 8

Malgré une bonne implantation de ces industries, elles subissent la crise: Girardot Industrie réalisait un chiffre d'affaire de 11 427 000 euros en 2008. La question est donc jusqu'à quand ces industries vont-elles être capables d'assumer cette crise? Il ne s'agit plus de savoir si elles vont quitter le territoire mais bien de savoir quand elles vont le quitter.

Les acteurs politiques du territoire ne laissent pas cette crise agricole et industrielle diminuer l'activité du territoire sans réagir. De nombreuses initiatives combattant ce problème ont vu le jour.

C.3 - Les solutions apportées à ces difficultés

C.3.a - La politique de préservation

La volonté politique de maintenir cette activité agricole des deux côtés de la Saône est d'autant plus forte que sa disparition est souvent irréversible. Celle-ci est évoquée dans les SCoT du Beaujolais et du Val de Saône Dombes. Les orientations préconisées sont claires et vont dans le même sens. Il s'agit d'éviter la disparition des espaces agricoles au profit de logements ou d'éviter le défrichement de certaines exploitations.

Pour cela, il faut au préalable déterminer les espaces agricoles ayant un potentiel. Les outils utilisables et utilisés pour cette préservation sont le plan local d'urbanisme et les zones agricoles protégées en particulier. A l'échelle du département, on peut s'appuyer sur les périmètres de protections des espaces naturels agricoles et périurbains. Les espaces ainsi délimités seront totalement inconstructibles ou constructibles seulement si cela est nécessaire pour leur exploitation. On peut voir sur les cartes représentant les espaces agricoles stratégiques dans les deux SCoT principaux de notre territoire, qu'ils sont extrêmement étendus.

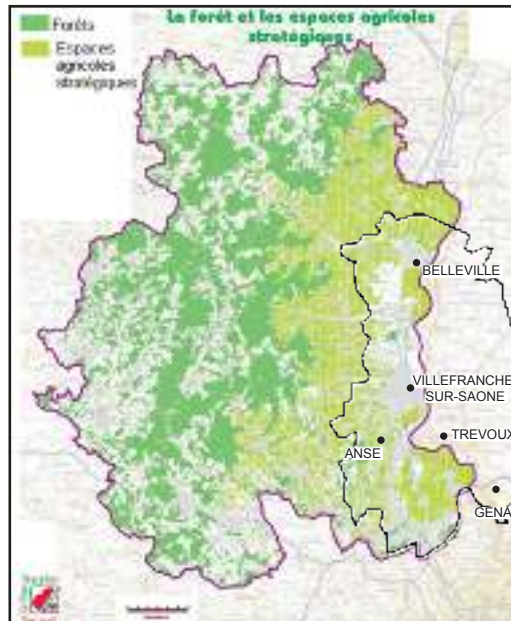


Figure 45 - Espaces agricoles stratégiques du SCoT Beaujolais
Source : SCoT Beaujolais

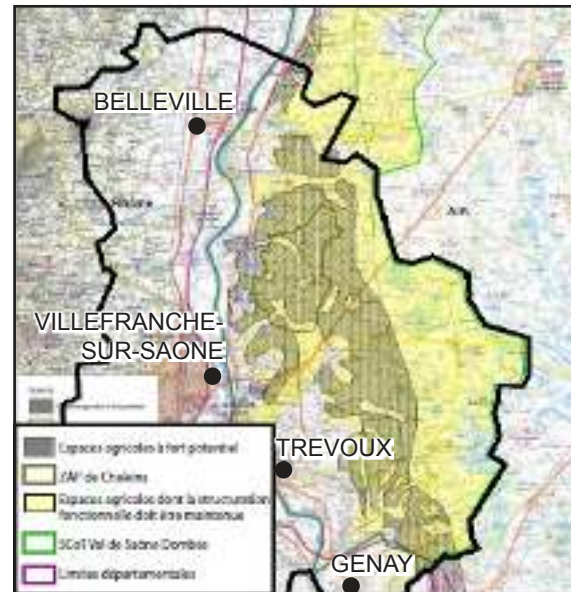


Figure 46 - Espaces agricoles stratégiques du SCoT Val de Saône Dombes
Source : SCoT Val de Saône Dombes

Parallèlement, une politique de reconversion est menée pour limiter les effets de la crise industrielle.

C.3.b - La politique de reconversion

Villefranche doit opérer une réhabilitation de ses zones d'activité en développant son domaine tertiaire et en accueillant des industries à plus forte valeur ajoutée ainsi que des entreprises du tertiaire pour diversifier son activité.

Cette restauration de la zone d'activité est menée par la communauté d'agglomération de Villefranche : la CAVIL, et la CCI (Chambre de Commerce et d'Industrie) du Beaujolais. Pour accompagner la fuite des industries lourdes, la CAVIL met en place dès les années 1970 des formations permettant la reconversion des ouvriers, incapables de retrouver un emploi, dans les métiers de l'artisanat. Ces formations permettent alors de limiter la croissance du taux de chômage et d'enrichir l'artisanat local dans le but de dynamiser l'agglomération et de la rendre

attractive. L'ARFA permet donc à certain de ces ouvriers de se reconverter dans les métiers de l'automobile, la coiffure, la gestion d'entreprises et la logistique. Des écoles formant des travailleurs plus qualifiés voient aussi le jour comme l'IFPA pour éviter la fuite des jeunes populations.

De plus, pour ne pas assister à la désertification de ses ZA, la CAVIL s'investit dans l'accueil de jeunes entreprises et l'aide à la création. Ainsi est créé en 1995 Beaujolais Initiative qui aide les jeunes entrepreneurs

dans leurs démarches administratives. Pour accompagner les entrepreneurs pendant les premières années suivant la création de leur entreprise et donc limiter le taux d'échec entrepreneurial, la EGEE Rhone-Alpes est créé.

D'autres initiatives voient le jour comme Calad'Impulsion, une coopérative d'entreprises qui offre des services administratifs, sociaux et juridiques aux entrepreneurs en échange d'une cotisation annuelle. Cependant, c'est dans son projet de Créacité que la CAVIL exprime sa volonté de promouvoir la création et la prise d'initiatives. En effet, cette pépinière d'entreprise offre des ateliers et des bureaux à des tarifs de locations adaptés pour les jeunes entreprises.



Figure 47 - Logo des organismes d'aide à la création d'entreprise

Malgré la fuite de ses industries lourdes ayant jadis fait sa force, Villefranche réussit à faire évoluer ses zones d'activités qui accueillent maintenant des PME (Petites et Moyennes Entreprises) et des TPE (Très Petites Entreprises). En plus de ces PME, Villefranche attire des entreprises de construction et de location de matériels de chantiers profitant à la fois du port de Villefranche et de son apport de matériaux rapide et à faible coût ainsi que du boom immobilier de la CAVIL.

Celle-ci semble alors prête à réussir la reconversion de son économie en passant d'une dominante industrielle à une dominante tertiaire d'entreprises de

services à la personne et de services aux entreprises ainsi que d'entreprises de constructions lui permettant de conserver un nombre d'emplois stables (20 000 entre 1990 et 2004). Cependant, si ces nouvelles entreprises dynamisent l'agglomération de Villefranche et attire les jeunes populations, elles ne constituent pas une réelle réponse à la délocalisation des industries lourdes. En effet, ces PME emploient plusieurs dizaines d'employés pour les plus grosses (3 ou 4 personnes pour celles qui viennent d'être créées) là où les industries lourdes en emploient plusieurs centaines. De plus, Villefranche ne peut se permettre d'essayer de rivaliser avec Lyon en attirant des grands groupes du tertiaire comme Fiducial capable d'amortir significativement le départ d'une usine et la perte de plusieurs centaines d'emplois ce qui explique la politique de promotion de l'initiative personnelle et l'accueil des jeunes PME. Les ouvriers perdant leur emploi dans une délocalisation d'usine ne sont pas ceux appelés à être embauchés en cas d'implantation ou de création d'une entreprise de services car ils ne sont pas assez qualifiés.

La CCBVS (Communauté de commune du Val de Saône) se caractérise aussi par la volonté de se diversifier en suivant l'exemple de Villefranche et en accueillant maintenant des entreprises du tertiaire et des pôles techniques de recherche qui totalisent tout de même près de 10% des établissements du territoire. La dynamique économique de la CCBVS est extrêmement positive et profite des réseaux routiers, ferroviaires et maritimes ainsi que de la proximité avec Villefranche et Lyon pour s'étendre. Le projet Lybertec: création d'une ZA de plus de 150 hectares pour accueillir des entreprises du tertiaire et des industries de pointes en est un exemple frappant. Ce projet traduit la volonté de se tourner vers un secteur d'activité à forte valeur ajoutée et demandant une main d'oeuvre plus qualifiée. La société Hartmann

(252 000 000 euros de chiffre d'affaires en 2011), comptant parmi les leaders mondiaux dans le domaine des produits d'hygiène et de santé s'y est ainsi installée.

A Quincieux, la ZA profite de l'excellent réseau ferroviaire à proximité et du lien privilégié avec les grandes métropoles : Lyon, Villefranche, Paris et tout l'Ouest de la France. Elle accueille ainsi des entreprises comme Sotra Seperef

(fabriquant de canalisations et spécialistes des problématiques de l'eau) et Legrand (spécialiste mondial des infrastructures électriques et numériques du bâtiment) dont les bilans économiques restent stables (cf. Figure 48 et Figure 49). Ces industries profitent en plus de la faible pression foncière du territoire pour installer leurs locaux grands consommateurs d'espace. Cependant, ils se plaignent aujourd'hui de l'éloignement des raccords à l'autoroute.

	31-12-2009 12 mois (EU)	31-12-2010 12 mois (EU)
Chiffre d'affaires*	64.400.000	64.127.300
- dont export	6.400.000	8.405.900
Production*	49.700.000	50.712.500
Valeur ajoutée*	12.600.000	11.333.000

Figure 48 - Extrait de bilan Sotra Seperef
Source : www.societe.com

	31-12-2009 12 mois (EU)	31-12-2010 12 mois (EU)
Chiffre d'affaires*	1.129.000.000	1.204.175.000
- dont export	411.000.000	473.254.900
Production*	11.000.000	10.009.900
Valeur ajoutée*	182.000.000	203.283.400

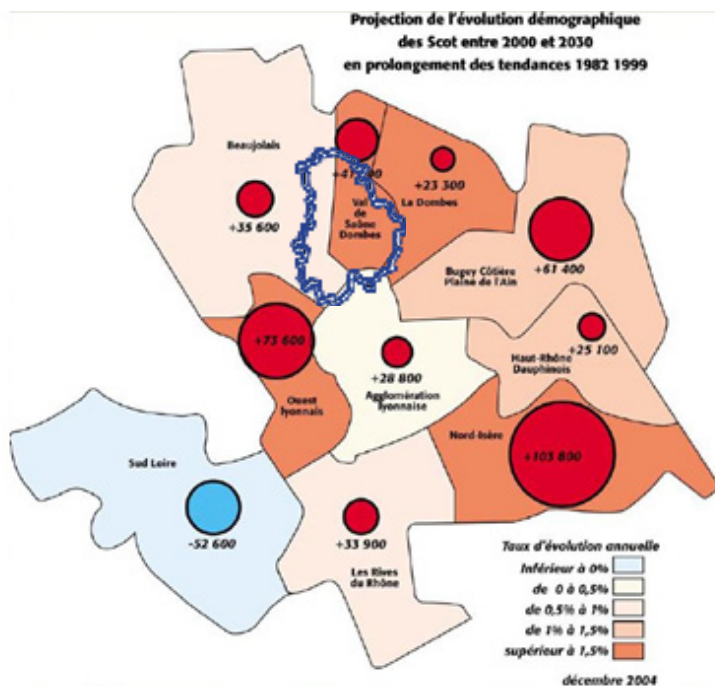
Figure 49 - Extrait de bilan Legrand
Source : www.societe.com

Sur la rive Est, la zone d'activité de Genay profite de la proximité de l'A46 et de l'influence lyonnaise pour accueillir une riche industrie chimique poussée par le groupe Sanofi.



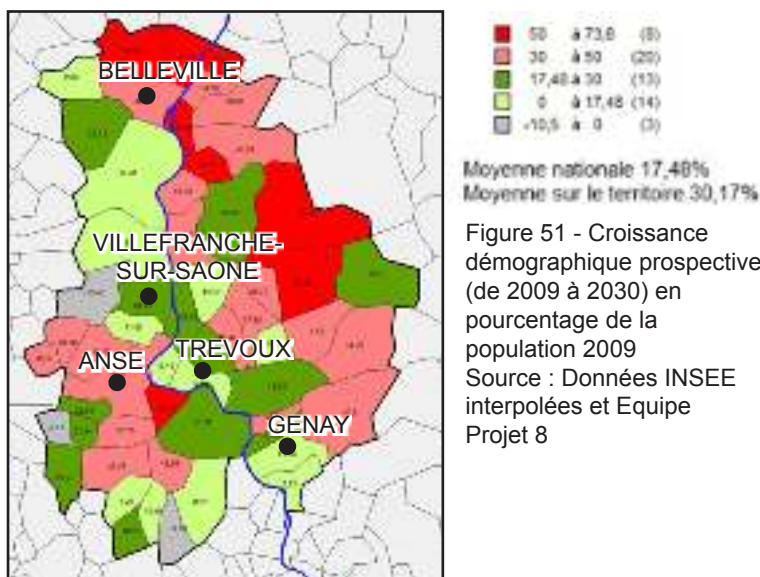
D - Un espace en mutation qui cherche à exploiter ses potentialités

D.1 - Un espace vaste d'accueil de la population impliquant de nouvelles problématiques de gestion



En prolongeant la croissance linéaire observée, les autorités locales envisagent depuis plusieurs années, une arrivée massive de personnes. Celle-ci constitue un réel défi, en termes de logements et de réseaux divers (énergie, eau, déchets). On estime à 80 000 le surplus de personnes à accueillir sur les deux SCoT, Beaujolais, et Val de Saône-Dombes. Du fait de l'attraction relative de Villefranche sur le Beaujolais, une part significative revient à notre territoire. En effet, un calcul estimatif (cf. annexe : Croissance démographique prospective 2009 à 2030) sur le périmètre affiche une population de 40 500 personnes à venir entre 2009 et 2030.

Figure 50 - Prospectives d'évolution de la population d'ici 2030
Source : Extrait du rapport socio-économique démographie du SCoT Beaujolais, page 23



Comme le montrent les cartes des appartements et des propriétaires page 42, la typologie des logements est majoritairement faite de maisons individuelles, habitées par leurs propriétaires. Cette typologie est gourmande en consommation de surface, et en linéaire de réseaux pour les connecter.

En prévision des croissances démographiques naturelles annoncées dans les SCoT, une structure en appartement locatif, augmenterait considérablement la capacité d'accueil et d'échange du territoire.

D - Un espace en mutation qui cherche à exploiter ses potentialités

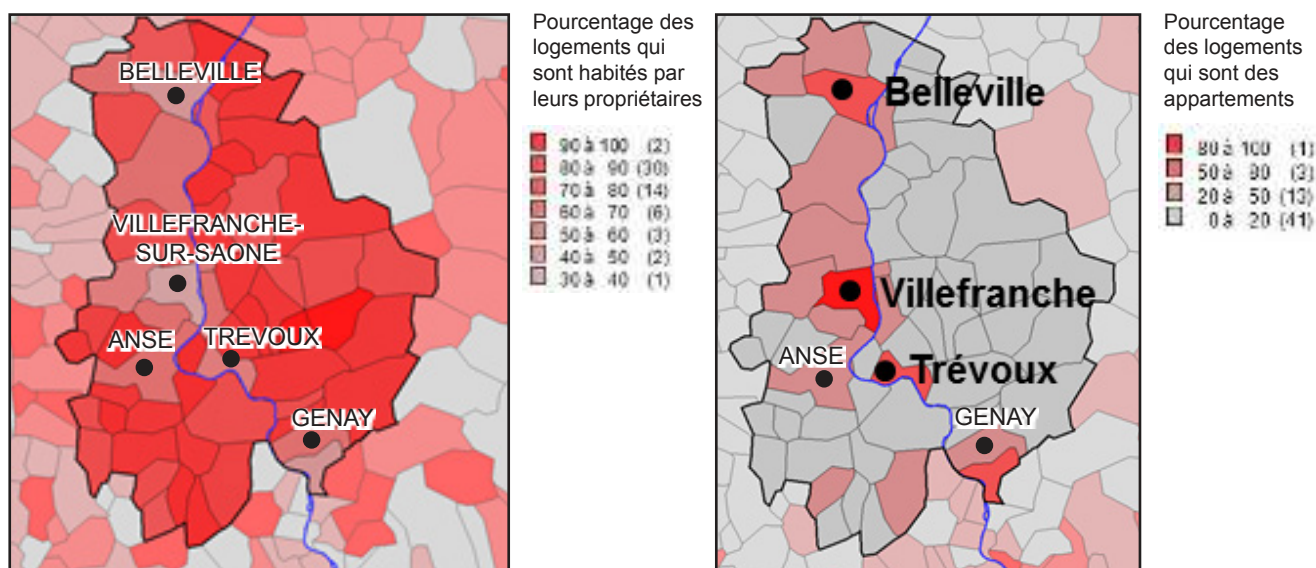


Figure 52 - Carte des appartements et des propriétaires
Source : Données INSEE Logement 1968-2009 et Equippe Projet 8

Parallèlement à la gestion des logements à construire, cette croissance démographique pourrait entraîner des problèmes de gestion des déchets mais aussi des réseaux d'eau. En effet, notre territoire est fourni très inégalement en matière de stockage ou de recyclage des déchets ménagers.

A l'Est, notre territoire dispose d'une plateforme de compostage à Reyrieux, d'un centre de stockage à Misérieux ainsi que deux déchetteries à Toussieux et à Frans. Ces deux dernières desservent près de 76 000 habitants. Elles sont gérées par le SMICTOM (Syndicat Mixte Intercommunal de Collecte et Traitement d'Ordures Ménagères) en association avec Villefranche-sur-Saône puisqu'il a adhéré au Syndicat Mixte Beaujolais Dombes (SYTRIVAL). Les principales compétences dédiées au SMICTOM sont la collecte traditionnelle des ordures ménagères résiduelles, la collecte sélective des emballages légers, l'accueil en déchetteries, l'accueil à l'Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux de Misérieux, le traitement des Ordures Ménagères Résiduelles et assimilés, et l'accueil au Centre d'enfouissement technique des déchets inertes.

En revanche, à l'Ouest, le constat semble plus alarmant. En effet, le plan départemental d'éliminations des déchets ménagers et assimilés du Rhône dresse un constat mitigé ce qui a imposé de trouver des objectifs d'amélioration en matière de gestion. Depuis 1996, deux centres d'incinération ont fermé et il ne reste plus que celui de Villefranche qui traite près de 80 000 t/an de déchets grâce à la construction d'un deuxième four (2,5 fois plus qu'avant). Il est prévu que cela suffise jusqu'en 2020 pour le secteur du SCoT beaujolais si la population augmente de 1% par an. Le problème est que les cartes de prospective précédentes montrent que l'augmentation de la population risque d'être plus importante. En matière de site d'enfouissement, le seul qui subsiste sur notre territoire est celui d'Arnas qui tend à être à saturation d'ici à quelques années tout comme la plateforme de compostage elle aussi située à Arnas.

D - Un espace en mutation qui cherche à exploiter ses potentialités

Suite à ces constats, des objectifs sont mis en œuvre afin de pallier à l'augmentation potentielle de la quantité de déchet :

- Installation d'une plateforme de compostage
- Installation de deux centres d'enfouissement
- Réduction des déchets à la source
- Sollicitation des réseaux ferroviaires pour le transport des déchets

La gestion de l'eau est aussi au centre des préoccupations de notre territoire car l'urbanisation croissante accroît le risque de pollution des nappes de captage d'eau potable. De nombreux outils juridiques traitant de ce sujet existent, comme nous le montre l'extrait de la rectification du SCoT Val de Saône – Dombes du 18 février 2010.

"Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) est un document de planification décentralisé, bénéficiant d'une portée juridique. Projet pour l'eau et les milieux aquatiques pour un certain nombre d'années, il constitue à la fois un outil de gestion prospective et de cohérence au niveau des grands bassins hydrographiques.

Le SDAGE est opposable à l'administration : Etat, collectivités locales et leurs établissements publics ; le SCoT Val de Saône Dombes doit être compatible avec ce document, approuvé par le préfet –coordonateur de bassin- le 20/12/1996 et aujourd'hui en cours de révision.

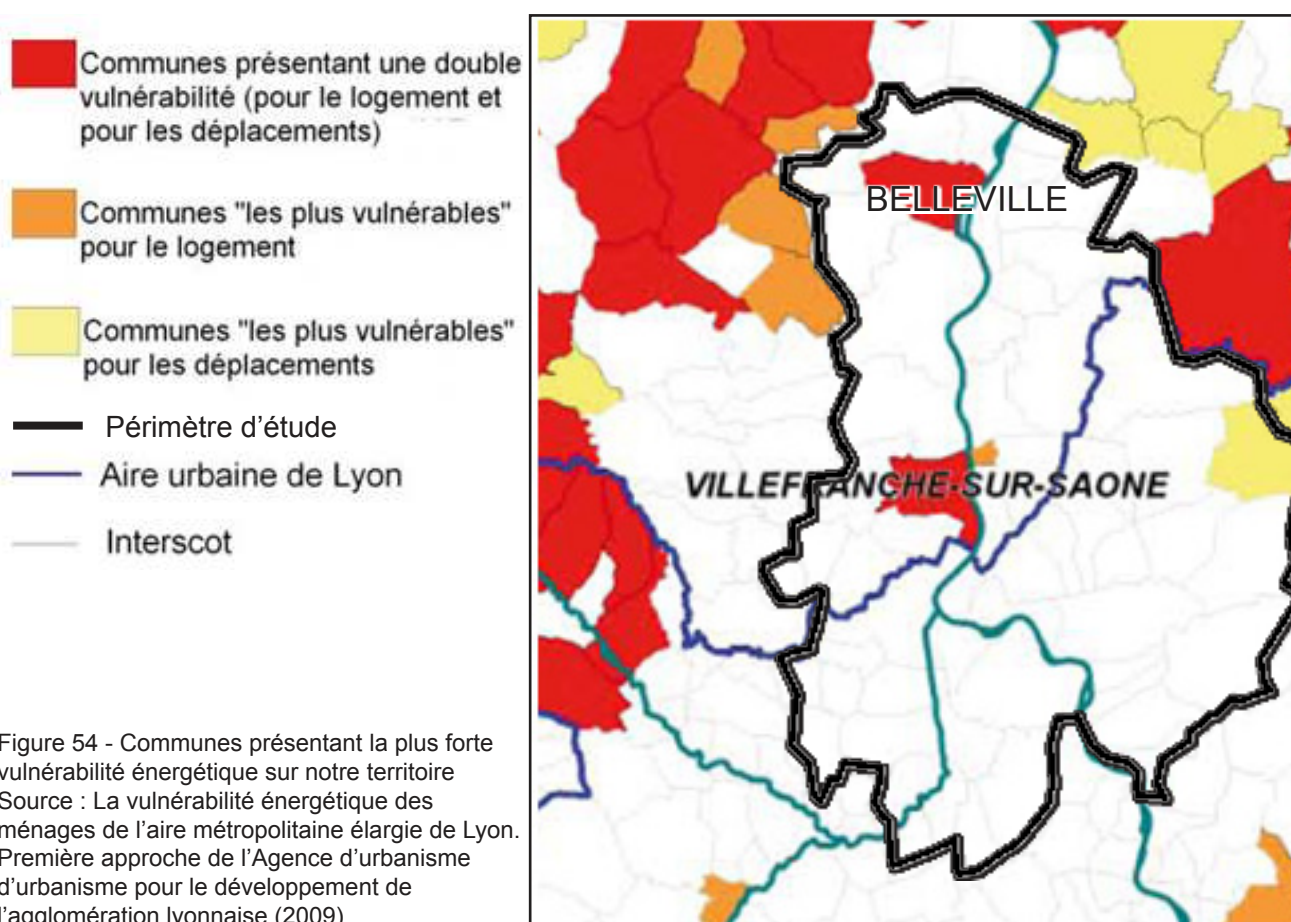
La Directive cadre sur l'eau (DCE), adoptée depuis septembre 2000, est venue renforcer la législation existante et fixer un objectif de résultat : l'atteinte du bon état pour les milieux aquatiques d'ici à 2015 (cours d'eau, plans d'eau, lacs, eaux souterraines, eaux côtières et étangs littoraux). Le SDAGE « Rhône-Méditerranée » (2009-2015), en constitue l'outil de mise en œuvre et sera approuvé au cours de l'année 2009. Néanmoins, la modification du SCoT Val de Saône-Dombes anticipe sur ses futures dispositions."

Figure 53 - Extrait de la rectification du SCoT Val de Saône – Dombes du 18 février 2010

De plus, l'augmentation du nombre de raccordements aux réseaux d'eaux usés existant risque de poser des problèmes car la majorité des réseaux étant anciens, ce sont des réseaux unitaires. Aujourd'hui, on voit de plus en plus de communes qui font des travaux afin de passer à un réseau séparatif, ce qui permettra de limiter les risques de pollutions diffuses.

D'un point de vue énergétique, le territoire est déjà en difficulté. En effet, le document " *La vulnérabilité énergétique des ménages de l'aire métropolitaine élargie de Lyon - première approche* " de l'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise explique que notre territoire est soumis à une certaine vulnérabilité énergétique qui est soit liée au logement, soit liée au transport.

Par vulnérabilité, il faut comprendre une fragilité de la capacité des ménages à financer leurs logements ou leurs déplacements quotidiens, due à l'augmentation du prix des énergies dont ils sont dépendants (le pétrole principalement). En effet, l'étude menée dans ce document montre que le prix du logement et du transport représente une part importante du revenu des ménages de notre territoire.



Cette carte montre que notre territoire n'est pas majoritairement touché par ce phénomène en comparaison avec d'autres communes voisines situées hors de notre territoire d'étude. Cependant, l'augmentation du prix du baril de pétrole risque d'influencer grandement les communes à dominante rurales dont les habitants sont souvent dépendants de leur voiture pour se déplacer. Ce type de commune représente une grande majorité des communes du Val-de-Saône et montre donc qu'il existe une vulnérabilité pour les déplacements sur notre territoire qui tend à s'accroître à l'avenir.

L'accroissement de la population entraîne une augmentation de la demande en énergie de notre territoire, ce qui risque de poser certains problèmes, notamment environnementaux, ce qui va à l'encontre des objectifs du Grenelle. Notre territoire tente de pallier à cela grâce à différentes actions :

- *Plan Climat-Energie Territorial de la Communauté de Communes Beaujolais-Val de Saône* : Ce plan a pour but de prévoir les changements climatiques à venir et de tenter de s'y adapter au mieux (réduire la vulnérabilité). Il a pour objectif, à l'échelle de la France, une diminution de 75% (soit une division par 4) des émissions de Gaz à Effets de Serre en 2050.

D.2 - Des politiques d'aménagement de la Saône se développent

D.2.a - Développement d'un port fluvial à Genay

À Genay une activité portuaire est à l'étude. En effet, dans le secteur, différentes entreprises seraient prêtes à utiliser le potentiel du transport maritime sur la Saône pour développer leur économie.

- Un centre de tri de déchet BTP à Genay, Permat, dispose d'un accès au fleuve, mais sans quai. L'entreprise est prête à utiliser massivement le fluvial, notamment pour des liaisons Genay / Vienne et Genay / Mâcon, par convois de 2000 à 2500 tonnes. L'utilisation du fluvial permettrait à Permat de se développer en complément de la route et d'atteindre de nouveaux marchés, notamment sur Lyon, Mâcon et Vienne.
- La société Ecocem, implanté sur le site de Fos sur mer produit du ciment écologique. Pour vendre sa production en région Rhône- Alpes, elle a besoin d'un site relais. Le projet de terminal vrac à Genay pourrait intéresser Ecocem (dépôt de silos métallique de ciment), au vu du transport fluvial sur l'axe Rhône / Saône : de Fos-sur-mer à Genay.
- La société Vicat possède une carrière de granulat à proximité de Genay, dont l'exportation principale est à destination de Lyon, le transport fluvial pourrait être développé vers le port de Lyon Edouard Herriot.

Autour de ces 3 entreprises qui ont un intérêt commun, celui de construire un ensemble portuaire pour développer leur activité de transport de matériaux de construction via l'axe Rhône/Saône.

Sachant que le transport actuel sur la Saône en terme de flux peut être multiplié par 3, c'est un bon axe de développement qu'il faut suivre. Car par exemple une péniche de 165 mètres, peut transporter l'équivalent de 250 camions, consomme 3,7 fois moins de pétrole et émet 4 fois moins de CO₂.



Figure 56 - Equivalence entre les différents transports de marchandises
Source : Présentation de Voies Navigables de France à l'ENTPE

D.2.b - Aménagement d'une voie bleue.

D'après l'Association Française de développement des Véloroutes et Voies Vertes, un aménagement cyclotouristique de 180 km est prévue d'être aménagée entre Lyon et Mâcon, nommée la Voie Bleue. Cette voie serait implantée le long de la Saône en empruntant les différents chemins de halage de la rivière.



Figure 57 - Tracé de la futur voie bleue le long de la Saône.
Source : ViaRhôna

D.2.c - Rives de Saône par le grand Lyon.

La communauté urbaine de Lyon a mis en place un projet de réaménagement des rives de Saône, entre Confluence et Neuville sur Saône. Dans la même optique que celui des berges du Rhône, le but de cet aménagement des berges de Saône est de : créer une promenade piétonne avec des lieux de détente, mettre en avant les usages déjà existants et resserrer les liens entre la Saône et les endroits qu'elle traverse.

L'aménagement est divisé en 2 parties, d'un côté la Saône Urbaine et d'un autre la Saône Bucolique. L'aménagement de la Saône Bucolique regroupe une commune de notre zone d'étude qui est Neuville sur Saône.

À l'horizon de 2016, il est prévu d'aménager les « marches de Neuville », qui permettront l'accès aux berges, de développer les activités nautiques et un espace propice à l'emplacement d'un marché.



Figure 58 - Périmètre de réflexion des berges de la Saône à Neuville
Source : www.grandlyon.com





Figure 59 - Photo de gauche berge actuelle de Neuville, et de droite après réflexion
Source : www.grandlyon.com

L'aménagement des berges va permettre de rendre plus attractives la Saône et la région qu'elle parcourt, et de pouvoir créer un cadre propice au développement du tourisme le long de celle-ci.

D.3 - Des paysages, une histoire et un patrimoine aux fortes potentialités impulsant une volonté de structuration de l'offre touristique

D.3.a - Le tourisme vert

Le périmètre rassemble des atouts touristiques très importants.

Le Val de Saône-Dombes s'oriente davantage vers un « tourisme vert » (terminologie du SCOT 2010). De son côté, le SCOT Beaujolais est défini comme un « poumon vert » par la DTA (cf. dernier rapport du SCOT Beaujolais). En se rapprochant de la Saône, dans les limites de notre territoire, on retrouve fortement ce potentiel vert.



Figure 60 - île de la Motte
Source : www.grpls.deliry.com/splp.php?article286

Le tourisme fluvial s'appuie, au sud, sur le port de plaisance de Parcieux, au centre, sur le port de plaisance de Fareins et la halte fluviale de Jassans-Riottier, et au nord, sur la halte fluviale de Montmerle-sur-Saône.

L'île Taponas – Genouilleux, ci-contre, offre aussi un bel espace de détente sur la rivière, notamment pour la pêche (cf. île de la Motte ci-dessus).

D - Un espace en mutation qui cherche à exploiter ses potentialités

Pour ceux qui aiment visiter les grands espaces naturels d'Ambérieux-en-Dombes, notre territoire se situe à la limite des étangs de la Dombes, en position idéale pour une journée agréable.



Figure 61 - Etang de Saint-Jean de Thurigneux, au sud d'Ambérieux-en-Dombes.

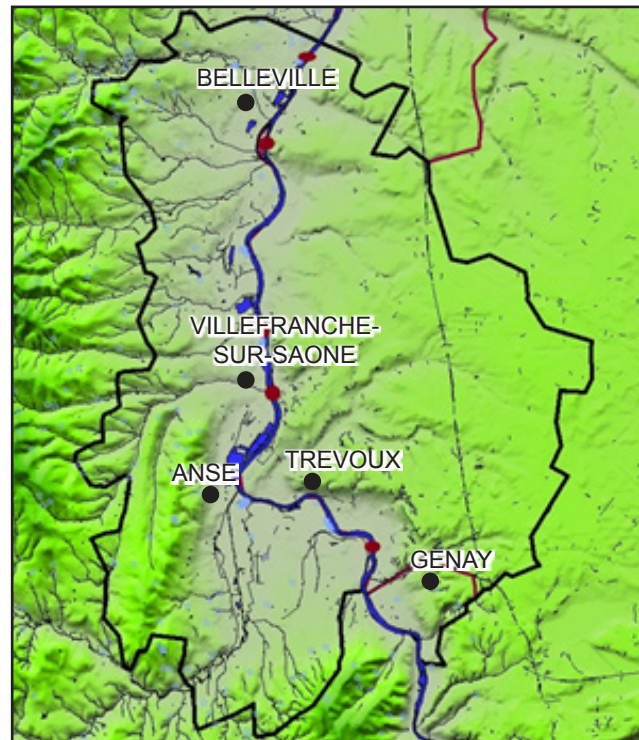


Figure 62 - Emplacements des ports de plaisance
Source : IGN et Equipe Projet 8

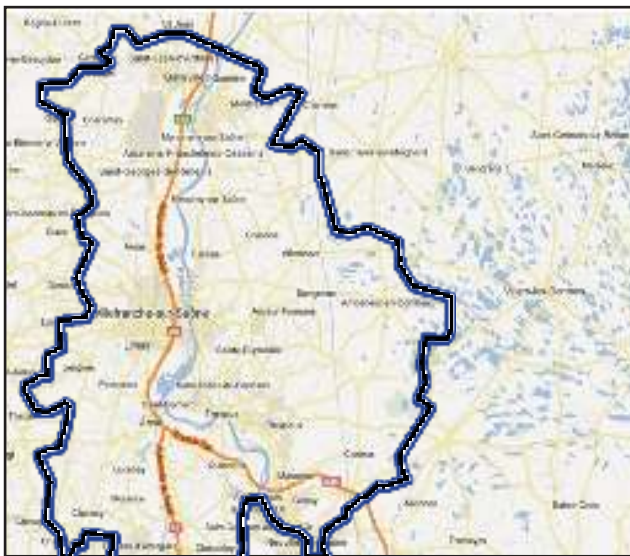


Figure 63 - Ambérieux-en-Dombes, aux portes des étangs de la Dombes
Source : Google Maps



Figure 65 - Cascade de Trévoux
Source : www.voixdelain.fr

Citons encore, pour exemple des activités liées à l'eau, la Base nautique du Colombier à Anse, ou la cascade aménagée de Trévoux.



Figure 64 - Base nautique de Colombier à Anse
Source : www.rhonetourisme.com

D.3.b - Les équipements sportifs

Mais le potentiel du tourisme vert va au-delà de la Saône, des jeux d'eau ou de la pêche. La carte des équipements touristiques du SCOT Beaujolais montre des centres équestres, des golfs, ou minigolfs très présents dans notre périmètre.

Si on considère, plus largement les équipements sportifs, la moyenne sur les deux départements de l'Ain et du Rhône, est de **6 équipements sportifs par commune**.

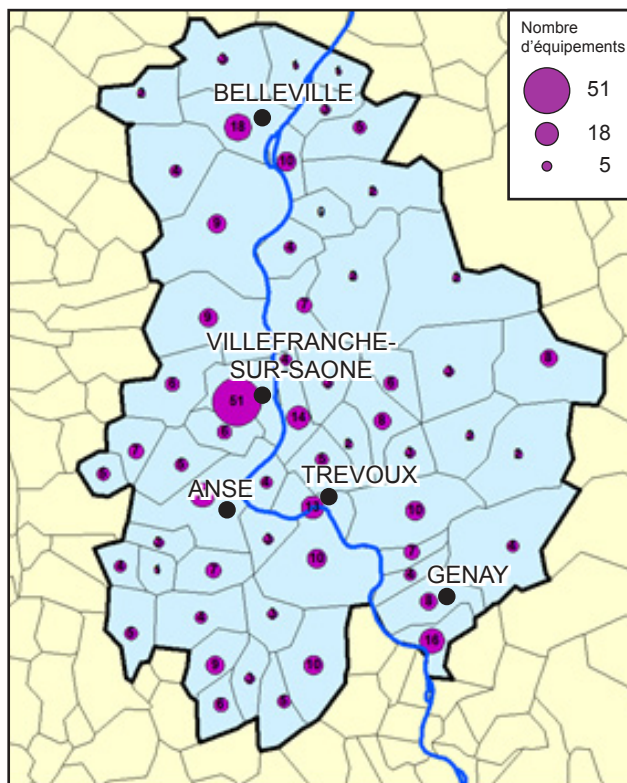


Figure 67 - Équipements sportifs *
Source : Données INSEE et Equipe Projet 8

(*) Équipements ici considérés : (catégories INSEE 2011) Bassin de natation, Boulodrome, Tennis, Équipement de cyclisme, Centre équestre, Athlétisme, Terrain de golf, Parcours sportif, Sports de glace, Plateau extérieur ou salle multisports, Salle de terrains de petits jeux, Terrains de grands jeux, Salle de combat, Salle ou terrain spécialisé, Salle non spécialisé, Roller-Skate-Vélo bicross et freestyle, Sports nautiques, Baignade aménagée, Port de plaisance, Mouillage, Boucle de randonnée.

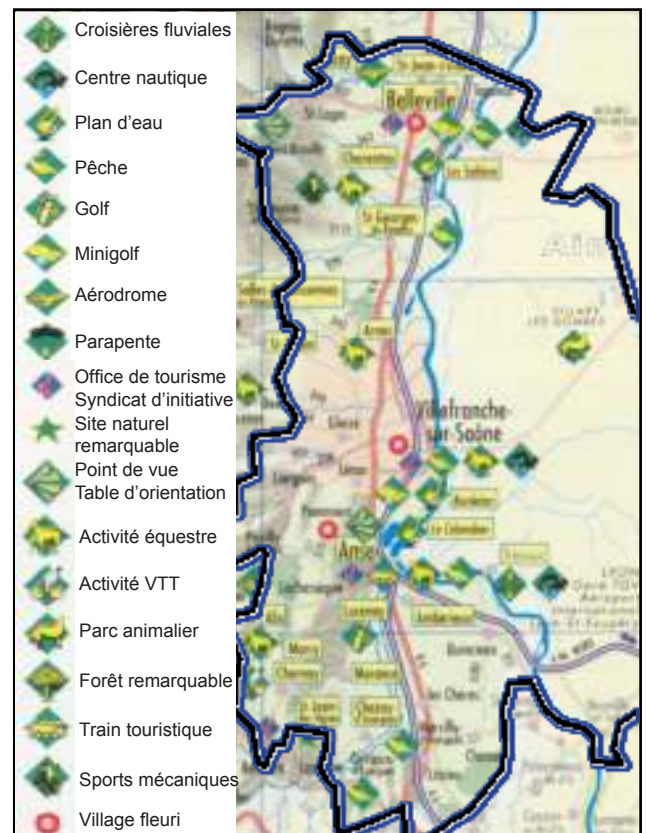
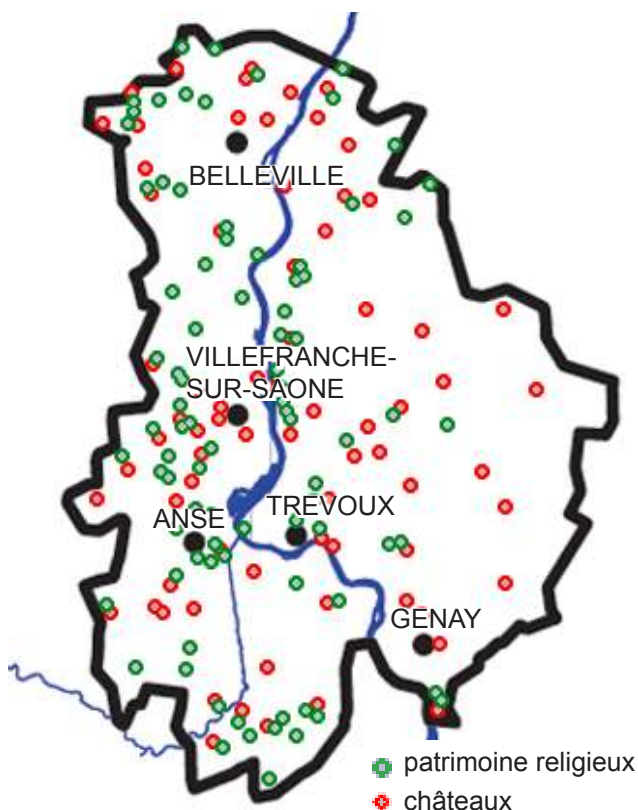


Figure 66 - Carte des équipements touristiques sur notre territoire d'étude

Source : Diagnostic Paysage du SCoT Beaujolais (page 33)

La carte ci-contre des équipements sportifs montre le nombre d'équipements important entre en Neuville-sur-Saône et Villefranche, avec 85 équipements rive Beaujolais (4 communes) et 76 rive Val de Saône – Dombes (8 communes). Ainsi, plus du double attendu pour les 12 communes des rives de Saône, entre Neuville-sur-Saône et Villefranche. Concernant la ligne montagneuse de Charnay à Limas, on comptabilise 50 équipements pour 9 communes. C'est sous la moyenne des deux départements.

D.3.c - Un tourisme culturel



Le site présente aussi un patrimoine historique, des châteaux et des églises anciennes en nombre important, comme on peut constater sur la carte des églises et châteaux.

La Basilique d'Ars-sur-Formans accueille 500 000 pèlerins par an selon le SCOT Val de Saône-Dombes (§6.1 L'offre touristique p.66).

Notons aussi, l'Historial du Saint Curé d'Ars, le Musée de Cire et le Monastère du Carmel, toujours à Ars-sur-Formans.

Le musée Claude Bernard de Saint-Julien en Beaujolais appartient à la Communauté de communes Beaujolais Vauxonne, qui est hors de notre périmètre.

Figure 68 - Carte des châteaux et bâtiments religieux anciens
Source : Données INSEE et Equipe Projet 8



Figure 69 - Pont de Trévoux vers la vieille ville
Source : Equipe Projet 8



Figure 70 - Centre de Village Villeneuve



Figure 71 - Château de Genouilleux

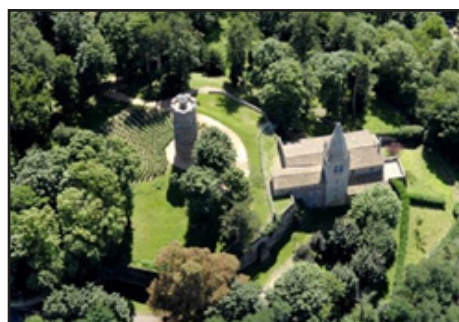


Figure 72 - Chapelle minime de Montmerle sur Saône

D - Un espace en mutation qui cherche à exploiter ses potentialités

Le sud Beaujolais possède un atout majeur pour attirer les touristes au travers des bâtiments en pierres dorées. La carte suivante indique le périmètre entre les monuments en pierres dorées. Il apparaît que de Chazay-d'Azergues à Pommiers, on trouve déjà suffisamment de bâtiments remarquables pour encourager les touristes à aller plus loin à l'ouest dans les montagnes.

Un peu plus au sud, vers Lyon, Chasselay est aussi la porte d'entrée du périmètre sur les Monts d'Or.



— Périmètre d'étude



Figure 73 - Carte des Pierres Dorées qui s'étend au-delà de notre zone d'étude

Source : www.buisantane.com



Figure 74 - Exemple de bâtiments en pierres dorées
Source : extrait du Diagnostic Paysages, SCoT Beaujolais, Juin 2009, page 34

En résumé, ce territoire est à l'intersection des étangs des Dombes, des Pierres dorées, aux portes des Monts d'Or, profite de la Saône et de la diversité de ces vins AOC reconnus. L'offre touristique est donc très diversifiée, et constitue un atout majeur du territoire. Bien qu'il existe un Comité départemental du tourisme du Rhône et un Schéma touristique, les SCoT n'ont pas de prises directes sur les politiques culturelles et touristiques. Ce potentiel mériterait donc un service de coordination de l'offre touristique, de gouvernance, qui vérifierait notamment la possibilité d'accueil et d'hébergement des touristes.

D - Un espace en mutation qui cherche à exploiter ses potentialités

L'analyse de l'offre de logements des touristes et des personnes de passage indique un fort potentiel près de la Saône entre Massieux et Villefranche. À titre indicatif, une moyenne étendue sur les communes du Rhône-Alpes donne près de 22 places de campings classés et près de 25 chambres d'hôtels par commune en 2004, mais moins en 2012 (- ½ place de camping, - 1¼ chambre d'hôtel).

Anse, Trévoux et Parcieux sont plus particulièrement spécialisés dans le camping (en vert sur la carte). Anse passe de 198 emplacements de camping classés en 2004 à 259 (+30.8%) en 2012. Trévoux multiplie son potentiel d'accueil des campeurs par 3.7 passant de 25 à 92 places, et dépassant ainsi Parcieux qui ne crée que 13 places (de 62 en 2004 à 75 en 2012). Villefranche perd 30 places de camping mais garde une forte capacité (158 à 128 en 2012). La présence de la Saône et du relief, notamment à Anse et Trévoux constitue une réelle source d'attraction.

Notons aussi dans l'Ain, un peu plus loin de la rivière, Ars-sur-Formans qui ajoute 13 places aux 66 déjà existantes (soient 79 places de campings en 2012). Cela s'explique notamment par la demande des pèlerins de la basilique.

Cette capacité d'accueil s'efface en montant vers le nord du périmètre qui présente globalement moins de relief. Cependant, soulignons la fréquentation exceptionnelle du site d'Ars-sur-Formans qui reçoit chaque année de 400 000 à 500 000 pèlerins ou touristes, dont un grand nombre d'étrangers.

Quant aux hôtels, ils ne sont pas suffisamment présents sur le territoire. Notamment sur les pierres dorées, ou aux portes des étangs de la Dombes.

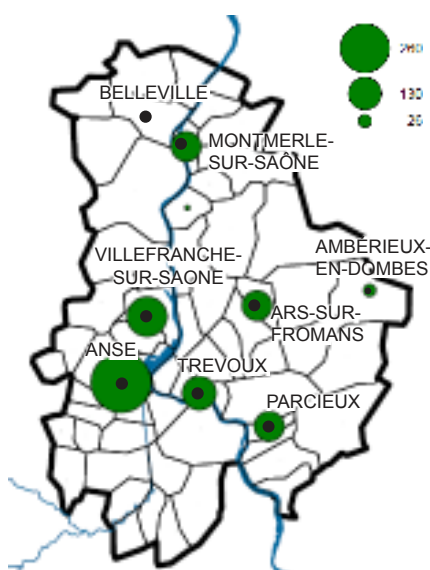


Figure 75 - Nombre d'emplacements offerts à la clientèle de passage dans les campings classés en 2012
Source : Données INSEE : Capacité des communes en hébergement touristique

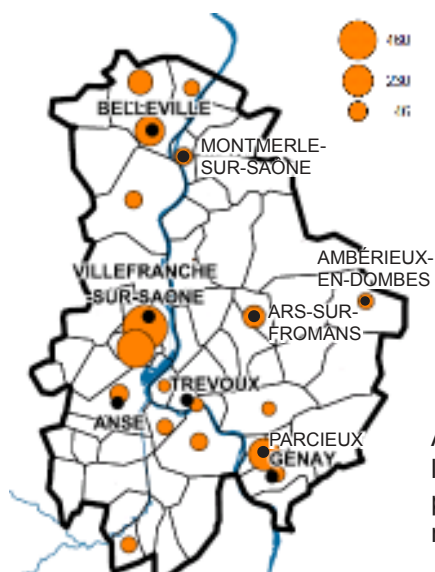


Figure 76 - Nombre de chambres d'hôtels classés en 2012
Source : Données INSEE : Capacité des communes en hébergement touristique

À cette échelle, pour gagner en lisibilité, les communes ayant très peu de places ou de chambres n'apparaissent pas.

E - Conclusion du diagnostic et perspectives du territoire

ATOUTS

Dynamisme démographique

Biodiversité locale très riche

Identité forte du territoire

Position stratégique aux portes de Lyon

FAIBLESSES

Pression foncière importante

Déclin industriel

Difficultés de l'agriculture

Gouvernance morcelée (2 SCoT, DTA AML, 2 départements, etc...)

Forte urbanisation mal contrôlée

OPPORTUNITÉS

Patrimoine historique et naturel local pour développer le tourisme

Gestion de l'urbanisation qui pourrait endiguer les inégalités spatiales et sociales et éviter le mitage du territoire

Valoriser la Saône en termes de transport

MENACES

Amplification du déséquilibre Est/Ouest du territoire

Perte du potentiel agricole si l'urbanisation est mal contrôlée

Développement d'une "région dortoir"

Risque de pollution des eaux des zones de captage due à l'urbanisation grandissante

ENJEUX DU TERRITOIRE

Des acquis fragilisés, menacés, à protéger

- Préserver les terrains agricoles et le vignoble et les revaloriser
- Redynamiser l'industrie en favorisant l'installation de nouvelles entreprises

Des potentiels peu exploités, à valoriser

- Promouvoir le patrimoine naturel et historique afin de développer le tourisme
- Utiliser les ressources du territoire, et développer des énergies plus vertes

Une faiblesse ou fragilité à améliorer

- Instaurer une gouvernance globale permettant de répondre aux grandes problématiques avec cohérence et d'éviter un développement inégal du territoire
- Développer les réseaux d'eau et de gestion des déchets pour éviter les pollutions

Un conflit d'usage à mettre en débat

- Protéger les terres de l'urbanisation grandissante en appliquant une meilleure gestion des terres (PLU, etc...)
- Un territoire mieux organisé afin de pallier aux problématiques de transports

E.1 - Un territoire avec des identités mais qui manque d'une « unité centrale » distincte de Lyon

E.1.a - Attirer les populations et introduire une mixité sociale

E.1.a.i - Emploi et jeunes

Un moyen de redynamiser le territoire Val de Saône est d'attirer les étudiants et/ou jeunes diplômés. Il convient ainsi de proposer sur notre espace des zones de formation mais également un réseau de transport permettant aux étudiants d'aller faire leurs études dans les villes alentours telles que Lyon. Il faut ensuite que l'emploi sur notre territoire soit développé pour attirer les jeunes diplômés.

Propositions :

- ▶ Mettre en place une école pour former les agriculteurs afin de conserver l'identité de la région.
- ▶ Développer le réseau de transport (scolaire et régional) entre zones d'habitat et zones d'études.
- ▶ Proposer de l'emploi dans le secteur tertiaire au niveau de pôles urbains tel que Villefranche pour attirer les jeunes diplômés.

E.1.a.ii - Catégories socio-professionnelles et formations

D'un autre côté, les catégories socio-professionnelles sont en mutation. On recense de plus en plus de cadres et de professions intermédiaires, même si les chiffres sont encore éloignés de la moyenne nationale. Cependant, de moins en moins d'ouvriers du textile, de la mécanique et d'agriculteurs sont nécessaires, mais la demande en ingénieurs ou en métiers de services est de plus en plus important.

Proposition :

- ▶ Adapter la formation à la demande d'emploi du territoire Val de Saône.

E.1.a.iii - L'offre en logements sociaux

Pour rentrer dans les critères imposés par la loi SRU, nous devons mettre en place 20% de logements sociaux dans des villes comme Villefranche. Notre territoire doit donc augmenter son parc de logements HLM. De plus, il conviendrait de mettre en place un projet de logements mixtes. Ainsi, les immeubles proposeraient des logements sociaux et des logements pour les familles plus aisées. Cela favoriserait la mixité sociale.

Proposition :

- ▶ Promouvoir le logement social sur notre territoire.
- ▶ Favoriser la mixité sociale.
- ▶ Construire de nouveaux logements.
- ▶ Rénover les logements existants.

E.1.a.iv - L'offre en logements collectifs

Un problème de notre territoire au niveau logement est la multiplication des maisons individuelles en particuliers dans les zones rurales. Or cet espace accueille une population croissante du fait de la dynamique de périurbanisation à partir de l'agglomération lyonnaise. Le logement individuel consomme beaucoup d'espace, morcelle les parcelles de terrains, ce n'est pas une solution optimale dans un contexte de développement durable. La tendance est

actuellement à la densification des habitats pour limiter et ralentir l'étalement urbain.

Proposition :

- ▶ Mettre en place un type de logement innovant : le logement collectif à R+3 en général.
- ▶ Installer ce type d'habitation dans les milieux urbains **et** ruraux.

E.1.b - Développer des infrastructures de transport pour modes doux

E.1.b.i - Tramway et vélo en libre service en zone urbaine

Nous devons pour répondre aux critères de développement durable limiter l'utilisation de la voiture individuelle. En effet, il convient de trouver des solutions de déplacements alternatives au vu de l'augmentation du prix du pétrole et des conditions climatiques.

Proposition :

- ▶ Installer des réseaux de tramway qui relient les habitations aux lieux de consommations, de soins, etc.
- ▶ Développer un système de vélo en libre service similaire à celui en place à Lyon.
- ▶ Développer les transports en commun en général.

E.1.b.ii - Protéger la biodiversité

Notre territoire présente une riche diversité écologique, biologique, floristique et faunistique qui est menacée par l'étalement urbain, les industries, l'agriculture.

Proposition :

- ▶ Développer un corridor écologique sur le territoire.
- ▶ Favoriser une trame verte pour les déplacements.

E.1.c - Relier l'est et l'ouest à tous les niveaux

E.1.c.i - La Saône

Comme nous l'avons constaté dans notre diagnostic, la Saône est un potentiel axe majeur de communication, d'exploitation, de transport et de liaison avec Lyon. Il est donc intéressant que notre espace exploite le potentiel de cette rivière et se tourne vers elle.

Proposition :

- ▶ Organiser les hommes et les industries autour de la Saône.

E.1.c.ii - Couture entre Est et Ouest

Le territoire Val de Saône Sud est séparé par la Saône qui représente aujourd'hui une zone de rupture. Les activités industrielles et agricoles divergent selon les deux rives et il en va de même de l'installation et de la répartition des hommes. Notre espace présente une carence latente de liaison et d'unité

Propositions :

- ▶ Mettre en place des ponts qui relient les deux rives.
- ▶ Organiser le territoire autour de la Saône pour en faire une zone de couture.

E.1.d - Conclusion : élaboration du projet A

Au vue de ces observations, nous proposons un premier projet pour unifier le territoire :

Créer un pôle Villefranche – Jassans.

Ce pôle sera le symbole de l'unité du territoire. Il présentera la Saône en tant que réelle couture entre les rives est et ouest du territoire. Nous développerons des structures et infrastructures en accord avec les objectifs du Grenelle 2.

E.2 - Un manque d'activité et un besoin de désenclavement du territoire Val de Saône Sud

E.2.a - Un cadre de vie à revaloriser pour attirer les populations

E.2.a.i - Des secteurs d'activités en déclin

L'économie du territoire est aujourd'hui ralentie. En effet, longtemps tourné vers le textile, l'agriculture et la sylviculture, le Val de Saône Sud doit aujourd'hui faire face à des mutations économiques et industrielles. Pour continuer à se développer dans un système économique viable, cet espace doit diversifier ses secteurs d'activités et faire valoir ses ressources et atouts.

Proposition :

- ▶ Diversifier les secteurs d'activités de l'économie

E.2.a.ii - Offre d'un paysage et d'un espace de loisir et récréation

Le Val de Saône Sud présente des espaces naturels de qualité et attractifs (bois, espaces protégés, terres agricoles, Saône et cours d'eaux, forêts). Ce potentiel doit être développé pour favoriser un développement touristique dans la région. Proposer un espace de vie tourné vers la nature, calme et vert répond tout à fait aux exigences des habitants des grandes villes alentour et notamment aux habitants de Lyon. Notre territoire pourrait donc se développer économiquement autour d'un tourisme de loisir et de récréation.

Propositions :

- ▶ Installer des espaces de loisirs et de récréation accessibles aux citoyens de Lyon, aux ruraux et urbains de Val de Saône.
- ▶ Aménager les bords de Saône.

E.2.b - Développer l'offre touristique

E.2.b.i - Encourager le tourisme

A travers ses spécificités (paysagères, agricoles, Saône), le Val de Saône pourrait se développer en tant que zone de tourisme court. Cependant, la région n'est pas assez « endue », ni desservie pour amener un tel tourisme.

Propositions :

- ▶ Désenclaver au niveau des infrastructures de la région.
- ▶ Réaliser un guide touristique.
- ▶ Implanter une maison du tourisme.
- ▶ Construire des hôtels, chambre d'hôtes, camping.

E.2.b.ii - Gastronomie et produits locaux

Pour se développer en tant que zone spécifique et donc attractive, ce territoire doit faire valoir ses ressources et production en valorisant les AOC. Par exemple, au niveau production de viande, céréales et surtout vignoble, ce pays doit promouvoir son identité et ses ressources. Une telle image de qualité dans les productions peut attirer les populations aussi bien pour acheter ces produits que pour séjourner et les consommer.

Proposition :

- ▶ Valoriser les productions régionales et AOC.

E.2.c - Développer le territoire en respectant les contraintes écologiques et environnementale du Grenelle de l'environnement

E.2.c.i - Réseaux

Pour respecter les contraintes environnementales imposées par le Grenelle, il est nécessaire d'imposer une meilleure gestion des ressources et des déchets. De plus, les matières premières doivent être mises au centre des réflexions sur les constructions des bâtiments. Il convient de développer les constructions bois, le chauffage au bois... Enfin, ce vaste espace doit être géré en fonction de son ampleur et de son nombre croissant d'habitants. Le tri des déchets doit être au centre des préoccupations. La gestion de l'eau doit être améliorée pour répondre aux besoins des populations en temps de crises naturelles telles qu'une sécheresse.

Propositions :

- ▶ Développer l'utilisation des matières premières pour constructions, chauffage...
- ▶ Gérer efficacement les déchets, l'eau, l'électricité.

E.2.d - Conclusion : élaboration des projets B et C

Au vue de ces observations, nous proposons un premier projet pour unifier le territoire :

Développer le tourisme au niveau du val de Saône Sud

Nous développerons dans ce projet toute une offre touristique à proposer pour redynamiser le territoire Val de Saône sud.

Mettre en place un programme d'optimisation de la mobilité complété d'une politique énergétique durable

Ce projet intègrera les composantes environnementales du grenelle au développement du territoire.

Partie 2

Projet d'aménagement durable du territoire

A - Créer un pôle Villefranche - Jassans pour favoriser la relation Est-Ouest

Le projet « pôle Villefranche-Jassans » est un projet d'aménagement, de développement et de revalorisation d'un quartier sur les deux rives. Le but est de développer à la fois un pôle fort sur le territoire et les relations transversales entre les deux rives. Ce pôle doit présenter un quartier dont les choix d'aménagements permettront de le rendre éligible pour le label « EcoQuartier ». De plus, ce projet doit mettre à disposition des structures permettant de redynamiser la région en générale. Il doit ainsi présenter des lieux de formations, de commerce, d'échanges pour constituer un « centre attractif et dynamique » pour le Val de Saône Sud. Enfin ce pôle pourra servir de « vitrine » pour notre territoire auprès des populations qui le traverseront, aussi bien via les voies de trains que les voies routières et autouroutières. Il permettra de montrer l'engagement des élus et de la population dans une démarche identitaire, de transversalité, d'échange entre l'est et l'ouest, de couture autour de la Saône, de

développement durable et enfin d'adaptation aux conditions énergétiques, économiques, sociales et environnementales.

Ce pôle devra être mis en place et développé selon les choix de tous et notamment selon ceux des habitants, qui devront avoir une place dans les débats. De plus, une volonté forte de ce projet est de réhabiliter et de construire en utilisant les ressources à la fois humaines, naturelles et matérielles du territoire. Un enjeu majeur de ces aménagements est de dynamiser et favoriser la relation est – ouest en développant l'idée de la Saône comme zone de couture. Les objectifs sont nombreux et variés : réduire l'utilisation de la voiture personnelle en incitant les habitants à se tourner vers d'autres modes de transport ; valoriser l'habitat ; promouvoir les valeurs du territoire pour développer localement l'activité économique tout en respectant l'environnement.

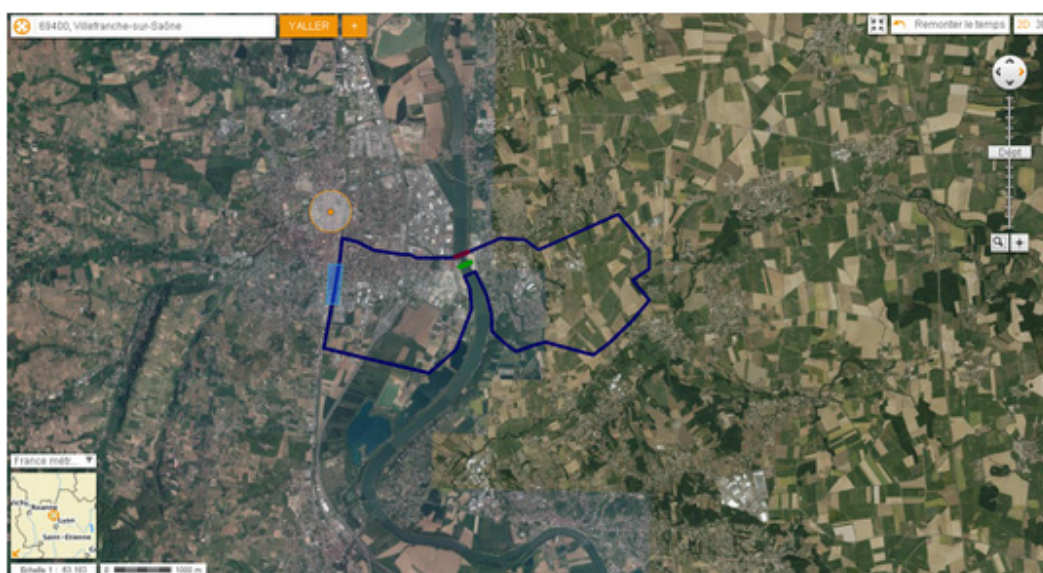


Figure 77 - Aperçu du territoire de projet
Source : Géoportail

A.1 - Développer et valoriser des modes de transport alternatifs à la voiture personnelle

L'objectif est de mettre en place un aménagement de voirie favorable aux modes doux. Les habitants doivent se tourner vers un comportement de déplacement urbain plus que rural et respectueux de l'environnement. Nous prévoyons ainsi de relier facilement pour les piétons et les vélos toutes les infrastructures mise en place dans notre pôle. De cette façon, les trajets courts pourront se faire sans voiture et nous pourrons garantir au sein de notre pôle l'équité à l'accessibilité des services qu'on y trouve.

A.1.a - Limiter l'utilisation de la voiture personnelle, individuelle

Nous proposons pour limiter cette dynamique, deux types d'aménagement.

Dans un premier temps, il convient d'aménager les rues de notre pôle de façon à décourager l'utilisation de la voiture. Nous envisageons de mettre en place pour cela des sens uniques, des voies de circulation étroites et les places de stationnement seront limitées. Les zones mises à disposition pour le stationnement de véhicules pourront être transformées en espaces verts et/ou mises au profit des aires pour vélos et piétons.

Ensuite, nous prévoyons de mettre en place aux deux « extrémités » de notre pôle des parkings. Ainsi, les populations venant du Beaujolais ou du plateau de la Dombes pourront y stationner et circuler ensuite au sein du pôle et jusqu'à l'agglomération lyonnaise en mode doux et transport en commun. Nous coordonnerons ainsi les liaisons entre les différents modes de transport (doux, bus, voitures).

A.1.b - Développer et encourager la mise à disposition d'espace pour les modes doux

Nous voulons aménager la voirie pour encourager l'utilisation des modes doux. Il faudra pour cela créer des zones piétonnes, des aires piétonnes et des zones 30. Il s'agit ainsi de fermer certaines zones aux voitures. Pour celles qui restent ouvertes, il faudra mettre en place des pistes cyclables et des trottoirs suffisamment larges pour avoir un véritable partage de la chaussée. Nous pouvons également envisager sur une partie de voirie, de construire un tunnel pour faire passer les voitures en sous terrain et laisser ainsi un espace entièrement destiné aux modes doux.

De plus, Il faudra mettre en place des réseaux et des itinéraires continus pour les modes doux pour assurer la perméabilité du quartier et du pôle en général. Nous mettrons donc en place des voies vertes reliant les points forts de notre pôle, aussi bien sur la rive Est que sur la rive Ouest. Enfin, la mise en place de stations de vélo comme sur le modèle des stations vélo'V complétée par l'établissement de voies vertes pour piétons et vélo permettrait de relier notre pôle à Villefranche et Jassans de façon plus généralisée.

Enfin, pour combiner les enjeux et s'inscrire dans les objectifs d'Ecoquartier et de liaisons des rives Est et Ouest, nous proposons de construire un pont modes doux. Il permettra ainsi une véritable liaison verte entre Villefranche et Jassans. De plus, il pourra faire l'objet d'une certaine recherche architecturale et ainsi constituer un symbole pour notre pôle : symbole de la Saône en tant que zone de couture, symbole d'un nouveau mode développement plus respectueux de l'environnement.

A.1.c - Développer l'offre de transport en commun

Pour confirmer la perméabilité de notre pôle, il convient d'encourager le développement des transports en commun. En effet, un réseau important permettra de répondre à nos objectifs suivants : assurer et promouvoir les relations transversales Est-Ouest ; encourager les habitants à laisser leurs voitures dans les parkings construits aux entrées de Villefranche (à l'Ouest) et de Jassans (à l'Est) ; rattacher et intégrer notre pôle à l'ensemble de Villefranche et de Jassans. Enfin, nous pouvons envisager de créer en particuliers une voie de tramway. Celle-ci pourrait circuler sur les voies modes doux mises en place sur notre territoire et passer près des habitations, reliant ainsi aisément les zones de vie aux zones de consommation, à la gare, et raccordant les deux rives de la Saône.

Dans le cadre de ce projet de création d'un pôle, il convient également de s'intéresser à l'habitat, aux rénovations et aux constructions nécessaires.

A.2 - La valorisation du patrimoine et de l'habitat

Notre pôle étant déjà largement construit, nous envisageons dans ce cadre de mise en valeur de l'habitat, d'entretenir et de rénover le patrimoine existant.

A.2.a - Mettre en valeur l'habitat existant et construire des logements neufs

La rénovation urbaine doit être au centre des travaux et réflexions sur l'habitat. En effet, il existe un véritable patrimoine immobilier au niveau de notre pôle qui constitue une identité pour notre territoire. Il faut maintenir cette identité visible et historique du bassin de vie. De plus, nous prévoyons d'exploiter les friches pour les reconvertir en logements collectifs. Nous mettrons également en place du logement neuf par démolition de logements trop anciens. Un objectif important de notre projet sur l'habitat est de mettre en place de l'habitat intermédiaire. En effet, celui-ci se rapproche le plus du collectif tout en conservant l'attrait de l'individuel. L'ensemble des habitations ne dépasseront pas trois étages ; un espace privé extérieur de la taille d'une pièce confortable sera mis en place ; les parties communes seront réduites, d'une gestion peu coûteuse. Ce type de logement permet aussi en quelque sorte un accès au logement individualisé sans les désavantages de l'habitat individuel qui génère un coût important pour la collectivité et entraîne une sociabilité sélective. On tente ainsi de densifier plutôt que d'étaler les constructions sans pour autant repasser au modèle de « tours » à plus de 10 étages.

L'offre de logement est finalement à accroître car des arrivées de population sont à prévoir au niveau du Val de Saône sud dans les années à venir. Villefranche et Jassans, en devenant un pôle important au niveau de ce bassin de vie, vont notamment attirer de nouveaux habitants. Le PADD de Villefranche prévoit une arrivée de 12000 nouveaux habitants. Le PLH prévoit d'imposer la construction de 80 logements à l'hectare. Nous pouvons nous poser comme objectif la création de 5 à 10% de logements en plus en 10 ans au niveau de notre pôle (sachant que le PADD prévoit 5000 logements en plus sur 10 ans au niveau de Villefranche et sa proche banlieue) avec une part importante de constructions suivant la RT 2012.

A.2.b - Répondre aux besoins des populations tout en respectant les exigences législatives

Plusieurs facteurs sont à considérer. En effet, nous avons à traiter un territoire dont la population est vieillissante. Notre objectif va ainsi d'être d'attirer les populations plus jeunes et dynamiques tout en conservant un cadre de vie agréable pour les personnes plus âgées. Pour cela il convient de trouver un compromis et un système où chacun trouvera un intérêt.

Notre pôle présentera donc certains logements avec des aménagements répondant aux normes d'accueil des personnes à handicaps. Ces logements devront se situer à proximité des transports en commun et de l'hôpital pour des facilités d'accès évidentes. Nous envisageons de prévoir 10% de logement avec de tels rez de chaussée. De plus, ces logements seront une aubaine pour instaurer une mixité sociale et intergénérationnelle. En effet, on pourra proposer de mettre en place dans ces habitations des systèmes de garde d'enfant des jeunes populations par les personnes plus âgées par exemple.

Enfin pour favoriser une mixité sociale, nous allons développer l'offre en logements sociaux, largement insuffisante dans notre pôle. Cette offre pourra être développée dans l'ensemble de notre territoire Val de Saône, encore plus particulièrement dans les communes soumises à l'obligation de proposer 20% de logements sociaux.

A.3 - Inscrire le développement économique de notre pôle dans les normes environnementales

A.3.a - Exploiter et redynamiser la filière agricole

L'agriculture est un véritable symbole pour notre territoire, que l'on considère l'élevage ou la sylviculture. L'objectif de notre projet est donc de mettre en place une école supérieure d'agriculture pour attirer les jeunes populations et ainsi former de jeunes et dynamiques exploitants agricoles. Cette école sera implantée à Jassans dans des terrains actuellement agricoles et pourra être spécialisée selon les volontés des élus. Du fait de sa localisation, un réseau de transport est à développer. Nous remplissons ainsi également l'objectif de liaison et de couture entre rive est et ouest de la Saône. En effet, les étudiants seront basés à Jassans mais auront besoin de pouvoir se déplacer facilement sur Villefranche. Cette école sera enfin un véritable marqueur de l'identité agricole du territoire Val de Saône Sud.

A.3.b - Privilégier l'utilisation des énergies renouvelables.

Il convient de mettre en place au niveau de « l'EcoQuartier » que nous voulons créer, un réseau d'énergie propre. Ainsi nous prévoyons de mettre en place des panneaux solaires, de construire les logements avec des éco matériaux, d'améliorer la gestion de l'eau et de pratiquer un traitement des déchets optimum. Les logements offriront une efficacité énergétique poussée, en visant les niveaux de consommations en énergie finale de 50kWh par m² et par an pour le chauffage. Les mesures mises en place pour parvenir à ces objectifs sont les suivantes : isolation par l'extérieur et menuiseries très performantes, végétalisation des terrasses, mise en œuvre d'une ventilation double flux avec récupération de chaleur et enfin utilisation d'équipements économes en électricité dans les parties communes.

A.3.c - Une trame verte et une biodiversité à développer et préserver

Pour maintenir une biodiversité riche et présente, il convient de développer une trame verte. Celle-ci pourrait permettre de relier les espaces verts entre eux, via par exemple l'utilisation de modes doux. La qualité de vie des habitants n'en serait qu'améliorée et les échanges faunistiques et floristiques seraient favorisés.

Localisation :



Légende :

- Forêt fermée de feuillus**
- Feuillus en îlots
 - Chênes décidus
 - Chênes sempervirents
 - Hêtre
 - Chataignier
 - Robinier
 - Autre feuillu
 - Mélange de feuillus

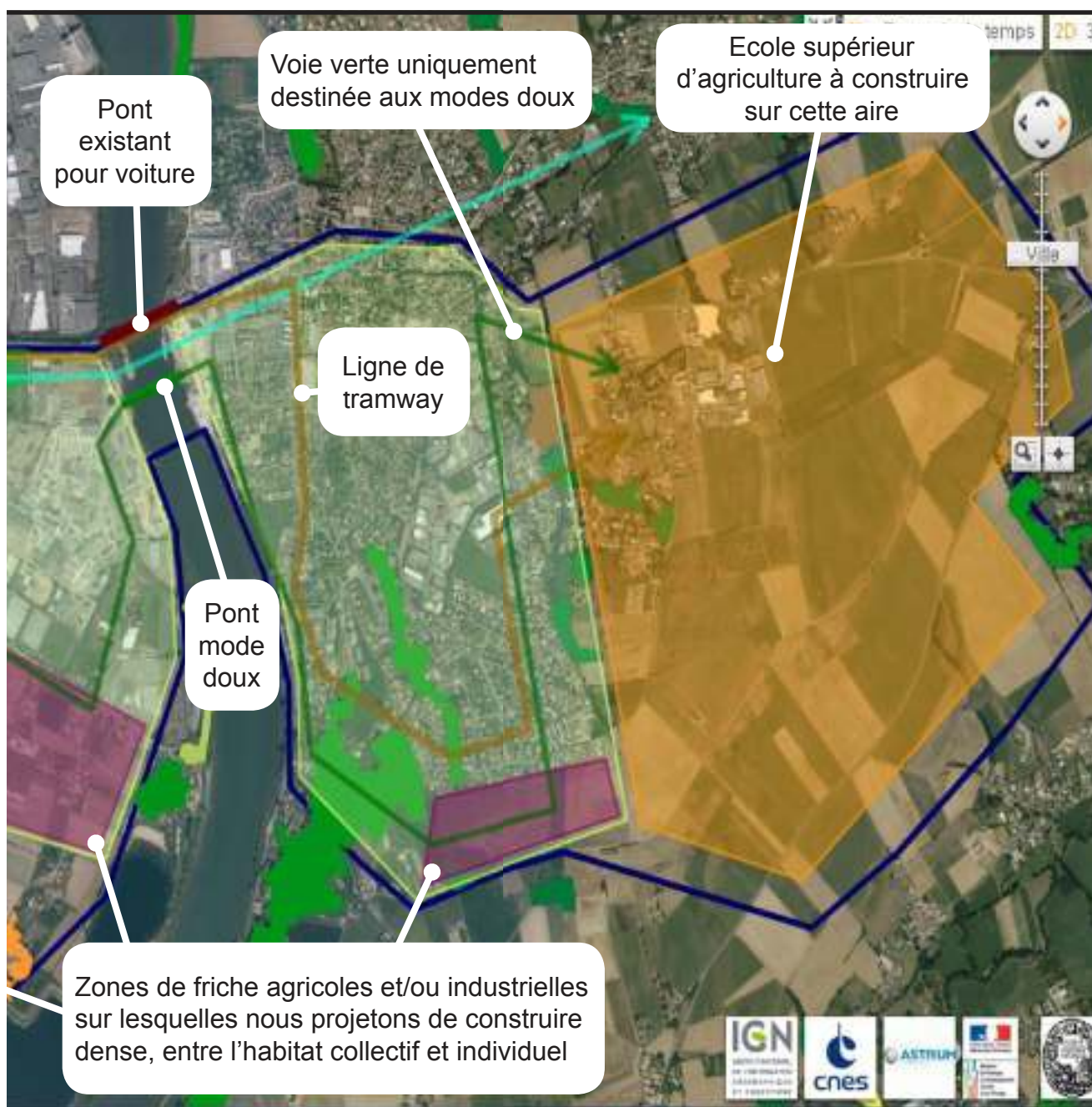
- Zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique de type 1
- Zone d'aménagement de « l'Ecoquartier »
- Zone destinée à l'aménagement et à la construction de l'école supérieure d'agriculture

Figure 78 - Carte géoportail du projet « pôle Villefranche Jassans »
Source : Géoportail et Equipe Projet 8



Conclusion :

Voici un aménagement de notre pôle qui respecterait et mettrait en œuvre les projets que nous souhaitons développer pour créer une zone de couture autour de la Saône entre rive Est et rive Ouest. Ce projet s'inscrit à la fois dans nos objectifs de diagnostic, dans les objectifs politiques et dans les enjeux environnementaux actuels.



B - Une boucle touristique prometteuse

B.1 - Mettre en place une cellule de coordination de l'offre touristique

Le diagnostic révèle le fort potentiel touristique de la zone d'étude. En effet, le périmètre retenu est au centre d'une offre diversifiée, allant du tourisme vert au tourisme culturel et historique. Le tourisme vert est assuré par la Saône, au plein cœur du périmètre, et avec toutes les activités qui y sont liées, les étangs de la Dombes, accessibles facilement à l'Est, ou les montagnes déjà présentes au Sud-Ouest du périmètre et qui continuent de s'élever encore dès qu'on dépasse notre limite Ouest (vers le Haut Beaujolais) ou notre limite Sud (vers les Monts d'Or). Les activités équestres ou la pêche participent aussi activement au tourisme vert. Le tourisme culturel et historique est, de son côté, assuré par la présence de nombreux bâtiments en pierres dorées et une multiplicité de châteaux et églises qui retracent la riche histoire des lieux.

Or, ce fort potentiel, dans toute sa diversité, se situe sur des zones politiques très distinctes. Plusieurs communes (58), ou établissements publics de coopération intercommunale (11 EPCI), mais aussi deux départements. Toutefois, on reste dans la même région. Pour exemple, à l'Est, les étangs de la Dombes se placent sur le département de l'Ain. Les pierres dorées, au Sud-Ouest, se situent sur le département du Rhône. Pour l'offre de visites des bâtiments en pierres dorées, Charnay dépend de la communauté de communes Beaujolais Saône Pierres Dorées, mais Chasselay dépend de la communauté de

communes de Monts d'Or d'Azergues. Les zones touristiques ne correspondent donc pas non plus aux périmètres intercommunaux. Mais plus encore, notre territoire est à la croisée d'offres touristiques plus grandes, qui s'étendent dans les quatre directions cardinales. Il apparaît donc la nécessité de superviser l'ensemble des possibilités offertes aux visiteurs, à grande échelle et au départ de notre territoire.

Pour cela, il suffirait d'un accord commun des services compétents pour le tourisme, à savoir la région Rhône-Alpes, les départements de Rhône et de l'Ain, les communes et éventuellement les EPCI, pour créer une cellule de coordination de l'offre touristique au départ de notre territoire. Trois postes semblent être le minimum à créer, pour une durée qui reste à déterminer, a priori 3 ans. Après opération, l'offre touristique étant restructurée, une personne de la région Rhône-Alpes, mais de préférence située à Villefranche ou Jassans-Riottier, pourrait prendre le relais de la cellule.

Le premier poste serait celui du chef de coordination du tourisme. Il aurait en charge l'information précise des élus, concernant toute l'offre potentielle au départ du territoire. Sa deuxième mission consisterait à concevoir une publicité adaptée à plus ou moins grande échelle. Les deux autres postes donneraient à deux adjoints les missions de liaison avec les offices de tourisme et de gestion

des hébergements touristiques, voire de leurs possibilités de déplacements entre sites touristiques. Leurs bureaux seraient à Villefranche ou Jassans-Riottier, ou du moins

à une place stratégique sur le territoire.

B.2 - Élaborer un guide complet et préparer une campagne de publicité

Pour fonctionner efficacement, la nouvelle cellule aura besoin de financements et d'outils concrets. Quand on considère le territoire entièrement inclus dans la région Rhône-Alpes, et donc tout le potentiel touristique offert à la région, on peut raisonnablement solliciter une aide financière de celle-ci. La préfecture pourra aussi être sollicitée, en lien avec le ministère de l'Artisanat, du Commerce et du Tourisme. Mais, au préalable, le projet devra être motivé et un guide complet devra être conçu.

La double-mission principale de cette cellule serait donc la constitution d'un guide complet de l'offre touristique et une large campagne de publicité. Ce guide complet considérera l'offre touristique au départ du territoire, en mettant celui-ci au cœur d'une multiplicité de choix. Il ira donc des Monts d'Or au Sud, aux vignes du Nord, des montagnes du Haut Beaujolais à l'Ouest aux étangs de la Dombes à l'Est, en passant par les visites de châteaux, églises ou bâtiments en pierres dorées possible en traversant le territoire. Les horaires voire les tarifs seront mentionnés pour les activités possibles et

déjà listées au diagnostic (randonnées, sorties équestres, port de plaisance, cascade de Trévoux, période de pêche, etc.). Ce guide servira d'appui aux demandes d'aide financière pour la campagne de publicité et les aménagements à effectuer. L'adjoint de liaison entre les offices de tourisme pourrait se charger de sa rédaction.



Figure 79 - Couverture potentielle pour le guide touristique du Val de Saône
Source : Equipe Projet 8

Une étude sera lancée pour déterminer la forme la plus appropriée de publicité. En effet, l'étude précisera le public visé et élaborera une stratégie publicitaire en conséquence. Le chef de coordination touristique en aura la charge. La campagne de publicité visera à informer spécifiquement les rhône-alpins, pour des activités de fin de semaine, ou des courts séjours. Mais une page internet sera aussi conçue à destination des touristes d'horizons divers, en visite sur Lyon ou sur la région Rhône-Alpes. Cette page internet mettra à disposition une information centralisée, qui affichera encore une fois la zone cernée au cœur d'une large offre touristique. Un lien web pourrait être repris sur les sites de la région Rhône-Alpes et du Grand Lyon.

B.3 - Anticiper la demande d'hébergement par une forme adaptée

Le diagnostic affiche aussi une progression de l'offre d'accueil. En effet, de nombreux hôtels et campings ont été créés ces dernières années (cf. le diagnostic). En prévision d'une augmentation du nombre de visiteurs, il convient de persévérer dans cette voie.

Cependant, l'offre doit correspondre à la demande et une approche de terrain s'impose. Il convient de préciser la fréquentation journalière des sites et de caractériser la demande. Quelle est la part du tourisme de fin de semaine, la part des visiteurs de semaine, et celle des vacances scolaires ? Les campings sont-ils alors inoccupés, et les chambres d'hôtels suffisantes ? L'étude de terrain doit préciser le fonctionnement touristique local, en terme de demande et d'offre.

Anse, Trévoux, Parcieux, Montmerle-sur-Saône, ou Ars-sur-Formans présentent une offre particulière de campings. Ceci semble s'expliquer par la présence de certains pèlerins, un public motivé par les randonnées naturelles et les activités nautiques. Certaines communes semblent même s'être spécialisées dans le camping. Pourquoi Trévoux avec 7 chambres d'hôtel en 2004 n'en a que 8 en 2012 (d'après l'INSEE), mais passe de 25 à 92 places de campings dans le même temps ? L'étude devra préciser

ces points et établir une stratégie locale d'hébergement adaptée.

Les hôtels sont aussi très présents, mais relativement trop rares aux environs des pierres dorées ou des étangs de la Dombes. Ambérieux-en-Dombes, 1600 habitants, totalise 16 places de campings et 15 chambres d'hôtels, ce qui reste peu pour la commune la plus proche des étangs de l'Est. Charnay est un petit village à l'Ouest, à peine plus de 1000 habitants, mais au cœur des pierres dorées, or on n'y trouve ni camping ni hôtel ! Et, à Chazay-d'Azergues, près de 4000 habitants, aux portes des pierres dorées et des Monts d'Or, on trouve la même situation, ni camping ni hôtel. Selon les possibilités de terrain et les résultats de l'étude, l'effort de construction devra s'orienter vers ces zones.

Si l'activité touristique se révèle concentrée le weekend, il existe, pour éviter le coût du creux en semaine, une solution alternative d'hébergement. Les chambres d'hôtes offrent une proximité généralement appréciée par les touristes. Et cette formule ne souffre pas de l'absence touristique en semaine. Il convient d'encourager cette solution, dès que cela est possible.

B.4 - Faciliter les déplacements

Les touristes doivent, en outre, pouvoir venir facilement de Lyon et accéder, même sans voiture, aux principaux sites touristiques. Une boucle de transport collectif pourrait donc être envisagée. L'adjoint hébergement-déplacement suivra aussi le projet de cette boucle de transports en commun qui joindrait Villefranche, Jassans-Riottier, Ars-sur-Formans, Trévoux, et l'Arbresles, avant de remonter à Villefranche.

Cette ligne ne servirait pas uniquement à la demande touristique, mais desservirait aussi certaines communes intermédiaires. Elle faciliterait les déplacements professionnels ou scolaires, permettrait de monter facilement à Villefranche ou Trévoux, et relancerait, du moins en partie, l'économie locale. L'exode professionnel vers Lyon, principalement en voitures, aurait son pendant inverse : des remontées en transports en commun pour visiter le potentiel touristique du Nord lyonnais.

Ce flux susciterait un élan économique local.

Les stations principales, notamment à fort potentiel touristique, pourraient disposer de petites cellules de mini-bus, de taxis, ou de locations de voitures, qui prendraient le relais et permettraient de visiter toute une zone aujourd'hui difficilement accessible si tu n'as pas de véhicule. Ce système mettrait une large offre touristique à portée des visiteurs lyonnais.

Un tel projet nécessiterait une longue étude et un lourd investissement. Cependant, un étranger venu en avion, qui sur Lyon entendrait parler des Pierres Dorées, pourrait aisément remonter à Trévoux, et ainsi s'immerger dans le patrimoine de la région. En voyant la publicité dans le transport en commun lui-même, il aurait certainement envie de prolonger sa visite sur Ars-en-Formans.

C - Mettre en place un programme d'optimisation de la mobilité complété d'une politique énergétique durable.

Le but de ce dernier projet est d'améliorer l'accessibilité à notre territoire et la circulation dans le territoire tout en limitant son impact écologique. Il doit réussir à développer les modes de transport permettant de quitter ou de se rendre facilement sur le territoire. Une fois entrée, toute personne doit être capable de circuler aisément au sein même de celui-ci. Cela implique que le projet doit s'appuyer sur une utilisation forte des transports en commun pour limiter la congestion et baisser l'impact écologique dû aux déplacements. Parallèlement à cela, il faut utiliser le plus possible les ressources présentes dans notre zone d'étude, en particulier si leur utilisation a un impact faible sur l'environnement. Cela diminue les déplacements nécessaires et ainsi contribue à la résolution des problèmes de trafics et de pollution.

Ce projet combat ainsi la congestion et revalorise le val de Saône ainsi plus accessible. Le pôle touristique ainsi que l'« écoquartier » s'appuie sur celui-ci pour mieux se développer.

C.1 - Favoriser l'accessibilité au territoire

Dans cette partie du projet, il s'agit de développer les modes d'accès et d'échange. Le territoire est facilement rejoint en automobile grâce à l'autoroute. Cependant la pollution importante générée par ce type de transport et le trafic difficile sur celle-ci nous a conduits à nous diriger vers d'autres solutions déjà existantes. Nous proposons ainsi ici de nous appuyer sur deux modes de transport : fluvial et ferroviaire.

C.1.a - Adapter les infrastructures de transport fluvial en fonction des perspectives d'avenir

Le port de Villefranche est le second port du bassin Saône-Rhône-Méditerranée en termes de tonnage de transit (1,3 millions de tonnes), après le port de Lyon Edouard Herriot (1,5 millions de tonnes). Ce port est donc une plateforme d'importance, puisque le trafic total sur tout le bassin est de l'ordre de 6 millions de tonnes (Données VNF). L'activité du port de Villefranche est principalement du transit de vrac, avec 600 000 tonnes de matériaux de construction divers (granulats..), et 150 000 tonnes de produits céréaliers.

En ce qui concerne le transport de matériaux de BTP, les ports de Villefranche, d'Edouard Herriot, et de Solaize-Serezin sont très complémentaires, puisqu'ils participent tous à répondre à la demande croissante de matériaux



Figure 80 - Un fort potentiel de report modal
Source : Rapport VNF

C - Mettre en place un programme d'optimisation de la mobilité complété d'une politique énergétique durable.

permettant de se diriger vers Lyon. Ainsi, l'ouverture des gares de Trévoux, Reyrieux et Genay offrent la possibilité à des gens qui ne prenaient pas le TER précédemment de découvrir ce mode de transport plus économique.

De plus, il serait judicieux de travailler sur un renforcement de l'offre sur la ligne Lyon-Mâcon déjà existante. La forte affluence ainsi que nos autres propositions dans ce projet le justifierait. Les transports en commun doivent parallèlement être développés pour circuler sur le territoire.

C.2 - Améliorer la mobilité sur le territoire

C.2.a - Des transports tournés vers le train

Si l'offre TER a la possibilité d'augmenter facilement, cela en fait un atout pour notre territoire. Toute personne souhaitant le quitter peut le faire grâce aux trains. Pour amplifier ce phénomène et ainsi diminuer l'usage de la voiture, il faut rendre ce service facilement accessible. Cela passe dans un premier temps par le développement des places de stationnement dans les gares en adéquation avec l'augmentation de la fréquentation. Le but est de permettre aux gens n'habitant pas en ville, et n'ayant pas accès aux transports en commun de se rendre facilement dans les gares. De plus, pour ne laisser aucune personne de côté, le projet se doit de proposer

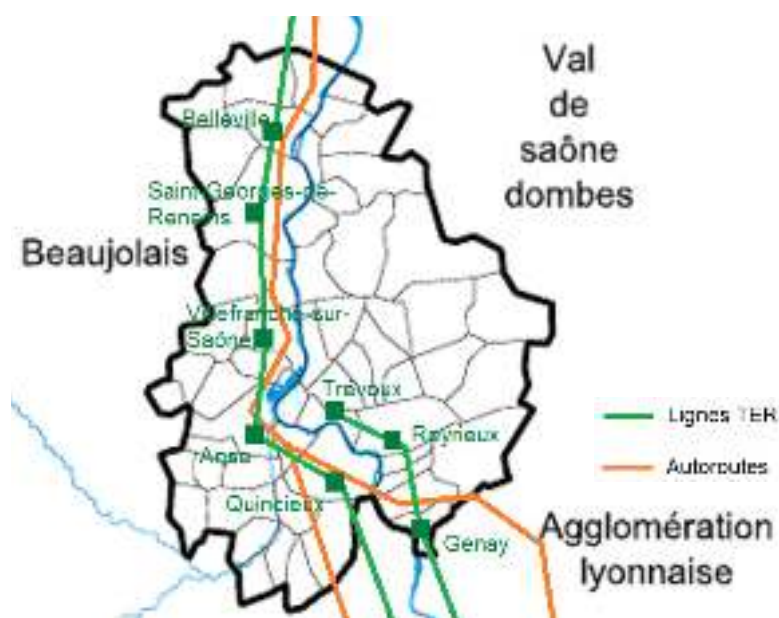


Figure 82 - Carte de l'offre TER et autoroutière après ouverture de la ligne Sathonay Trévoux
Source : Equipe Projet 8

des moyens d'accès aux gares pour les personnes n'ayant pas d'automobiles. Le transport à la demande est une solution déjà développée, en particulier sur la rive Ouest. Ce type d'offre moins coûteux que les lignes permanentes sous exploitées doit continuer à se développer de chaque côté de la Saône mais aussi entre les deux rives. C'est la solution la plus adaptée en milieu rural pour les personnes sans véhicule. Parallèlement, il peut être proposé un service de locations d'automobiles dans les gares ainsi que dans quelques points clés. Ce service peut être proposé aux personnes en recherche d'emplois, n'ayant pas les moyens de s'acheter un véhicule pour se déplacer et ainsi rechercher efficacement une activité professionnelle.

Pour faciliter les déplacements à proximité des pôles de Villefranche, Jassans, Trévoux et Reyrieux, nous envisageons la mise en place de voitures électriques utilisables par tous ainsi que de vélos. Ces véhicules seraient en location dans des lieux adéquats ; en particulier près des gares. Ces dernières deviennent alors des centrales de mobilités combinant un nombre certain de modes de transport. Les moyens de paiement pour leur utilisation sont détaillés dans le paragraphe suivant.

C.2.b - Favoriser le covoiturage

Il faut également dans ce projet s'appuyer sur une pratique de plus en plus courante et efficace contre la hausse du trafic routier : le covoiturage. Celui-ci peut être développé s'il est pratique et organisé. Nous proposons ici de nous appuyer sur les sites déjà existants par souci de simplicité pour l'utilisateur. Ces sites sont www.covoiturage.ain.fr et www.covoiturage-rhone.fr. Quelques modifications peuvent être apportées à ces sites après consultation des conseils généraux en question. Le grand défaut des sites de covoiturage est l'absence de base de données communes à l'ensemble d'entre eux, permettant d'accéder à des propositions de covoitages n'ayant pas été déposées sur le site en question. Les élus du territoire pourraient militer pour que ce système se mette en place, tout en le faisant déjà pour les deux sites en question. Pour développer ce covoiturage dont les outils à perfectionner existent déjà, le projet prévoit de sensibiliser les automobilistes de la région grâce à une campagne de publicité. Ainsi chacun est tenu au courant des possibilités offertes. En parallèle, il faudrait développer autour de la Saône des aires de covoitages. Celles-ci ont pour but de sécuriser ce type de pratique ainsi que de le faciliter. Ces aires, particulièrement développées en Bretagne ont fait leur preuve. Nous proposons de les développer à proximité des grands axes routiers ainsi que des stations de transports en commun pour développer la complémentarité des transports individuels et collectifs.

C.2.c - Des alternatives à la voiture attractives

C.2.c.i - Des transports simples à utiliser

Si l'alternative à la voiture est pour une personne quelconque l'utilisation du réseau de bus de Villefranche-sur-Saône, puis le TER et enfin le réseau TCL, cela nécessite l'achat de trois types de titre de transport. Une solution peut être un titre de transport multimodal. Celui-ci prend la forme d'une carte rechargeable. L'utilisateur peut alors avec cette carte payer un titre de transport ou transport à la demande dans les villes de notre territoire, accéder au service de voitures électriques et de vélo. Un partenariat avec la SNCF permettrait au possesseur de payer un billet de TER avec. De plus, il est facile de proposer à l'utilisateur de payer directement un abonnement de train, de bus ou autre, pour la durée qu'il souhaite, grâce à la création de bornes (où il peut également recharger sa carte) dans les gares ou arrêts de bus très fréquentés. Une utilisation commune de cette carte avec le réseau de transport de Lyon est lui-même envisageable.

Cette simplicité d'utilisation encourage l'utilisateur à se tourner vers les transports en commun. La réduction des coûts augmentent également leur attractivité.

C.2.c.ii - Un faible coût pour l'utilisateur

Ces tarifs incitatifs peuvent être de plusieurs sortes. Pour limiter l'usage de la voiture par les étudiants résidant dans notre territoire et n'ayant pas accès à la formation de leur choix sur ce dernier, les tarifs TER doivent être faibles. Cela peut passer par un financement à l'échelle du département ou de la région. Il se justifie par la nécessité de baisser le trafic routier qui lui-même à un coût important pour les collectivités. De même, des offres attractives pour les travailleurs quittant régulièrement le territoire peuvent les dissuader d'utiliser un véhicule individuellement. Cela peut être envisagé en partenariat avec les entreprises ayant de nombreux employés pouvant prendre le train. Ce coût réduit reste probablement la meilleure

façon de développer efficacement l'utilisation du train. Bien entendu, l'offre de trains régionaux doit être proportionnelle à la fréquentation.

De même, l'usage des transports en commun à Villefranche-sur-Saône peut être fortement développé en réduisant le coût pour l'utilisateur. Ainsi, dans notre projet, nous proposons à l'image d'Aubagne ou de Tallinn dès 2013, la gratuité des transports en commun à Villefranche. Le coût supporté par l'utilisateur est de toute façon relativement faible lorsqu'il paie. En contrepartie, le coût pour la collectivité dû aux contrôles et à l'utilisation de la voiture est moindre. Cela implique une très probable forte augmentation de la fréquentation des transports en commun comme cela a été observé à Aubagne. Ainsi, Villefranche deviendrait un exemple quant à son réseau de transport en commun. La voiture serait beaucoup moins présente, non seulement dans l'écoquartier mais aussi dans l'ensemble de l'agglomération. Plus l'utilisation des transports en commun est développée, plus il est facile de proposer des lignes répondant aux exigences des citoyens.

L'ensemble de ce projet vise en premier lieu à offrir à l'utilisateur un réseau de transport adapté, moins coûteux et ayant un impact écologique faible. En parallèle, il est nécessaire d'utiliser efficacement les ressources du territoire pour également limiter l'empreinte écologique de celui-ci.

C.3 - Point de vue durable de la gestion des déchets et de la gestion de la vulnérabilité énergétique

Cette partie permet de mettre en lumière ce qui doit être fait afin d'assurer la pérennité du confort de chacun des habitants de notre territoire mais aussi de diminuer la vulnérabilité énergétique.

C.3.a - Gestion des déchets

Nous avons vu que la gestion des déchets récoltés sur notre territoire pose actuellement problème et qu'aucune des autorités de notre territoire n'a réellement trouvé de solutions pour le moment. Il serait donc intéressant d'initier une démarche de projet à ce sujet-là.

Il existe une partie des déchets qui est traitée sur place, dans différentes structures, et le reste qui est transporté hors de notre territoire. L'exposé de cette partie de projet se fera donc en deux temps successifs.

Tout d'abord, diverses solutions pourraient être trouvées pour mieux valoriser les déchets traités sur place. Nous intéresserons ici à une en particulier. Il existe une méthode indienne, déjà mise en œuvre sur l'île Maurice, qui permet de composter les déchets collectés. Ces derniers sont amenés par camion sur la plateforme d'usines où ils sont pesés puis triés. Une bactérie est ensuite injectée ce qui va permettre une méthanisation, et donc un compostage, accélérée. Il faut ensuite retourner les déchets à intervalles réguliers. Le composte obtenu peut être ensuite utilisé ou vendu.

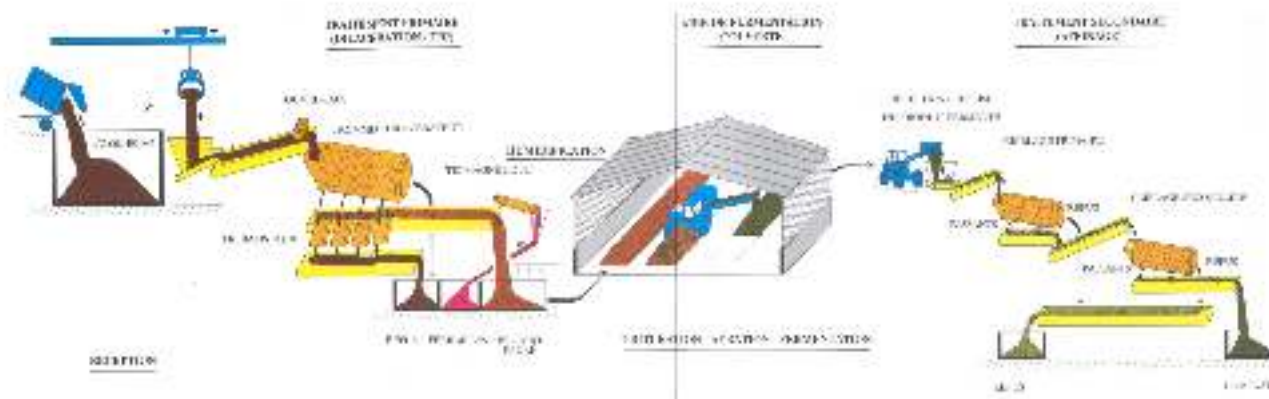


Figure 83 - Illustration du fonctionnement d'une usine de compostage
Source : www.sirdomdi.com

L'installation d'une telle usine pourrait permettre de gérer des centaines de milliers de tonnes supplémentaires de déchets ménagers, mais aussi d'embaucher quelques centaines de personnes localement pour s'occuper du fonctionnement et de l'entretien des installations.

De plus, le composte produit pourrait permettre de créer un marché local, voir régional, qui pourrait participer à la relance économique de notre territoire. Ce composte pourrait aussi être utilisé dans l'agriculture afin de réduire les utilisations d'engrais chimiques susceptibles de polluer les zones de captage d'eau potable.



Figure 84 - Exemple d'un projet d'usine de compostage à Chagny
Source : Le journal de Saône et Loire

Pour les déchets acheminés vers l'extérieur du territoire, il pourrait être intéressant de mettre en place un moyen de transport plus « écologique » que l'utilisation des poids lourds. Il serait intéressant d'utiliser les voies de chemin de fer déjà présentes mais aussi de s'appuyer sur le réseau de transport fluvial via la Saône qui est un axe majeur de notre territoire.

C.3.b - Energie et avenir

Les communes de notre territoire d'étude sont essentiellement rurales et présentes donc une certaine vulnérabilité énergétique liée aux déplacements mais aussi au logement pour ces foyers. Des solutions ont déjà été évoquées, telles que l'utilisation des énergies éoliennes. Cependant, rien n'a encore été fait pour éviter de passer de cette vulnérabilité à une précarité énergétique. Il existe pourtant des solutions alternatives aux énergies non renouvelables, telles que la géothermie.

Une étude, cofinancée par le Conseil Région Rhône-Alpes, l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME), la Direction Régionale de l'Environnement, de

C - Mettre en place un programme d'optimisation de la mobilité complété d'une politique énergétique durable.

l'Aménagement et du Logement de la région Rhône Alpes (DREAL) et le Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM), a été menée sur la région Rhône-Alpes afin de savoir si le territoire est propice à l'installation d'une centrale géothermique. Il est ressorti que notre territoire du Val de Saône possède les potentialités pour que la géothermie très basse énergie devienne une source d'énergie pour le chauffage des logements et des locaux publics mais aussi les serres ou autres infrastructures comme les piscines publiques.

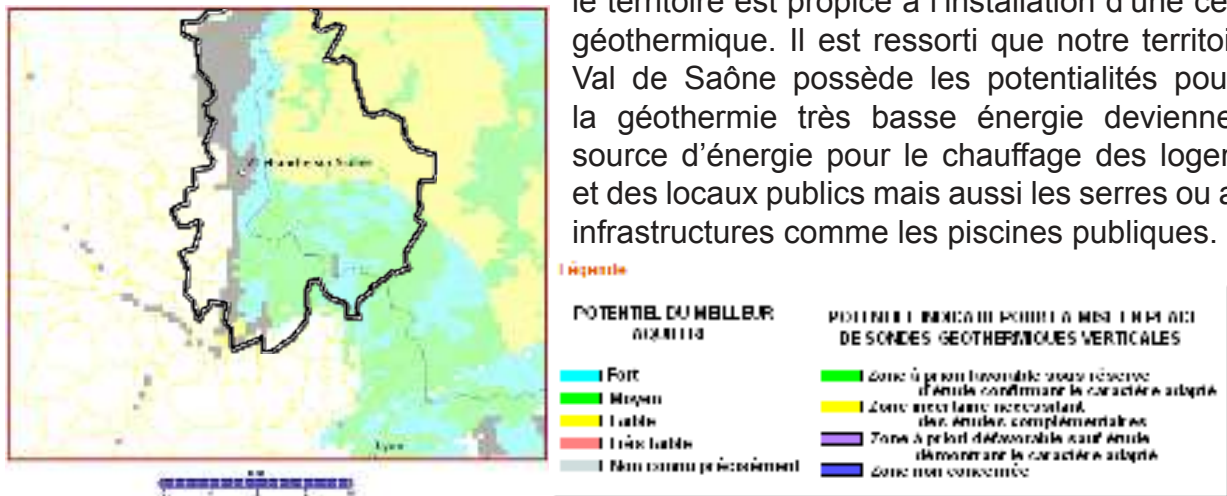


Figure 85 - Carte des potentialités géothermiques
Source : site internet du BRGM

Le principe est que les calories emmagasinées dans les sols peuvent être captées et réutilisées en termes de chauffage, par exemple, grâce à l'installation d'une pompe à chaleur.

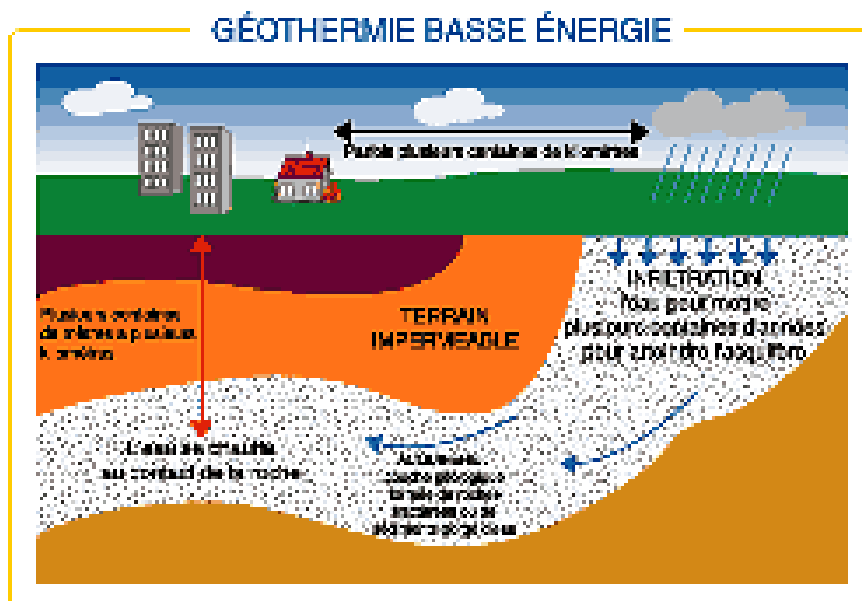


Figure 86 - Principe de la géothermie
Source : Futura-maison

La mise en place d'une telle structure pourrait permettre la production d'énergie de chauffage sur notre territoire et ainsi de réduire la vulnérabilité liée au logement tout en réduisant l'empreinte écologique de celui-ci.

Partie 3

Evaluation par rapport aux objectifs de développement durable

A - Objectifs de développement durable

Après avoir élaboré ces projets, il est important de savoir s'ils répondent ou non aux objectifs de développement durable fixés par la commande. Pour cela, il faut trouver des indicateurs capables de mettre en évidence une évolution et de la quantifier.

Les objectifs à atteindre sont de natures environnemental, économique, sociale et gouvernementale. Le projet idéal serait capable de répondre à tous ces objectifs et donc de solutionner en grande partie les fragilités mises en évidence par le diagnostique. Seulement, la réalité est moins évidente. Nous avons donc tenté d'établir un projet équilibré qui traite la majorité des objectifs de manière partielle ou complète. Les objectifs généraux sont ensuite déclinés en sous-objectifs plus précis qui peuvent être rattachés plus facilement à des actions concrètes. Pour quantifier leurs impacts, il faut que des indicateurs soient mis en place. Ceux-ci sont des paramètres qui évoluent et sont capables d'indiquer si les objectifs auxquels ils sont associés sont oui ou non atteints grâce au projet.

Dans cette partie, il est donc question de poser un regard critique sur les actions évoquées mais aussi de démontrer l'efficacité des projets que nous proposons pour améliorer le fonctionnement du territoire du Val de Saône. Cette évaluation permettra de comprendre parfaitement pourquoi nous avons choisi ce programme là. De plus, elle montrera ce qui sera fait sur le terrain et donc les conséquences directes de notre projet. L'évaluation se divise donc en quatre grands points que sont les objectifs de développement durable, la relation Est-Ouest améliorée au profit du développement durable, l'objectif de faire du territoire un pôle touristique pour une économie durable et les volontés de s'inscrire dans les volontés nationales du Grenelle de l'environnement, qui sont développés dans ce qui suit.

B - Une relation Est-Ouest améliorée au profit du développement durable

Ce projet vise à unifier les rives droite et gauche (notamment par la construction du pont mode doux) de la Saône et à affirmer la politique de respect d'environnement et de recherche de compétitivité du territoire du Val de Saône. Ainsi, les infrastructures mises en place se doivent d'être une vitrine des capacités d'innovations et du savoir faire du territoire en matière de respect des ressources et d'énergie renouvelables. Dans cette optique, les écoquartiers (qui se doivent de consommer 23% d'énergie provenant de ressource renouvelables) et le Lycée agricole (devant respecter la RT2012) doivent permettre aux industriels de progresser et d'élaborer des solutions nouvelles quand aux problèmes environnementaux, aux problèmes de qualité de vie, de traitement des déchets, de gestion des exploitations agricoles...

Les transports occupent une place importante dans ce projet car ils sont un enjeu majeur dans la réduction des émissions de CO2 et dans la réalisation de progrès sociaux pour permettre à tout le monde de se déplacer malgré l'augmentation des prix du carburant. Ainsi, dans un souci de respect de l'environnement et de qualité de vie, les transports en communs et les modes doux sont soignés au détriment de la voiture. En tablant sur une fréquentation des transports en communs de 5000 voyageurs journaliers sur la zone, les émissions de CO2 diminueraient significativement.

Les logements sociaux occupent eux aussi une place importante. Les quartiers mis en place devront accueillir un minimum de 20% de logements sociaux. Pour favoriser la mixité sociale, ces logements devront être soignés et cohabiter avec des logements haut de gamme visant à accueillir les populations actives s'installant dans la région.

En fin, ce projet vise à créer une zone de couture entre la rive Est et Ouest de la Saône. Ainsi, les communes de Villefranche et de Jassans Riottier porteuses du projet doivent mettre en place une gouvernance commune pour réaliser à bien ce projet en favorisant la concertation avec les acteurs économiques, associatifs et les riverains des deux cotés de la Saône. Ce projet doit aussi permettre de resserrer les liens entre la communauté d'agglomération de Villefranche et la communauté de communes Porte Ouest de la Dombes.

Objectifs généraux	Objectifs	Adaptation globale
OBJECTIFS ENVIRONNEMENTAUX		
Réduction des émissions de gaz à effet de serre	Décourager l'usage de la voiture par des routes étroites, des places de stationnement limitées qui s'ajoute à une offre de stationnement importante en périphérie du secteur.	
	Encourager l'usage des modes doux.	
	Encourager l'usage des transports en communs	
	Les constructions respecteront la RT2012 pour limiter la consommation d'énergie et donc l'émission de GES.	
Préserver la biodiversité	Mise en place d'une trame verte pour réintroduire les espèces végétales locales en centre ville.	
Préserver la ressource en eau	En raison des problèmes de gestion de l'eau et des risques sanitaires dus à l'utilisation intensive de pesticides, le lycée agricole pourrait mettre en place un enseignement basé sur le respect de la ressource.	
Maintenir un environnement respectueux de la santé et du bien être vis-à-vis de la qualité de l'air	Application de la RT2012.	
	Proposer un environnement riche en végétation.	
	Limiter l'usage de la voiture.	
Contribuer au développement des énergies renouvelables	Acquisition du label « écoquartier »	

Indicateurs et prévision	Commentaires	Adaptation
	Cet objectif mené conjointement au précédent vise à rendre le secteur le plus perméable possible aux modes doux.	
Arrivé à une moyenne de 5000 usagers par jour.	L'offre de transports en commun assurera un lien fort entre les deux parties de la Saône. Elle permettra aussi d'assurer la liaison avec Villefranche et Jassans.	
La mesure du B_{bio} caractérise l'optimisation du bâti en terme d'énergie grise, de chauffage, de refroidissement et d'éclairage. L'énergie primaire maximale associée au chauffage, de refroidissement, d'éclairage, de production d'eau chaude sanitaire et d'auxiliaires (pompes et ventilateurs) ne doit pas dépasser $50kWh_{EP}/(m^2.an)$ en moyenne (des modulation interviennent en fonction de la localisation géographique, du type de bâtiment...)		
L'ensemble des essences utilisées devront être locales et issues de la sylviculture de la région.	Les essences pourront être les suivantes : chênes décidus, chênes sempervirents, hêtres, châtaigniers, robiniers.	
Étanchéité des bâtiments augmentée $Q_{4PaSurf} < 0,6 m^3/(m^2.h)$. Il caractérise le volume d'air s'échappant de la maison par unité de surface et de temps avec une différence de pression de 4Pa.	L'étanchéité permet d'optimiser le rendement énergétique, d'optimiser le rendement des VMC et donc de s'assurer de la qualité de l'air dans la maison. Elle assure aussi le confort acoustique et thermique du bâtiment.	
	Contribue au confort acoustique, visuel du secteur. Permet aussi de créer un environnement plus calme et moins stressant pour ses usagers.	
La part de l'énergie provenant de ressources renouvelables par rapport à l'énergie totale consommée par les bâtiments doit être supérieure à 23%. Ces quartiers doivent être exemplaire en ce qui concerne la gestion de l'eau, la gestion des déchets, et d'énergie grise.	Le projet doit promouvoir l'innovation en termes de lutte contre l'épuisement des ressources.	

OBJECTIFS ÉCONOMIQUES			
Contribuer à la compétitivité de l'économie française et européenne	La mise en place d'écoquartiers oblige les industriels de la région à apporter des solutions innovantes et financièrement acceptables pour optimiser le traitement des eaux, des déchets...		
Contribuer au développement de l'emploi local et soutenir les territoires en perte d'attractivité	Création de commerces de proximité.		
	Lignes de transports en commun		
	Création du lycée agricole comme symbole de l'excellence agricole de la région.		
	Construction des infrastructures.		
Contribuer à favoriser les démarches d'innovation par la collaboration des instituts de recherche avec le monde économique	La construction d'écoquartiers		
	Le lycée agricole.		
OBJECTIFS SOCIAUX			
Contribuer au progrès social	Offrir des logements sociaux de qualité.		
Contribuer à la réduction des inégalités sociales et territoriales	Développer la mixité sociale.		
OBJECTIFS DE GOUVERNANCE			
Favoriser la participation des citoyens dans les décisions publiques ainsi que l'implication de tous les acteurs concernés	Elaboration des projets d'infrastructures (pont, ligne de tram, lycée) en favorisant la participation des citoyens.		
	Réalisation du dossier écoquartier		
Rechercher l'efficacité des dispositifs de gouvernance			

	Ces écoquartiers sont une vitrine du savoir faire de la région. Ils doivent aussi s'insérer de manière respectueuse dans un territoire déjà riche de son architecture et se retournent souvent vers l'artisanat local.		
	Réserver les rez de chaussée pour les commerces de proximité		
		Elles offrent des emplois pour les chauffeurs mais aussi pour les sociétés d'entretien et pour les organismes locaux chargés de gérer les trafics.	
	Il permet de créer des emplois liés à l'enseignement. Il permet aussi la reconversion de certains agriculteurs. Il attire à Jassans et Villefranche une population jeune et dynamique appelée à reprendre par la suite les exploitations locales.		
	Attribuer plus de 70% des lots à des entreprises présentes sur notre territoire d'étude.	La construction est l'occasion de promouvoir les savoirs faire locaux. Elle permet aussi de dynamiser l'économie du val de Saône en engageant des entreprises locales (dans la mesure du possible). C'est aussi l'occasion pour ces entreprises d'acquiescer des nouveaux savoir faire les rendant plus compétitives (notamment sur les solutions avant-gardistes des écoquartiers).	
	Pour obtenir le label, le projet doit se montrer innovant et ingénieux face aux problèmes environnementaux, sociaux et économiques actuels.		
		Il peut lui aussi promouvoir la capacité d'innovation de cet territoire en mettant en place des systèmes d'agriculture nouveaux prenant fortement en compte ces problèmes d'épuisement des ressources et de responsabilisation des exploitations.	
	20% de logements sociaux dans les écoquartiers.	Ces logements profiteront de tout le confort du aux innovations et à la RT2012. Ils bénéficieront en plus du cadre de vie soigné, de la proximité avec les transports en communs et les axes de mode doux.	
	Les écoquartiers doivent proposer 20% de logements sociaux parmi lesquels du locatif et de l'accession au logement.	Le but est de proposer des logements sociaux performants et des logements haut de gamme pour attirer les cadres des zones d'activités à s'y installer et à cultiver cette mixité sociale.	
	<ul style="list-style-type: none"> • Réunions d'information et débats autour de la question d'écoquartier. • Ecoute des besoins, des requêtes des habitants et des acteurs économiques et sociaux pour la réalisation du dossier d'écoquartier. 	Le label écoquartier met l'accent sur la nécessité de promouvoir la participation des citoyens et sur l'importance de l'écoute des acteurs.	

C - Faire du territoire un pôle touristique pour une économie durable

Le projet, sous son angle touristique, cherche à mettre en avant l'opportunité qu'offre le territoire. Celui-ci est au centre de pôles touristiques variés (étangs de la Dombes, routes des vins, Pierres dorées, Monts d'or) qu'il touche sans pleinement les contenir, et possède ses propres atouts telles la Saône, l'équitation et les activités aquatiques. Sans posséder entièrement le bâti en Pierres Dorées, plus conséquent à l'Ouest, ni les étangs de la Dombes, qui n'existent que plus à l'Est, le périmètre offre l'avantage de pouvoir les proposer tous les deux, en même temps, notamment avec un système de transport collectif (TC) qui faciliterait le passage d'un site à l'autre. Il se résume donc en quatre objectifs :

1. Mettre en place une cellule de coordination de l'offre touristique, qui sera un point de connexion entre les élus publics et les acteurs privés. Elle permettra des actions publiques ciblées, et d'adapter l'offre à la demande.
2. Anticiper la demande d'hébergement par une forme adaptée, c'est-à-dire lancer une étude terrain pour préciser l'évolution des fréquentations des sites touristiques et les besoins en logements des visiteurs selon leur typologie, et orienter ensuite les constructions ou les activités.
3. Élaborer un guide complet de l'offre au départ du périmètre et préparer une campagne de publicité adaptée, c'est-à-dire lancer une étude de stratégie publicitaire et créer un site web à destination de tout visiteur potentiel, sur lequel le guide sera proposé en téléchargement.
4. Faciliter les déplacements des touristes c'est-à-dire lancer l'étude d'une boucle TC Villefranche-sur-Saône / Trévoux, qui desservirait aussi Ars-sur-Formans et l'Arbresle. Cette boucle TC permettrait de rejoindre les pôles touristiques et donc de faciliter le passage de l'un à l'autre en peu de temps. Le territoire profitera alors de l'attractivité des pôles extérieurs tout en les proposant tous.

Il apparaît donc que cet aspect du projet participe aux objectifs socio-économiques et de gouvernance de la commande. Le transport collectif aurait aussi un intérêt environnemental.

Objectifs généraux	Objectifs	Adaptation globale
OBJECTIFS ENVIRONNEMENTAUX		
Réduction des émissions de gaz à effet de serre	Faciliter les déplacements, avec la boucle TC touristique	
Préserver la biodiversité		
Préserver la ressource en eau		
Maintenir un environnement respectueux de la santé et du bien être vis-à-vis de la qualité de l'air	Anticiper la demande d'hébergement par une forme adaptée	
Contribuer au développement des énergies renouvelables		
OBJECTIFS ÉCONOMIQUES		
Contribuer à la compétitivité de l'économie française et européenne	Élaborer un guide complet et préparer une campagne de publicité, avec un site web touristique à destination de tout visiteur potentiel	
Contribuer au développement de l'emploi local et soutenir les territoires en perte d'attractivité	Faciliter les déplacements, avec une boucle TC	
	Mettre en place une cellule de coordination de l'offre touristique	
Contribuer à favoriser les démarches d'innovation par la collaboration des instituts de recherche avec le monde économique		
OBJECTIFS SOCIAUX		
Contribuer au progrès social		
Contribuer à la réduction des inégalités sociales et territoriales	Faciliter les déplacements, avec la boucle TC	
OBJECTIFS DE GOUVERNANCE		
Favoriser la participation des citoyens dans les décisions publiques ainsi que l'implication de tous les acteurs concernés	Mettre en place une cellule de coordination de l'offre touristique	
Rechercher l'efficacité des dispositifs de gouvernance	Mettre en place une cellule de coordination de l'offre touristique	

	Indicateurs et prévision	Commentaires	Adaptation
	Nombre de personnes utilisant la boucles par mois	Identifier quelle part revient au tourisme, et quelle part correspond à un transfert des déplacements VL sur le TC	
	Surfaces vertes gagnées (campings, végétalisation)		
	<ul style="list-style-type: none"> • Sondage dans la boucle TC ou sur certains sites, pour savoir comment ils ont appris l'existence des activités. • Combien de visites du site web / mois • Nombre de touristes étrangers 		
	Nombre d'emplois créés aux stations de dessertes (Taxi, bus, commerces, ...)		
	Nombre touristes gagnés sur le territoire par an		
		Les gens pourront se déplacer pour moins chers sur le territoire, et donc plus facilement trouver du travail plus loin mais à proximité de chez soi	
	Nombre de demandes du privé remontées au public par la cellule	La cellule de coordination est porte privilégiée de contact entre élus publics et touristes ou activités touristiques privées	
	Nombre de demandes d'associations privées qui se forment en relation avec la cellule	Les associations créent les demandes publiques	

D - S'inscrire dans les volontés nationales du Grenelle de l'environnement

Pour évaluer notre projet par rapport aux objectifs environnementaux, socioéconomiques et de gouvernance, nous avons fait un certain nombre d'hypothèses simplificatrices de façon à avoir une idée globale de ses effets.

D.1 - Objectifs environnementaux

Notre projet vise à limiter l'usage des transports routiers d'une part et utiliser des ressources ou infrastructures locales pour limiter l'usage des transports en général d'autre part.

Si l'**augmentation des produits acheminés par le fleuve** atteint 10% d'ici une dizaine d'années (ce qui suit l'augmentation globale sur le bassin Saône-Rhône-Méditerranée), cela représente 130000 tonnes supplémentaires. La consommation de CO₂ pour le transport fluvial est d'environ 20 g/t.km contre 80 g/t.km pour le transport routier. Pour un trajet routier évité de 200 km, cela représente 26 millions de tonnes kilomètres. Une réduction de 60 g/t.km de CO₂ correspond donc à **1560 tonnes** de CO₂ non émis grâce à cette augmentation. Une augmentation de 20% correspond à **3120 tonnes**.

Evaluons l'effet du projet au niveau des transports en commun désormais. Compte tenu de la population située à proximité des gares sur **la ligne Sathonay Trévoux** et de la fréquentation de la ligne Mâcon Lyon, nous estimons qu'environ 1500 trajets pourraient quotidiennement être effectués sur cette ligne (5000 sur la rive ouest). Si de plus, une augmentation de 50% sur 10 ans est envisageable sur ces lignes grâce aux aménagements proposés, cela représenterait un total de 5000 trajets quotidiens supplémentaires, d'environ 30 km. Les émissions en voitures pour ce trajet sont d'environ 150 g/km contre 40g/km en TER. Le nombre de kilomètres parcourus en train plutôt qu'en voiture serait de 150000 par jour. Si l'augmentation est progressive, d'ici 10 ans cela représenterait une baisse des émissions de CO₂ d'environ **30000 tonnes**. Une augmentation de 100% identique à celle observée ces 10 dernières années en région Rhône-Alpes, représenterait **50000 tonnes**.

De même si **le covoiturage se développe** conformément aux intentions et que ce taux de covoiturage passe de 5% aujourd'hui à 10%. Si nous supposons que dans ce cas 2 personnes se trouvent dans les voitures en covoiturage, le taux d'occupation passerait de 1,3 à 1,34 personnes/véhicule. Cela représenterait pour les seuls 11000 véhicules sortant de l'autoroute A6 à Villefranche, une baisse de 330 véhicules par jour. Un taux d'occupation de 2,5 personnes par voiture en covoiturage le taux d'occupation passerait à 1,36 pers/véh (baisse de 510 véhicules). Un taux de covoiturage à 20% avec 2,5 personnes par voitures représenterait un taux d'occupation à 1,49 pers/véh soit une baisse de 1400 véhicules. La baisse correspondante des émissions de CO₂ serait alors située sur 10 ans entre **5500 et 23000 tonnes**.

Une plate-forme 6 000 m² de tri-compostage des ordures ménagères est capable d'accueillir 180 000 tonnes métriques de déchets. Dans notre territoire il est produit environs 16 000 kilo tonnes d'ordures. Ce système permettrait de réduire la quantité de déchets exporté vers l'extérieur. De plus, le composte produit qui représente 45% en masse des déchets traités, c'est à dire 7 200 kilo tonnes, pourra être réutilisé dans l'agriculture.

L'impact des autres mesures est moindre et beaucoup plus compliqué à évaluer quantitativement.

L'ensemble de ces mesures contribuent parallèlement à l'amélioration de la qualité de l'air.

D.2 - Objectifs socioéconomiques

Le plus fort usage des transports en commun ainsi que le covoiturage participe au développement des échanges sociaux entre les habitants du territoire. L'amélioration de l'accessibilité au territoire est également un avantage pour l'ensemble des activités économiques. De plus, si le taux d'utilisation des transports en commun augmente fortement à Villefranche et Jassans, la ville sera certainement plus agréable et attractive. La gratuité des transports en commun à Aubagne s'est accompagnée d'une hausse de la fréquentation de 64% sur un an.

De plus, l'implantation d'une usine de compostage et d'une installation géothermique de chauffage permettrait de créer environ 250 emplois sur notre territoire qui pourrait être pourvus par les habitants locaux.

D.3 - Grille d'évaluation

Objectifs généraux	Objectifs	Adaptation globale	
OBJECTIFS ENVIRONNEMENTAUX			
Réduction des émissions de gaz à effet de serre	• Augmentation du transport fluvial		
	• Augmentation de la fréquentation des transports routiers collectifs		
&			
Maintenir un environnement respectueux de la santé et du bien être vis-à-vis de la qualité de l'air	• Augmentation du transport ferroviaire		
	• Augmentation du taux de covoiturage		
Préserver la biodiversité			
Préserver la ressource en eau			
Contribuer au développement des énergies renouvelables	Développement des énergies renouvelables		
OBJECTIFS ÉCONOMIQUES			
Contribuer à la compétitivité de l'économie française et européenne			
Contribuer au développement de l'emploi local et soutenir les territoires en perte d'attractivité	Création d'emplois		
Contribuer à favoriser les démarches d'innovation par la collaboration des instituts de recherche avec le monde économique			
OBJECTIFS SOCIAUX			
Contribuer au progrès social			
Contribuer à la réduction des inégalités sociales et territoriales	Réduction des coûts d'utilisation des transports en communs pour l'utilisateur		
OBJECTIFS DE GOUVERNANCE			
Favoriser la participation des citoyens dans les décisions publiques ainsi que l'implication de tous les acteurs concernés			
Rechercher l'efficacité des dispositifs de gouvernance			

	Indicateurs et prévision	Commentaires	Adaptation
	Volume de matériaux kilomètres : +25 à 50 millions de tonnes kilomètres		
	Voyageurs kilomètres		
	<ul style="list-style-type: none"> • Volume de déchets transportés kilomètres • Voyageurs kilomètres : +150000 à 250000 km/jour d'ici 10 ans 		
	Passager par véhicule : +0,05 à +0,1 d'ici 10 ans		
	Nombre d'installations	<ul style="list-style-type: none"> • Une usine de méthanisation • Une usine géothermique 	
	Nombre d'emplois créés : 250 emplois pour gérer les structures (déchets et énergie) + emplois transports en communs locaux	Environ 250 emplois créés pour gérer et faire fonctionner les deux structures	
	Prix moyen au kilomètre d'un titre de transport		

E - Evaluation globale

Objectifs généraux	Adaptation globale
OBJECTIFS ENVIRONNEMENTAUX	
Réduction des émissions de gaz à effet de serre	
Préserver la biodiversité	
Préserver la ressource en eau	
Maintenir un environnement respectueux de la santé et du bien être vis-à-vis de la qualité de l'air	
Contribuer au développement des énergies renouvelables	
OBJECTIFS ÉCONOMIQUES	
Contribuer à la compétitivité de l'économie française et européenne	
Contribuer au développement de l'emploi local et soutenir les territoires en perte d'attractivité	
Contribuer à favoriser les démarches d'innovation par la collaboration des instituts de recherche avec le monde économique	
OBJECTIFS SOCIAUX	
Contribuer au progrès social	
Contribuer à la réduction des inégalités sociales et territoriales	
OBJECTIFS DE GOUVERNANCE	
Favoriser la participation des citoyens dans les décisions publiques ainsi que l'implication de tous les acteurs concernés	
Rechercher l'efficacité des dispositifs de gouvernance	

Partie 4

Programme d'actions

A - Création d'écoquartiers

A.1 - Objectifs et description du projet

Pour répondre à l'arrivée de population la construction de logements est nécessaire, cependant, ces logements s'insèrent dans une région au fort patrimoine architectural (Pierres dorées). Il s'agit donc d'apporter de la modernité tout en respectant le bâti existant. De plus, ce territoire est très lié à son sol et



à son environnement il convient que ces constructions doivent être exemplaires en termes de consommations énergétiques, de traitement des eaux, d'implantation et de respect du sol. Ces nouveaux quartiers doivent aussi favoriser la mixité sociale en accueillant à la fois des logements sociaux, des appartements d'accession au logement et des propriétaires plus aisés. En fin ils devront permettre l'implantation de commerces de proximités pour participer au dynamisme sociale et économique du secteur.

A.2 - Cadre réglementaire

Le terme « Ecoquartier » caractérise un label mis en place par l'Etat pour encourager l'innovation et l'adaptation des bâtiments aux objectifs du Grenelle de l'environnement. Ainsi, pour bénéficier de ce label il est nécessaire de remplir un dossier dans lequel sont expliqués les objectifs minimaux à atteindre. Le plus important du point de vue énergétique étant une part d'au moins 23% d'énergie renouvelable dans la consommation d'énergie finale du quartier. La construction d'un projet d'écoquartier doit aussi se faire par concertation des habitants et des acteurs économiques de la zone.

Ces nouveaux bâtiments devront en outre respecter la réglementation thermique 2012 (RT2012).

A.3 - Gouvernance

Financeurs : Villefranche-sur-Saône, Jassans-Riottier et les départements de l'Ain et du Rhône.

Maitres d'ouvrages : Villefranche-sur-Saône et Jassans Riottier

Maitres d'oeuvres : architectes choisis lors du concours

Sociétés de construction : sociétés ayant remporté les appels d'offres (il faut chercher à privilégier les savoirs faire et les entreprises locales)

A.4 - Planning prévisionnel

Janvier 2013 : • Début des concertations avec les habitants des quartiers avoisinants et les acteurs économiques des zones d'activités à proximité.

- En parallèle et grâce aux demandes et idées émergentes des concertations, rédaction du dossier de candidature à l'obtention du label Ecoquartier.
- Début de l'acquisition des terrains.

Juin 2013 : • Lancement des concours d'architecture pour les écoquartiers.

Février 2014 : • Choix des architectes et appelle d'offre pour les sociétés de construction.

- Fin de l'acquisition des terrains

Juillet 2014 : • Choix des sociétés de construction

Août 2014 : • Début des travaux

Début 2020 : • Fin des travaux et inauguration officielle des quartiers

B - Réorganiser l'offre touristique pour dynamiser le territoire

B.1 - Objectifs et description du projet

Le territoire étant au centre de nombreuses activités touristiques, d'une grande variété, la mise en place d'une cellule de coordination serait d'un grand intérêt, tant pour soutenir l'économie locale, que dans la mise en place d'un système de gouvernance plus efficace, ici liée au tourisme.

Le but principal est de mettre à disposition du plus grand nombre la large offre d'activités tant culturelles que naturelles et sportives, qu'offre le périmètre sélectionné. En découlent des objectifs d'hébergement des visiteurs et d'aides au transport entre les sites touristiques.

B.2 - Cadre réglementaire

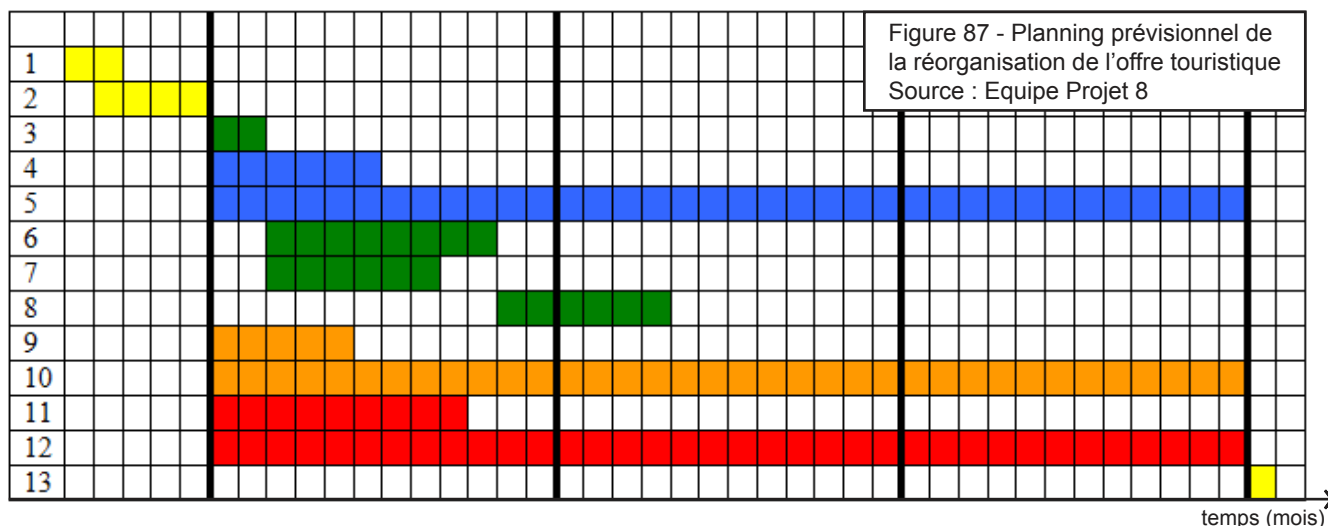
La compétence tourisme est mal définie. L'Etat et les collectivités territoriales, particulièrement la région, sont donc impliqués, plus au moins selon les cas. La compétence logement, plus largement urbanisme, revient aux communes, avec des directives de l'Etat (DTA) et bien sûr le code de l'urbanisme. Les SCOT donnent des tendances touristiques, les PLU et PLH orientent le logement mais pas réellement le logement touristique. La compétence transport est départementale, sauf en zone urbaine, où les communes prennent le relais (PDU). Aucun acteur public n'est donc exclu du champ des discussions.

B.3 - Gouvernance

La cellule de coordination crée un centre de rencontre des décideurs publics concernés par le tourisme, et participe déjà à ce niveau à une meilleure gouvernance. La cellule étant aussi porte d'entrée des remarques et revendications des touristes, elle permet notamment de faire remonter les idées du privé et de mettre en contact les associations qui créent la demande publique avec les acteurs publics du territoire. La forme de décision collective est alors à son niveau optimal.

Après réorganisation de l'offre touristique du périmètre, un poste sera conservé dans le but de maintenir l'information des touristes, notamment le site web, mais assurerait aussi cette liaison public-privé.

B.4 - Planning prévisionnel



1. Lemaire de Villefranche-sur-Saône (Bernard Perrut) : Contacter la Région Rhône-Alpes, le Rhône, l'Ain, les communes et les EPCI du périmètre, pour se réunir et décider de la cellule de coordination et ses missions.
Durée : 2 mois.
2. Le maire de Villefranche-sur-Saône (Bernard Perrut) : Créer une cellule de coordination de l'offre touristique dans toute sa variété,
 - a. 1er poste (CDD 3 ans) : chef de coordination (relation avec les élus, publicité du tourisme)
 - b. 2ème poste (CDD à préciser, plus administratif) : liaison Offices du Tourisme, création du guide touristique, aides au financement (recettes)
 - c. 3ème poste (CDD à préciser, plus technique) : gestion de la disponibilité des hébergements, aides à construction (dépenses), + suivi du projet boucle touristique TC

Si la région Rhône-Alpes et/ou les communes trouvent un accord, les 3 postes peuvent être des fonctionnaires territoriaux. A défaut, il faudra recruter 3 personnes.
Appel à candidature : **3 mois.**
Choix des personnes : **1 mois.**
3. Le chef de cordination touristique : Trouver un emplacement à Villefranche ou Jassans-Riottier pour les bureaux de la cellule (location ou bâtiments publics libérés)
Durée : 2 mois.
4. L'agent de liaison des offices de tourisme : Réalisation d'un guide touristique complet de l'offre au départ du territoire, avec horaires et tarifs en vigueur
Durée : 6 mois.
5. L'agent de liaison des offices de tourisme : Demande d'aides financières (Région, départements, préfecture, ministère de l'Artisanat, du Commerce et du Tourisme).
Durée : 3 mois + appels récurrents à soutien.
6. Le chef de cordination touristique : Consultation d'un bureau d'études pour stratégie publicitaire puis lancement de l'étude.
Durée : 3 + 5 mois.
7. Le chef de cordination touristique : Créer site web centralisateur, avec le guide complet en pdf, et des liens depuis divers autres sites (région, Gd Lyon).
Durée : 2 mois (Consultation) + 2 mois (Conception) + 2 mois (Réalisation).
8. Le chef de cordination touristique : Consultation, conception et réalisation de la publicité.
Durée : 6 mois.
9. L'agent Hébergement Déplacement : Consultation d'un bureau d'études pour stratégie d'hébergement touristique (fréquentations précises des hôtels, des campings, des chambres d'hôtes et leur localisation). Lancement de l'étude.
Durée : 2 + 3 mois.
10. L'agent Hébergement Déplacement : Lancer les procédures d'aides à la construction des hôtels, campings, ou création de chambres d'hôtes selon les priorités issues de l'étude.
Durée : 3 ans.
11. La cellule : Consultation pour Etudes du projet de boucle touristique en transport en commun : Intérêt ? Trajet ? Dessertes locales ? Relais locaux ?
Estimation des répercussions économiques.
Etudes d'avant-projet.
Durée : 3 + 6 mois.
12. La cellule : Consultations pour conception et réalisation de la boucle TC.
Durée : 1 an (Conception) + 6 mois (Réalisation).
13. Le maire de Villefranche-sur-Saône (Bernard Perrut) : Après réorganisation de l'offre touristique et fin des travaux, revoir la forme de la cellule en CDI (1 poste qui restera porte d'entrée des élus et des touristes)
Durée : 1 mois.

C - Faciliter et promouvoir le covoiturage

C.1 - Objectifs et description du projet

Pour réduire le trafic routier, il est nécessaire de s'appuyer sur le covoiturage en plein essor. Il représente un moyen, qu'il faut rendre banal d'ici quelques années, extrêmement efficace et peu coûteux pour diminuer ce trafic. Ce projet consiste à réorganiser ou créer les services permettant au covoiturage de se mettre en place. Le premier service est constitué des sites internet de covoiturage locaux qui doivent utiliser une base de données commune. Le second des aires de covoiturage à construire près des grands axes routiers et des communes, ou encore des gares pour permettre aux usagers de combiner plusieurs moyens de transport. De plus, le projet regroupe l'organisation de la promotion de cette utilisation plus économique de l'automobile. Elle doit être faite auprès de l'ensemble de la population mais aussi au sein des entreprises par des associations locales.



C.2 - Cadre réglementaire

Les aires de covoiturage proposées par les départements de l'Ain et du Rhône pour les communes importantes doivent être réalisées en partenariat avec ces communes tout en respectant leurs PLU. Ils peuvent également être réalisés en partenariat avec des commerces locaux (grandes surfaces) pour limiter les coûts. Ils devront disposer de places réservées aux personnes à mobilité réduite, l'accès doit être réglementé pour qu'ils ne deviennent pas des aires de stationnement ordinaires et doit être gratuit pour inciter au covoiturage.

C.3 - Gouvernance

Les départements de l'Ain et du Rhône sont chargés de fixer les communes où les aires doivent être implantées et les entreprises où les animations doivent être proposées. Les départements financeront la promotion du covoiturage. Ils participeront également à financer les aires de covoiturations avec les communes concernées. Ces dernières seront alors les maîtres d'ouvrage de la réalisation des aires.

C.4 - Planning prévisionnel

Janvier à mars 2013 :

- Création d'une base de données commune aux sites locaux de covoiturage en accord avec les différents acteurs (principalement Ain, Rhône, Rhône-Alpes et Grand Lyon).

- Recherche et choix des associations effectuant la promotion du covoiturage dans les entreprises.

Janvier à avril 2013 :

- Choix précis de l'emplacement des aires.

Avril 2013 :

- Distribution de tracts auprès de la population.

Avril à juin 2013 :

- Promotion dans les entreprises.

Mai à octobre 2013 :

- Appel à projets.

Juillet à octobre 2013 :

- Réalisation des aires s'il s'agit d'un partenariat avec un commerce.

Novembre 2013 à février 2014 :

- Appel d'offres pour la réalisation des travaux.

Mars 2014 à juin 2014 :

- Construction des aires.

Conclusion

Afin de répondre à l'appel à projets "Territoires, métropoles et mobilités durables" lancé par le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie sur le territoire du Val de Saône, nous avons réalisé cette étude transversale.

Nous avons ainsi mis en évidence une organisation et un fonctionnement spécifiques au Val de Saône. Ce territoire possède certaines faiblesses à contrôler mais surtout des atouts et du potentiel à exploiter. Il s'agit alors de développer de nouvelles actions pour promouvoir et faire évoluer ces potentialités dans le bon sens, tout en étant conscient des risques que cela peut engendrer. Faire de ce territoire très ancré dans son histoire et dans son identité propre, un endroit attractif et dynamique, a été une priorité pour nous. Il a fallu prendre en compte les activités existantes, comme l'agriculture et l'industrie, qui restent chères à la population, et trouver des idées novatrices afin d'en faire de nouvelles forces capables de porter l'économie de notre territoire et d'offrir de l'emploi aux habitants du Val de Saône et ainsi de le rendre plus autonome.

De plus, il a été important de répondre aux nouvelles problématiques environnementales imposées par le Grenelle. La gestion des déchets, de l'eau mais aussi des énergies sont des aspects importants aujourd'hui, puisqu'au centre des grands enjeux internationaux. Les innovations en matière d'énergies renouvelables plus durables pourraient permettre de se rapprocher d'une indépendance énergétique de notre territoire et ainsi de réduire les conséquences d'une augmentation toujours plus grande du prix de l'énergie.

Nous avons donc tenté de comprendre les évolutions déjà en cours mais aussi les volontés des différentes instances en place pour trouver le meilleur projet capable de satisfaire la majorité des acteurs mis en cause.

LISTE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 - Carte de synthèse du diagnostic territorial Source : Equipe Projet 8.....	13	Source : Données INSEE et Equipe Projet 8	28
Figure 2 - Façade de l'Eglise Notre des Marais à Villefranche.....	18	Figure 24 - Provenance des déplacements sur les villes source : SCOT Beaujolais	28
Figure 3 - Château médiéval de Trévoux	18	Figure 26 - Densité moyenne des communes du territoire en 2009 (en hab/km ²) Source : Données INSEE et Equipe Projet 8	29
Figure 4 - Quantité d'eau nécessaire pour fabriquer certains produits Source : CNRS - Dossier scientifique : l'eau	18	Figure 28 - Déplacements hors domicile-travail Source : SCOT Beaujolais Rapport de Présentation.....	29
Figure 5 - Les bâtiments industriels sont majoritairement situés autour de la Saône. Source : Données IGN, surface des bâtiments industriels	19	Figure 27 - Pourcentage de population motorisée en 2009 Source : Données INSEE et Equipe Projet 8	29
Figure 6 - Localisation des serres Source : Données IGN, tampon de 100m autour des surfaces des serres.	19	Figure 29 - Grandes surfaces sur le SCOT Beaujolais Source : Rapport de présentation du SCoT Beaujolais....	30
Figure 8 - Typologie de boisement en % Source : charte paysagère du Pays Beaujolais 2008.....	20	Figure 30 - Provenances des consommateurs en supermarché Source : Rapport de présentation du SCoT Beaujolais....	30
Figure 9 - Répartition du vignoble sur le Beaujolais Source : SCoT Beaujolais - Diagnostic Paysage	20	Figure 31 - Distances moyennes parcourues par déplacement Source : SCoT Beaujolais - Rapport de présentation.....	31
Figure 7 - Vue topographique et hydrographique du territoire Source : Données IGN	20	Figure 32 - Déplacement inter-communes Source : SCoT Beaujolais - Rapport de présentation.....	31
Figure 11 - Organisation naturelle globale de la région Val de Saône – Dombes Source : SCoT Val de Saône – Dombes Rapport de présentation 2010.....	21	Figure 34 - Affiche publicitaire de la Blédine, inventée par Léon Jacquemaire.....	32
Figure 10 - Répartition des cultures en % Source : charte paysagère du Pays Beaujolais 2008.....	21	Figure 33 - Victor VERMOREL, inventeur du pulvérisateur à vignes	32
Figure 12 - Répartition des espaces agricoles à fort potentiel (en gris) et des espaces agricoles dont les structures doivent être maintenues (en jaune) Source : SCoT Val de Saône – Dombes Rapport de présentation 2010.....	22	Figure 37 - Emploi selon secteur d'activités en 1999 et 2009 Source : Données INSEE	33
Figure 13 - Zones de risques d'inondation du Beaujolais Source : Charte paysagère de Pays Beaujolais.....	22	Figure 36 - Extrait de bilan du groupe Descours et Cabaud Source : www.societe.com	33
Figure 14 - Belleville : une urbanisation en direction de la Saône Source : Charte paysagère de Pays Beaujolais.....	23	Figure 35 - Bilan de la société Houghton Source : www.societe.com	33
Figure 15 - Liaisons entre les deux rives Source : Données IGN	23	Figure 38 - Carte des AOC du Beaujolais Source : fr.wikipedia.org	34
Figure 16 - Croissance de la population depuis 1955 Source : Données INSEE	25	Figure 39 - Part d'emploi dans les différents pôles industriels Source : Données INSEE	35
Figure 17 - Pourcentage de logement de type appartement en 2009 Source : Données INSEE	25	Figure 40 - Evolution de la production et du prix de vente moyen du vin du Beaujolais Source : <i>Réveil paysan</i> - Tract de la confédération paysanne du Rhône	35
Figure 18 - La croissance urbaine sur le territoire de l'aire métropolitaine lyonnaise Source : Agence d'urbanisme du Grand Lyon.....	26	Figure 41 - Espaces urbanisés sur le territoire d'étude Source : SCoT Beaujolais	36
Figure 21 - Proportion d'habitant par km ² ne travaillant pas dans leur commune Source : Données INSEE et Equipe Projet 8	26	Figure 43 - L'urbanisation maîtrisée des terres agricoles illustrée par la ville de Anse. Source : A gauche photo Google Earth de juin 2008. A droite photo prise en septembre 2012 par l'Equipe Projet 8	36
Figure 19 - Différence de densité de population entre 1968 et 2009 (en hab/km ²) Source : Donnée INSEE et Equipe Projet 8	26	Figure 42 - Evolution de la valeur moyenne d'un hectare de vignoble (en milliers d'euros) dans le Beaujolais sur la période 1990-2011 Source : Ministère de l'agriculture de l'agroalimentaire et de la forêt.....	36
Figure 20 - Vers plus de logements collectifs Source : Agence d'urbanisme du Grand Lyon.....	26	Figure 44 - Evolution des chiffres d'affaires Source : Equipe Projet 8.....	37
Figure 22 - Le trafic de transit quotidien sur l'aire métropolitaine lyonnaise en 2003 Source : Rapport enquête cordon	27	Figure 45 - Espaces agricoles stratégiques du SCoT Beaujolais Source : SCoT Beaujolais	38
Figure 23 - Distance parcourue pour aller travailler (en km par actifs par km ²) Source : Données INSEE et Equipe Projet 8	27	Figure 46 - Espaces agricoles stratégiques du SCoT Val de Saône Dombes Source : SCoT Val de Saône Dombes	38
Figure 25 - Pourcentage de logement de type appartement en 2009		Figure 47 - Logo des organismes d'aide à la création d'entreprise.....	39
		Figure 48 - Extrait de bilan Sotra Seperef	

LISTE DES ILLUSTRATIONS

Source : www.societe.com	40	Figure 73 - Carte des Pierres Dorées qui s'étend au-delà de notre zone d'étude	52
Figure 49 - Extrait de bilan Legrand		Source : www.buisantane.com	52
Source : www.societe.com	40	Figure 74 - Exemple de bâtiments en pierres dorées	
Figure 50 - Prospectives d'évolution de la population d'ici 2030		Source : extrait du Diagnostic Paysages, SCoT Beaujolais, Juin 2009, page 34	52
Source : Extrait du rapport socio-économique démographie du SCoT Beaujolais, page 23	41	Figure 75 - Nombre d'emplacements offerts à la clientèle de passage dans les camping classés en 2012	
Figure 51 - Croissance démographique prospective (de 2009 à 2030) en pourcentage de la population 2009		Source : Données INSEE : Capacité des communes en hébergement touristique	53
Source : Données INSEE interpolées et Equipe Projet 8	41	Figure 76 - Nombre de chambres d'hôtels classés en 2012	
Figure 52 - Carte des appartements et des propriétaires		Source : Données INSEE : Capacité des communes en hébergement touristique	53
Source : Données INSEE Logement 1968-2009 et Equipe Projet 8	42	Figure 77 - Aperçu du territoire de projet	
Figure 53 - Extrait de la rectification du SCoT Val de Saône – Dombes du 18 février 2010	43	Source : Géoportail	60
Figure 54 - Communes présentant la plus forte vulnérabilité énergétique sur notre territoire		Figure 78 - Carte géoportail du projet « pôle Villefranche Jassans »	
Source : La vulnérabilité énergétique des ménages de l'aire métropolitaine élargie de Lyon. Première approche de l'Agence d'urbanisme d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise (2009)	44	Source : Géoportail et Equipe Projet 8	64
Figure 55 - Cartes présentant les zones susceptibles d'accueillir le parc éolien		Figure 79 - Couverture potentielle pour le guide touristique du Val de Saône	
Source : Schéma éolien de l'Ain (Avril 2008)	45	Source : Equipe Projet 8	67
Figure 56 - Equivalence entre les différents transports de marchandises		Figure 80 - Un fort potentiel de report modal	
Source : Présentation de Voies Navigables de France à l'ENTPE	46	Source : Rapport VNF	70
Figure 57 - Tracé de la futur voie bleue le long de la Saône.		Figure 81 - Une forte pression urbaine	
Source : ViaRhôna	47	Source : Rapport VNF	71
Figure 58 - Périmètre de réflexion des berges de la Saône à Neuville		Figure 82 - Carte de l'offre TER et autoroutière après ouverture de la ligne Sathonay Trévoux	
Source : www.grandlyon.com	47	Source : Equipe Projet 8	72
Figure 59 - Photo de gauche berge actuelle de Neuville, et de droite après réflexion		Figure 83 - Illustration du fonctionnement d'une usine de compostage	
Source : www.grandlyon.com	48	Source : www.sirdomdi.com	75
Figure 60 - île de la Motte		Figure 84 - Exemple d'un projet d'usine de compostage à Chagny	
Source : www.grpls.deliry.com/splp.php?article286	48	Source : Le journal de Soâne et Loire	75
Figure 61 - Etang de Saint-Jean de Thurigneux, au sud d'Ambérieux-en-Dombes	49	Figure 85 - Carte des potentialités géothermiques	
Figure 63 - Ambérieux-en-Dombes, aux portes des étangs de la Dombes		Source : site internet du BRGM	76
Source : Google Maps	49	Figure 86 - Principe de la géothermie	
Figure 64 - Base nautique de Colombier à Anse		Source : Futura-maison	76
Source : www.rhonetourisme.com	49	Figure 87 - Planning prévisionnel de la réorganisation de l'offre touristique	
Figure 62 - Emplacements des ports de plaisance		Source : Equipe Projet 8	96
Source : IGN et Equipe Projet 8	49		
Figure 65 - Cascade de Trévoux			
Source : www.voixdelain.fr	49		
Figure 67 - Équipements sportifs *			
Source : Données INSEE et Equipe Projet 8	50		
Figure 66 - Carte des équipements touristiques sur notre territoire d'étude			
Source : Diagnostic Paysage du SCoT Beaujolais (page 33)	50		
Figure 69 - Pont de Trévoux vers la vieille ville			
Source : Equipe Projet 8	51		
Figure 70 - Centre de Village Villeneuve	51		
Figure 71 - Château de Genouilleux	51		
Figure 68 - Carte des châteaux et bâtiments religieux anciens			
Source : Données INSEE et Equipe Projet 8	51		
Figure 72 - Chapelle minime de Montmerle sur Saône	51		

Documents utilisés pour le diagnostic :

- « Schéma de Cohérence Territoriale du Beaujolais » - Syndicat Mixte du Beaujolais.
- « Schéma de Cohérence Territoriale du Val de Saône-Dombes » - Syndicat Mixte du Val de Saône-Dombes.
- X. Coquelet et A. Meunier - « Diagnostique de la Chartre Paysagère du Pays Beaujolais » - INterland agence architecture urbanisme paysage .
- « La mobilité au sein de l'aire métropolitaine lyonnaise » - Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise.
- « Indicateurs de suivi des Scot – Habitat » - Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise.
- « La métropole lyonnaise au sens de l'inter-Scot » - Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise.
- SOTRA-SEPEREF – «Extrait de bilan de l'entreprise » - <http://www.societe.com/societe/sotra-seperef-383115110.html>
- Donnée Insee - <http://www.insee.fr/fr/bases-de-donnees.html>
- Houghton - «Extrait de bilan de l'entreprise »- <http://www.societe.com/societe/houghton-315945733.html>
- Descours et cabaud - «Extrait de bilan de l'entreprise » - <http://www.societe.com/bilan/descours-et-cabaud-sa/955501036201112311.html>
- « Schéma éolien de l'Ain » - http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr/cartelie/voir.do?carte=cartelie_eolien_ain&service=DDT_01
- A. Dijoux et S. Rosales-Montano ,« la vulnérabilité énergétique des ménages de "l'aire métropolitaine élargie de Lyon. Première approche" ».
- « Etude du schéma portuaire du bassin Saône Rhône Méditerranée », Rapport phase1, 2 et 3 - Voies Navigables de France.
- « Schéma portuaire du bassin Saône Rhône Méditerranée » - Voies Navigables de France.
- « Présentation général de Voies Navigables de France » - Support de Présentation VNF le 26 septembre 2012 à l'ENTPE.
- « Schéma de référence des itinéraires cyclable de référence» - Véloroutes et voies vertes de France.
- « Les Marches de Neuville-sur-Saône » - http://www.grandlyon.com/fileadmin/user_upload/Pdf/territoire/Grands_Projets/Rives_de_Saone/20100326_gl_rds_projet_marches_neuville.pdf
- « Etude d'opportunité immobilier entreprise en pays beaujolais» - Blezat Consulting /Stratis Conseille.
- « Trafic routier, Bilan 2010 de l'Ain » - Direction de routes du conseil général de l'Ain.
- « Trafic routier 2010 dans le Rhône » - Service d'Exploitation des Routes du département du Rhône.
- « Beta programme » - Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.
- « Syndicat Mixte du SCOT Beaujolais Schéma de développement A8 Rapport phase 1» - Katalyse.
- « Etude de faisabilité d'une liaison A89 – RN6 sud de Villefranche par la RD38» - Direction régionale de l'Équipement du Rhône-Alpes, 69 LYON.

Sites internet consultés :

- www.insee.fr
- www.grandlyon.com
- www.rhonetourisme.com
- www.societe.com
- www.geoportail.gouv.fr

BIBLIOGRAPHIE ET WEBOGRAPHIE

