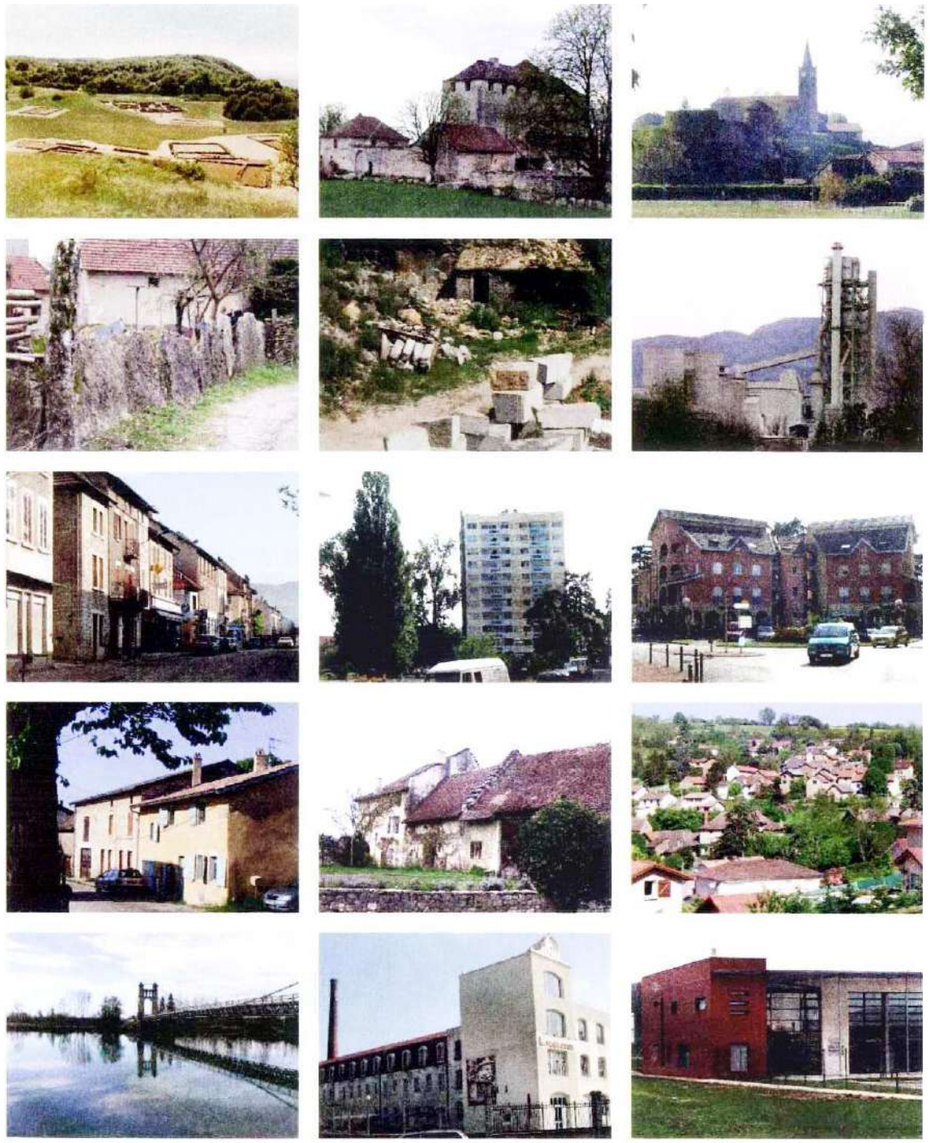


SYNDICAT MIXTE
> SCOT
> CDRA
de La Boucle du Rhône EN DAUPHINÉ

Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)

Projet d'Aménagement et De Développement Durable

Approuvé par le conseil syndical le 13 Décembre 2007

SOMMAIRE

INTRODUCTION : LES PERSPECTIVES **1**

I - LA CONSTRUCTION D'UN ESPACE METROPOLITAIN EQUILIBRE ET DURABLE **3**

1 - Un diagnostic partagé 3

2 - Des objectifs métropolitains communs 5

3 - La participation du SCOT de la Boucle du Rhône en Dauphiné à cette ambition collective 6

II - LE DEVELOPPEMENT VOULU **9**

III - LA STRATEGIE SPATIALE DE DEVELOPPEMENT ET D'AMENAGEMENT ET LES OBJECTIFS DES POLITIQUES PUBLIQUES **10**

1 - Préserver les paysages, les ressources naturelles et l'espace agricole 10

2 - Regrouper l'urbanisation sur des secteurs et pôles préférentiels 10

3 - Rééquilibrer les modes de déplacements en faveur des transports collectifs 12

IV - LES GRANDS EQUILIBRES GEOGRAPHIQUES **13**

LES PERSPECTIVES

Le diagnostic a mis en évidence les nombreux facteurs qui vont concourir au développement économique et social du territoire à l'avenir :

- démographie positive : mouvements naturels et migratoires positifs,
- croissance économique soutenue dans l'environnement immédiat (Région Urbaine Lyonnaise, axe nord-Isère, de Lyon à Chambéry-Grenoble, plaine de l'Ain,…) et reprise économique interne (sollicitation d'entreprises pour implantation, développement emploi sur place, croissance secteur tertiaire),
- attractivité résidentielle très forte de tout le territoire (y compris le Pays des Couleurs) du fait du cadre de vie, des emplois à proximité et des facilités de déplacements, des prix pratiqués, inférieurs aux marchés lyonnais ou isérois urbains,
- convergence des politiques publiques pour soutenir le développement : agglomérations pontoise et nord-iséroise désignées comme site d'accueil privilégié par la DTA, création de grandes infrastructures facilitant les déplacements (Léa, Leslys, A48 + amélioration du réseau routier départemental).

Tous ces facteurs ont déjà concouru dans le passé au développement du territoire de la Boucle du Rhône en Dauphiné, mais ils n'ont pas forcément été réunis ensemble, au même moment, ou n'agissaient pas sur tout le territoire. Des crises ou récessions économiques internes ont même frappé certains secteurs (tréfileries dans l'agglomération pontoise, fermeture et démantèlement de la centrale nucléaire de Creys-Malville, concentration des exploitations agricoles dans les villages).

Ce qui frappe aujourd'hui est la simultanéité et l'extension de tous ces facteurs de développement sur tout le territoire de la Boucle du Rhône en Dauphiné.

Cette convergence laisse à penser que la croissance urbaine peut être très, et plus, soutenue à l'avenir, partout. L'ensemble des communes reconnaît vivre une pression très forte.

➢ **Une pression démographique certaine**

Dans un scénario de poursuite de tendances, les simulations de population réalisées par l'INSEE évaluent l'augmentation de population à + 17 400 habitants en 2020 (soit + 25 % par rapport à 2000) et + 26 000 en 2030 (+ 38 %), avec de profondes évolutions d'ici 2030 :

- La taille des ménages se réduisant encore à l'avenir, le nombre de ménages augmente beaucoup plus fortement que la population : + 38 % d'habitants, + 57,7 % de ménages.
- Le nombre de personnes âgées de plus de 65 ans sera multiplié par 2,4 (+ 12 000).
- Les ménages de plus de 60 ans représenteront 44 % du nombre total des ménages contre 28 % en 2000, soit 17 000 ménages sur 38 500.

	1975	**1982**			**90**			**99**			**99/75**	
	nb	**nb**	**évolution**		**nb**	**Evolution**		**nb**	**Evolution**		**nombre**	**%**
			nb	%		nb	%		nb	%		
SCOT	44 523	54 146	+ 9623	21.6	62 336	+ 8190	15.1	67 611	+ 5275	8.5	+ 23 088	51.9

Simulation INSEE	**2000**	**2005**	**2010**	**2015**	**2020**	**2025**	**2030**
Population	68 346	72 403	76 474	81 014	85 712	90 189	94 337
Evolution période nb		+ 4 057	+ 4071	+ 4540	+ 4698	+ 4477	+ 4 148
Nb cumulé/2000		+ 4 057	+ 8 128	+ 12 668	+ 17366	+ 21 843	+ 25 991
% cumulé/2000		+ 6	+ 12	+ 18.5	+ 25.4	+ 32	+ 38

Simulation INSEE	**2000**	**2005**	**2010**	**2015**	**2020**	**2025**	**2030**
Ménages SCOT	24 374	26 577	28 983	31 401	33 785	36 174	38 448
Evolut° période nb		+ 2 203	+ 2406	+ 2418	+ 2384	+ 2389	+ 2274
Nb cumulé/2000		+ 2 203	+ 4 609	+ 7 027	+ 9 411	+ 11 800	+ 14 074
% cumulé/2000		+ 9	+ 18.9	+ 28.8	+ 38.6	+ 48.4	+ 57.7
Nb ménage > 60 ans	6 908	7 897	9 575	11 345	13 045	14 972	16 877
% ménages > 60 ans	28	30	33	36	39	41	44

Age	**2000**		**2005**		**2010**		**2015**		**2020**		**2025**		**2030**	
	nb	%	nb	%	nb	%	nb	%	nb	%	nb	%	nb	%
0-24	23 985	35	25 198	35	25 007	33	25 400	31	26 379	31	26 948	30	27 548	29
25-64	35 966	53	38 086	53	41 061	54	42 689	53	43 624	51	44 793	50	45 465	49
+ 65	8 374	12	9 147	13	10 462	14	12 898	16	15 466	18	17 906	20	20 422	22

La croissance démographique observée entre 1999 et 2004 ou 2005[1] confirme une augmentation très importante de la population. On renoue avec un taux de variation annuel moyen très proche des années 75-82, qui fut la période où la croissance fut la plus forte.

RGP	**1975**	**1982**		**1990**		**1999**		**04-05**	
	nb	nb	%	nb	%	nb	%	nb	%
Populat°	**44.5**	**54.1**	**+ 21.6**	**62.3**	**+ 15.1**	**67.6**	**+ 8.5**	**76.8**	**+ 13.6**

Nombre (nb) d'habitants exprimés en milliers - % d'augmentation intercensitaire.

TVA	75-82	82-90	90-99	99-05
Taux Variation Annuel	2.83	1.77	0.9	2,15

- **Une pression urbaine très soutenue et qui s'accentue**

Compte-tenu de la pression, les perspectives pourraient même être bien supérieures : si les collectivités locales rendent plus de terrains constructibles dans leurs documents d'urbanisme et si les propriétaires les vendent (l'augmentation des prix les y incitant), le solde migratoire peut très certainement être amplifié dans les années à venir.

L'augmentation des logements commencés, observés entre 2003 et 2006 par rapport à 1998 et 2002 laisse penser que cette tendance est en cours.

Le scénario d'évolution de la population par l'INSEE doit alors être revu à la hausse, le solde migratoire 82-99 ayant été globalement modéré (+1.1 % an, contre 2.5 entre 75 et 82).

Si ces perspectives de développement sont positives (population, jeunesse, dynamisme, activités…), elles posent toutefois quelques questions.

- **Les limites connues du développement péri-urbain**

L'urbanisation de ces dernières années a montré ses limites :

- La logique spontanée d'urbanisation en doigts de gant le long des grands axes crée :
  - des continuités urbaines interminables : ainsi, l'agglomération lyonnaise est quasi-ininterrompue jusqu'à l'Isle d'Abeau et la zone des Chesnes, aux portes du territoire, et le risque est grand sur l'axe de la RD 517 entre Meyzieu et Crémieu,
  - des paysages de faible qualité le long des grands axes routiers comme la RD 1075, avec des constructions isolées mais en quasi-continu et des conflits d'usage entre le trafic national et le trafic local,
  - l'étirement des villages ruraux sur plusieurs kilomètres, quand ils ne se rejoignent pas,
- la création quasi-exclusive de maisons individuelles génère :
  - un étalement urbain fortement consommateur de terres agricoles ou naturelles,
  - des atteintes au paysage irréversibles : multiplication des lotissements pavillonnaires, aujourd'hui de style néo-provençal (demain de quel autre style ?), mitage par les constructions isolées,
  - l'absence d'offres de logements différentes sur le marché : petit logement, locatif, centre ville,
  - la multiplication des déplacements automobiles (2 à 3 voitures par ménage),
  - des problèmes de gestion de l'assainissement (surcoût des réseaux étirés, difficile contrôle des assainissements individuels…),
- le mode de développement péri-urbain est déséquilibré :
  - les emplois ne suivent pas sur place, et le territoire devient « dortoir », il s'appauvrit économiquement (peu de création de richesses) et socialement (perte de diversité des fonctions accueillies, de brassage dans la vie locale),
  - les déplacements domicile-travail s'accentuent en temps et en distance, et se font quasi-exclusivement en voiture.

Cumulés, ces 3 facteurs entraînent progressivement :

- une perte d'identité des lieux : la plaine à l'ouest sera progressivement intégrée dans le continuum bâti de l'agglomération lyonnaise ; le plateau de l'Isle Crémieu perdra la qualité de ses paysages,
- une perte d'identité des villages : les centres se diluent dans des ensembles pavillonnaires disproportionnés, les nouveaux habitants s'intègrent peu et génèrent peu de retombées pour l'économie locale,
- une fragilisation de l'agriculture, sur des surfaces réduites, et sous la pression urbaine,
- une réduction des richesses naturelles : diminution des surfaces, coupures des continuités écologiques, surfréquentation possible en certains lieux, pollutions…
- une facture énergétique globale élevée dépendante des ressources fossiles … et bientôt exorbitante,
- une pollution croissante.

- **Des richesses patrimoniales à préserver**

Or, le territoire de la Boucle du Rhône en Dauphiné est riche de patrimoines particulièrement denses et variés (nature, architecture et urbanisme, paysages, ressources), en particulier le plateau de l'Isle Crémieu. Il faut les préserver pour les générations futures, ne pas leur porter des atteintes graves et irréversibles.
De plus, ces patrimoines sont supports d'activités économiques : agricultures, extractions de granulats et travail de la pierre, sylviculture, activités liées aux loisirs et au tourisme. A proximité de grandes métropoles, leurs capacités de développement sont réelles et il faut les soutenir.

- **Un équilibre à trouver**

Conscients de ces risques déjà à l'œuvre, mais soucieux d'assurer le développement de leur territoire et de ne pas le figer dans une image passéiste, les élus du Syndicat Mixte du SCOT souhaitent participer à la construction d'un espace métropolitaine équilibré et durable et se proposent d'encadrer harmonieusement le développement urbain et l'aménagement de leur territoire.

[1] La population pour 2004 ou 2005 a été donnée par les communes sur la base soit de l'actualisation du recensement, soit de leur propre estimation (registre Etat civil …). La donnée peut être considérée comme assez fiable.

I - La construction d'un espace metropolitain equilibre et durable

Les dynamiques économiques et sociales se jouent aujourd'hui dans des cadres territoriaux de plus en plus vastes. Les aires métropolitaines polarisent les fonctions économiques et culturelles, la transmission des savoirs, les flux des marchandises et des personnes, le potentiel de connectivité avec le monde.

Dans une économie globalisée, inscrite dans une compétition internationale et européenne, elles sont motrices du développement. Mais en corollaire s'y accroissent déplacements, consommation spatiale et disparités sociales.

C'est d'ores et déjà dans l'espace de l'aire métropolitaine lyonnaise que s'inscrivent les stratégies des entreprises et des ménages en termes de localisation, de parcours professionnels ou résidentiels, de pratiques de loisirs….Ces stratégies s'affranchissent des limites administratives mais sont empreintes par les identités territoriales.

La métropole lyonnaise dispose du potentiel pour être une métropole durable : compétitive et respectueuse de la qualité de vie et de l'environnement.

A travers la démarche de l'inter-Scot, les collectivités ont souhaité reconnaître l'espace de l'aire métropolitaine lyonnaise comme un «bien commun», qui repose à la fois sur un sentiment d'appartenance partagé et le respect des identités territoriales.

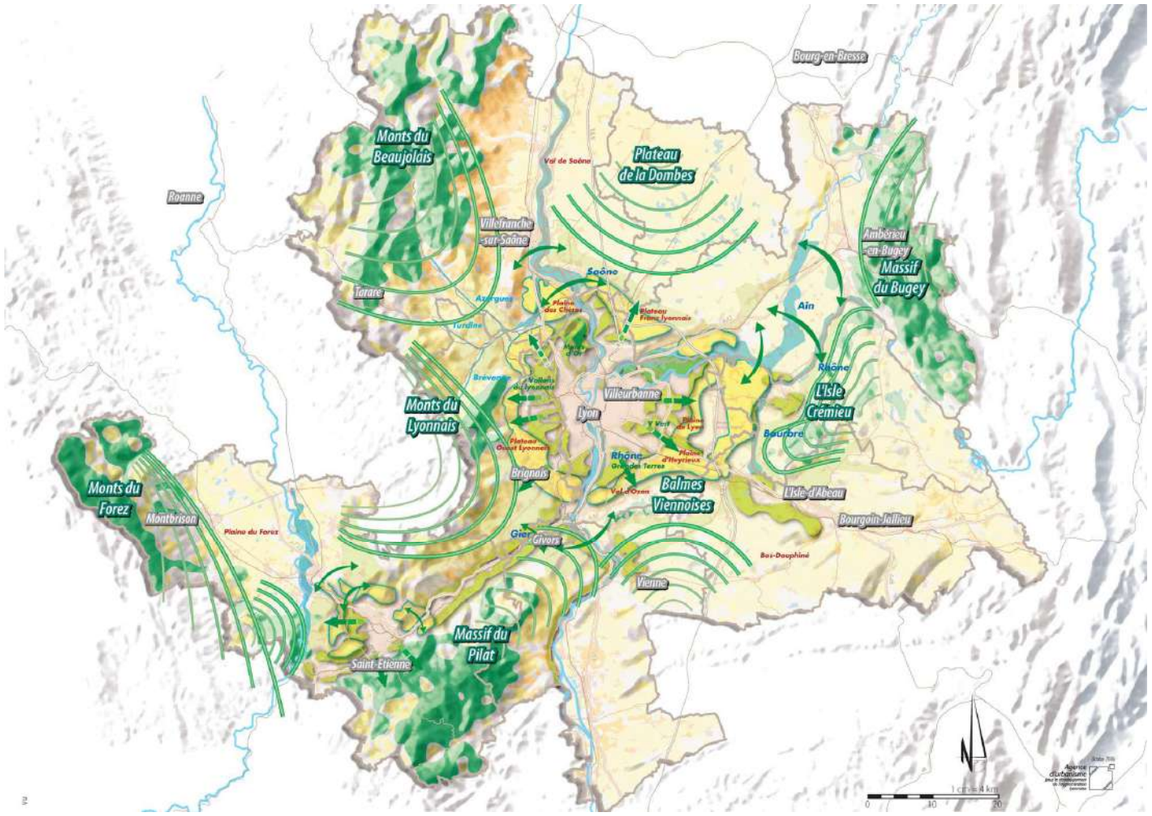
A travers un chapitre commun à leurs 10 Scot, les collectivités fondent le principe d'une coresponsabilité du développement et de l'aménagement durable de l'aire métropolitaine lyonnaise.

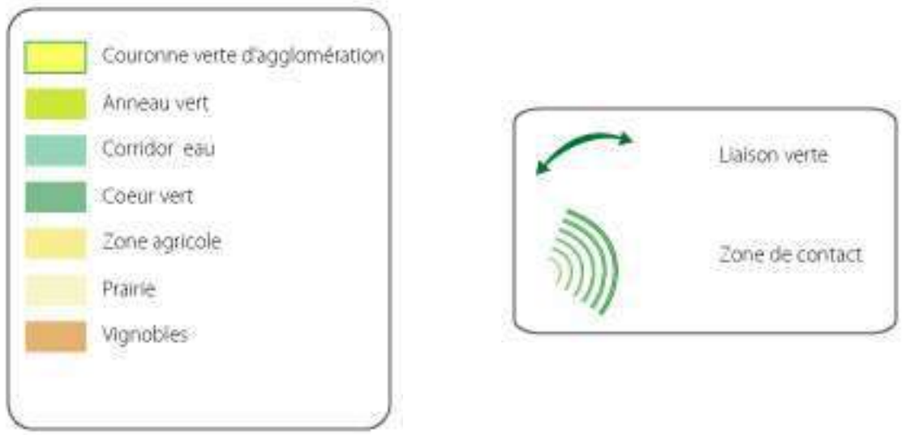
I.1 - Un diagnostic metropolitain partage

La métropole lyonnaise occupe une position de premier ordre sur l'échiquier français. Son poids démographique, sa fonction de commandement et son niveau d'activité en font la deuxième métropole française et la première du grand sud-est de la France. Située à la croisée des flux européens nord-sud et est-ouest, elle constitue également un carrefour européen qui lui donne naturellement une vocation d'eurocité.

Une géographie plurielle qui offre une diversité de paysages et de milieux exceptionnelle

Géographiquement, l'aire métropolitaine lyonnaise couvre un vaste territoire aux confins des Alpes, du Massif central, de la Bourgogne et du Dauphiné. Elle est traversée par des cours d'eau majeurs, la Loire, le Rhône et la Saône, qui lui donne un système hydrographique exceptionnel. Cette géographie forte et contrastée lui confère une grande richesse du patrimoine écologique et paysager, avec les massifs du Pilat, du Beaujolais, du Bugey et du Forez, les plateaux de la Dombes et de l'Isle Crémieu, des coteaux du lyonnais et des Balmes viennoises. Les espaces naturels et agricoles occupent une place prépondérante puisqu'ils représentent près de 80% du territoire.

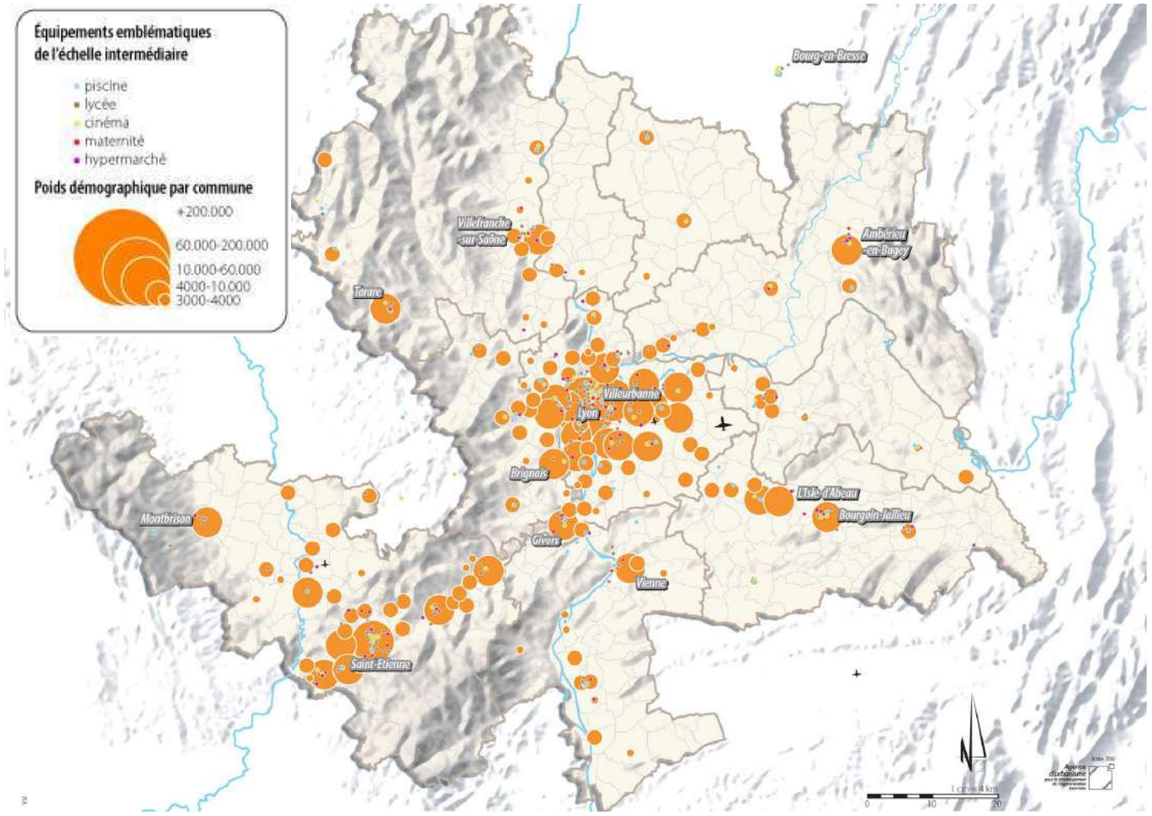




Une répartition équilibrée des pôles urbains et des équipements

La métropole lyonnaise s'appuie sur un tissu urbain historiquement équilibré, organisé autour des deux noyaux centraux que sont Lyon et Saint-Etienne, autour desquels gravitent des villes moyennes supportant des fonctions administratives et économiques importantes : Bourgoin-Jallieu / Ville Nouvelle, Vienne, Givors, Villefranche-sur-Saône, Ambérieu-en-Bugey et l'agglomération pontoise. Cette configuration urbaine à caractère multipolaire résulte, en partie, des effets de diffusion de la dynamique lyonnaise sur les villes de son arrière pays. Ainsi, la plupart des villes de l'aire métropolitaine n'ont cessé d'enregistrer, ces 20 dernières années, des taux de croissance démographiques positifs. Les derniers chiffres du recensement partiel de 2004 confirment cette attractivité qui s'étend maintenant au pôle stéphanois qui avait souffert d'une certaine désaffection ces deux dernières décennies.

Placée dans la moyenne européenne haute pour la production de richesse par habitant, l'aire métropolitaine lyonnaise fait également preuve d'une vitalité économique soutenue, reposant sur des activités diversifiées et la présence de filières d'excellence. L'attribution d'un grand nombre de pôles de compétitivité à la région lyonnaise conforte cet atout. Si les agglomérations lyonnaise, et à un moindre degré stéphanoise, concentrent l'essentiel de la production industrielle et tertiaire, les pôles secondaires de l'aire métropolitaine ont su développer un tissu économique spécifique. L'amélioration des grands équipements, hors agglomération centrale, est venue renforcer cet équilibrage des territoires.

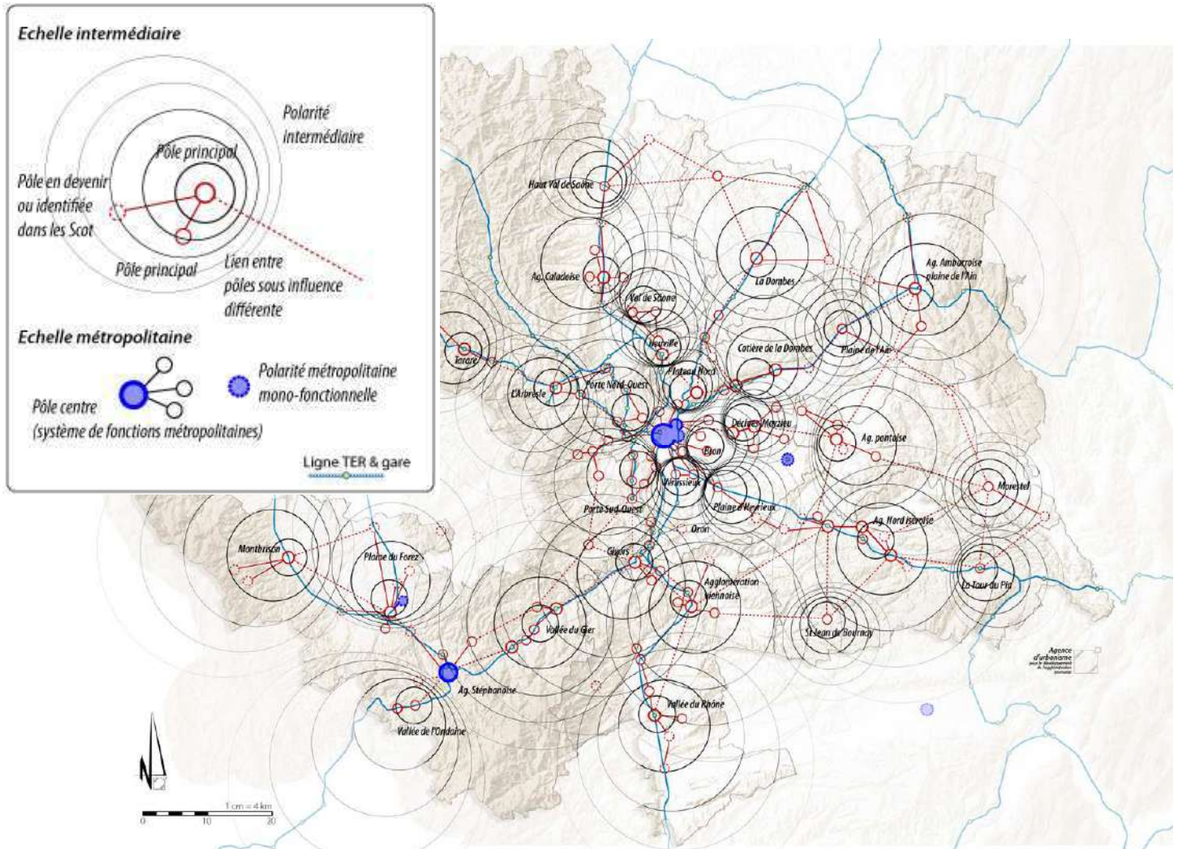


Un système multipolaire structuré autour de deux centres métropolitains et de bassins de vie intermédiaires

Ces dynamiques démographiques et économiques se sont appuyées sur la complémentarité entre agglomérations centres et pôles satellites. Ce mode de développement a favorisé l'émergence d'un nouveau territoire vécu à l'échelle métropolitaine. En effet, les habitudes quotidiennes de bon nombre habitants de la région lyonnaise n'ont plus pour cadre de référence leur commune ou la ville dans laquelle ils résident mais l'ensemble des territoires qui constituent la métropole lyonnaise. Cette dilatation de l'espace de référence concerne aussi bien le travail, la santé, la formation, le loisir que la santé.

Les atouts de l'aire métropolitaine lyonnaise sont donc considérables. Toutefois, des signaux d'avertissement s'accentuent. Des tendances lourdes, déjà dénoncées dans les précédents exercices de planification, s'installent.

Le phénomène de dissociation fonctionnelle entre lieu de résidence et lieu de travail perdure. Cette segmentation de l'espace fragilise les équilibres sociaux et économiques de certains territoires et obère leurs trajectoires de développement. Les actions de rééquilibrage engagées ces dernières années n'ont pas encore porté leurs fruits.



Autre phénomène préoccupant, l'extension de la tache urbaine aux territoires périurbains et ruraux. Le mitage de l'espace naturel par des implantations tant résidentielles qu'économiques fait peser, à long terme, de lourdes menaces sur l'environnement. Par ailleurs, elle ne favorise pas l'apparition d'effets de seuil indispensables à la rentabilisation de grands équipements.

Enfin, derrière la richesse du territoire métropolitain, se cachent des poches de pauvreté. A la segmentation fonctionnelle s'ajoute donc la ségrégation spatiale. Là encore, les politiques gouvernementales et locales peinent à résorber cet élément structurel. Or, la solidarité entre territoires apparaît, à bien des égards, comme une clef de voûte du renforcement de l'espace métropolitain.

I.2 - DES OBJECTIFS METROPOLITAINS COMMUNS

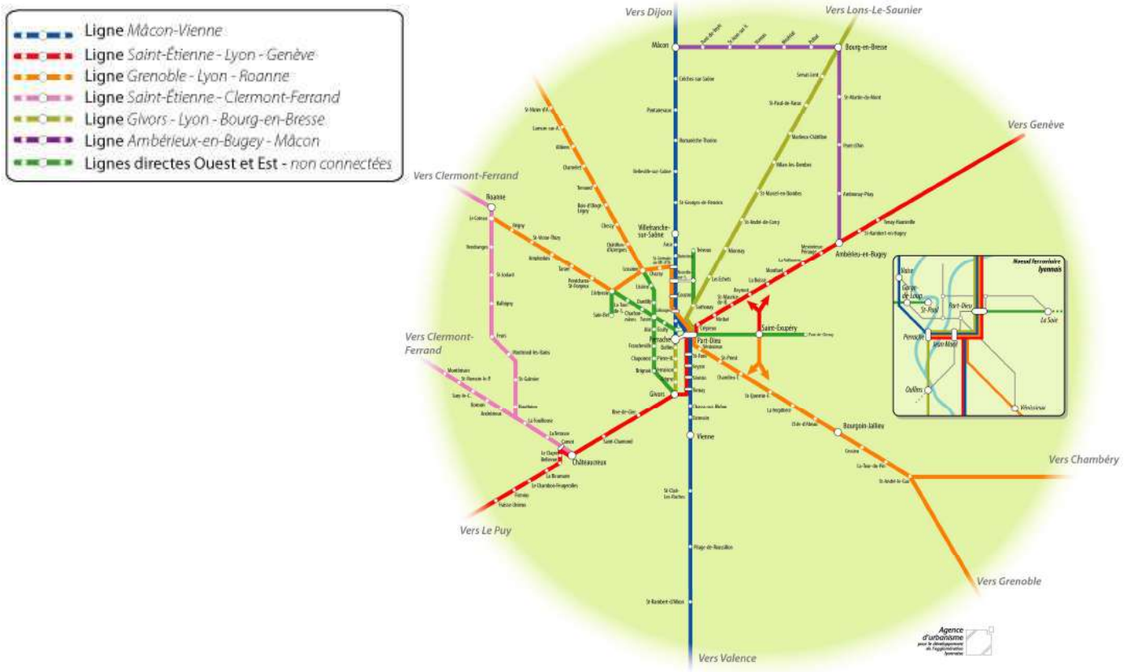
Partageant ce diagnostic, les dix Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise s'accordent sur une vision partagée de l'évolution de ce territoire. Cette vision est articulée autour d'une organisation multipolaire visant à concentrer la croissance dans des pôles existants ou en devenir, bien dotés en équipements et en services et connectés efficacement aux transports en commun. Cette vision se décline en 6 grands objectifs constituant une ligne directrice pour les orientations d'aménagement des Scot.

Une métropole accueillante

La métropole lyonnaise pourrait accueillir entre 300 000 et 500 000 habitants d'ici 2030. Ce chiffre n'est pas un objectif en soi, l'ambition étant plutôt de réunir les conditions d'attractivité les plus favorables à cet accueil. Les Scot s'entendent donc sur l'identification de pôles ayant vocation, à l'échelle métropolitaine, de contribuer à cette croissance. Les agglomérations lyonnaise et stéphanoise ainsi que l'agglomération Nord-Isère ont, à cet égard, un rôle crucial à jouer. Les pôles secondaires doivent aussi y contribuer pour une bonne part. Cette coresponsabilité dans l'accueil démographique contribuera à la lutte contre la diffusion et l'étalement urbain, source de dilution des moyens investis et de consommation abusive de l'espace.

Une attractivité métropolitaine fondée sur un développement cohérent du réseau ferroviaire et de l'habitat

Amélioration de l'attractivité urbaine, réduction des coûts individuels et collectifs induits par la voiture, rentabilisation accrue des transports en commun, tout concourt à une organisation urbaine autour des axes forts de transports en commun. Aussi, afin d'offrir une alternative, les 10 territoires s'engagent à asseoir la multipolarité de la métropole sur des réseaux de transport en commun et reconnaissent le rôle moteur de l'étoile ferroviaire lyonnaise dans la réalisation de cette ambition commune. La constitution d'un RER à la lyonnaise, à tarification combinée et cadencement de desserte, sera, à cet égard, essentielle et demandera une coopération étroite entre politiques régionales de transport et politiques locales d'urbanisme. L'amélioration des connexions entre le réseau TER et les réseaux urbains sera également déterminante.



Une métropole nature qui protège et valorise son environnement

La volonté d'attirer de nouvelles populations s'accompagnera inéluctablement de pressions accrues sur les espaces naturels et agricoles. Pour limiter les incidences de cette ambition démographique sur l'environnement, les 10 Scot métropolitains protègeront et valoriseront les grands espaces verts métropolitains (Pilat, Monts du Lyonnais, Monts du Beaujolais, plateau dombiste, plateau de l'Ile Crémieu, Bugey, Balmes viennoises, collines du Nord Dauphiné). Ils identifieront aussi des périmètres d'intervention pour préserver leur agriculture.

Une attractivité économique conçue sur la complémentarité

Deuxième pôle économique français, la métropole lyonnaise dispose de nombreux atouts pour s'imposer à l'échelle européenne. Le renforcement de sa structure multipolaire est indéniablement l'une des clefs de cette réussite, en lui permettant d'atteindre une taille critique tout en évitant les effets de thrombose. La recherche d'une étroite complémentarité entre les pôles économiques de la métropole (techno Parc, Techlid, Salaise-Sablons, Saint-Etienne nord-est…) constitue, sans conteste, l'un des leviers de cette dynamique économique et est affichée, à ce titre, comme une priorité par les Scot métropolitains.

Une métropole ouverte

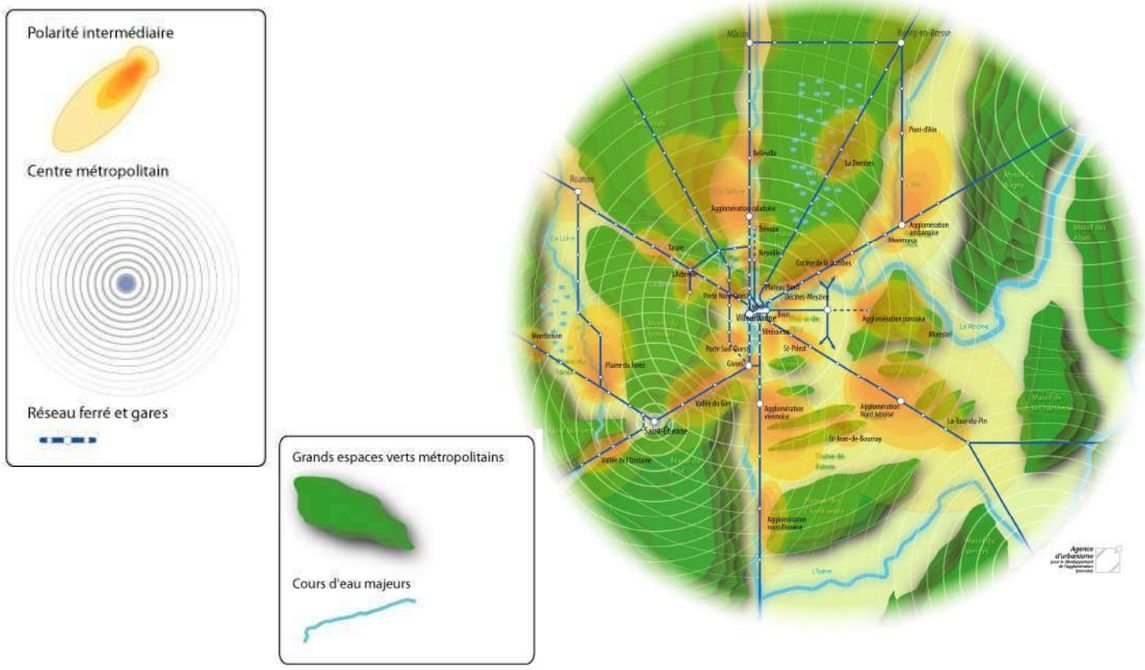
Sur les espaces régionaux, entourée d'une ceinture d'agglomérations importantes, Roanne, Macon, Bourg, Annecy, Chambéry, Grenoble, Valence et Genève voir au-delà Clermont-Ferrand, l'aire métropolitaine se doit de nouer des liens et de considérer cet espace comme à la fois son hinterland et son avant-pays primaire. C'est, à l'échelle européenne, l'espace de la région métropolitaine lyonnaise.

Sur ses voies naturelles de communication que sont le Rhône et la Saône. Ce fleuve permet des liaisons aisées entre l'Europe du nord et celle du sud et au-delà l'Afrique, et vers le centre européen. Elles constituent un enjeu majeur pour l'aménagement des territoires traversés (transport, réserves en eau, communication,…) mais aussi et peut-être surtout en tant que corridor écologique majeur.

Sur le reste du monde, au travers de Saint-Exupéry qui doit devenir un pôle économique majeur dans une aire métropolitaine à l'échelle européenne. Porte d'entrée internationale du Sud-est de la France, Saint-Exupéry se trouve au centre de projets ferroviaires et aéroportuaires européens. Positionnée au cœur d'une économie régionale puissante, reliée aux principales agglomérations rhônalpines, la plate-forme aéroportuaire de Saint-Exupéry a vocation à devenir un pôle économique de la métropole. Conscients de l'enjeu majeur que représente Saint-Exupéry pour leurs territoires, les Scot métropolitains directement concernés par le développement de la plate-forme concevront, de concert, un projet fort d'aménagement autour de cet équipement stratégique.

Inscrire cette démarche métropolitaine dans une gouvernance renforcée

Définir en commun des axes de développement de la métropole lyonnaise est déjà, en soi, un acte politique fort. Etendre cette démarche à la mise en œuvre des Scot l'est encore plus. C'est pourtant dans cette voie que s'engagent les Scot en envisageant, à terme, une pérennisation de l'inter-Scot en articulation avec les démarches initiées par la Rul.



I.3 - LA PARTICIPATION DU SCOT DE LA BOUCLE DU RHONE EN DAUPHINE A CETTE AMBITION COLLECTIVE

Les élus du syndicat mixte du SCOT de la Boucle du Rhône en Dauphiné s'inscrivent résolument dans la démarche InterScot engagée [2], qui réunit les 10 SCOT de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Par ailleurs, la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) s'impose au SCOT (dont les ¾ du territoire sont couverts par le périmètre de la DTA). Il a aussi permis de débattre, puis de fixer, des orientations à cette échelle que le SCOT se doit de prendre en compte.

Le présent PADD conforte donc les orientations fixées à ces échelles et participe à la construction d'un espace métropolitain plus équilibré et durable

1) **Contribuer à l'accueil de 300 000 à 500 000 habitants à l'échelle des 10 SCOT métropolitains d'ici 2030.**

   En se fixant un objectif de population de l'ordre de 85 000 habitants[3] en 2020 (soit environ + 14 500 depuis 2005), le SCOT de la Boucle du Rhône en Dauphiné accueillerait environ 6 % de l'accroissement de population globale envisagée à l'échelle métropolitaine (environ 250 000 habitants environ entre 2005 et 2020), ce qui semble raisonnable : le territoire de la Boucle du Rhône en Dauphiné abriterait environ 3.2 % de la population métropolitaine en 2020 contre 2,8 % environ en 2005. Les grands équilibres restent respectés.

   L'agglomération Pontoise est identifiée dans la DTA comme pôle d'équilibre métropolitain. Aussi, la volonté affichée au PADD de renforcer les capacités d'accueil sur l'ensemble des 4 communes qui composent cette agglomération -et qui représentent 50 % de l'accueil de l'accroissement de population- traduit cet objectif.

2) **Structurer une organisation multipolaire portée par une armature forte de transports en commun**

   En polarisant le développement urbain sur les 5 pôles retenus (définis dans III-2), les élus du Syndicat Mixte veulent conforter quelques lieux de vie, travail et services autour desquels organiseront les déplacements : 70 % de l'accroissement de la population devrait y être accueilli.

   Au sein de ce réseau de pôles, l'agglomération pontoise a été identifiée par la DTA comme « territoire en perte d'attractivité » où il conviendrait de définir des sites majeurs de renouvellement urbain prioritaires.

   L'agglomération pontoise, devrait, d'ici quelques années, bénéficier du prolongement de la ligne de transports en commun LEA (depuis Lyon). Cela renforcera son attractivité et contribuera à la volonté métropolitaine de créer une armature urbaine forte liée aux TC.

[2] Conférence des Présidents, ateliers et groupes de travail, et travaux InterScot portés par l'Agence d'Urbanisme

[3] Ce chiffre ne prend pas en compte les prévisions démographiques de la plaine de l'Est Lyonnais (Anthon, Janneyrias et Villette d'Anthon), territoire de prescription autour de l'aéroport de Saint Exupéry (pour les deux dernières citées), défini dans la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'aire métropolitaine lyonnaise

Toutefois, à l'échelle du SCOT de la Boucle du Rhône en Dauphiné, il s'agit du seul pôle du territoire qui puisse jouer cette carte :

- elle n'est, hélas, pas possible pour les 3 pôles du Pays des Couleurs, non desservis par le rail, et qui appellent de leurs vœux l'amélioration des rabattements et des conditions d'accueil au niveau des gares TER situées en périphérie sur le territoire d'autres SCOT.
- le prolongement de LEA jusqu'au pôle de Crémieu paraît difficilement envisageable dans la durée de vie du SCOT, il sera soumis à des études ultérieures.

Cette réalité explique que les ambitions de croissance démographique et résidentielle sur ces 4 pôles soient moins importantes que pour l'agglomération pontoise, de taille supérieure et prioritaire.

3) **Assurer la continuité de la grande trame verte et bleue métropolitaine (agriculture, milieux naturels et ressources)**

Les espaces agricoles et naturels des communes les plus à l'ouest du territoire (Villette d'Anthon, Janneyrias, Anthon et, pour leur partie ouest, Charvieu-Chavagneux et Chavanoz) participent à la première couronne agricole qui ceint l'agglomération lyonnaise et en marque la limite. Son maintien est souhaité par tous à l'échelle de l'InterScot, réaffirmé dans la DTA et protégé de longue date (Schémas Directeurs en cours et antérieurs, SCOT approuvé comme celui du Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain limitrophe).

L'affirmation de cette coupure verte, avec notamment la préservation du boisement des Franchises, dans le présent SCOT vient en confirmer et préciser les contours à l'échelle locale.

Les grandes continuités écologiques repérées dans la DTA (entre couronne agricole et confluence Ain-Rhône, entre plateau de l'Isle Crémieu et la Dombes) sont assurées par l'inscription dans les grandes coupures vertes du PADD (et précisées dans le Document d'Orientations Générales) et par la volonté de limiter fortement le développement résidentiel au pied du plateau (10 % seulement d'augmentation de population d'ici 2020).

Le plateau de l'Isle Crémieu et ses abords recèlent des patrimoines naturels, paysagers et architecturaux d'intérêt régional : il a été identifié comme "cœur vert" remarquable et ses coteaux comme "territoires périurbains à dominante rurale" dans la DTA, et le Conseil Régional Rhône-Alpes étudie l'éventualité d'une demande de classement en Parc Naturel Régional de ce secteur qui s'inscrirait dans un périmètre élargi en amont du Rhône (étude de définition du périmètre en cours)…

Avec les Balmes viennoises, le massif du Pilat, les monts du Lyonnais, le Beaujolais, la Dombes, ils forment un ensemble de grands espaces verts autour de l'agglomération lyonnaise et leurs espaces récréatifs.

Conscient de cette valeur, les élus du Syndicat Mixte comptent bien la préserver : le plafonnement volontaire de la croissance démographique (de 10 à 15 % seulement d'ici 2020), la protection des milieux et des paysages, les mesures prises pour regrouper l'urbanisation autour des cœurs de villages existants et soutenir une urbanisation de qualité en sont la preuve. Mais il ne saurait s'agir de créer "une réserve d'indiens" ou un jardin récréatif pour les urbains au détriment de la vie et des dynamiques locales. Le Document d'Orientations Générales précise l'équilibre souhaité entre développement et protection.

Au même titre que pour ces grandes coupures vertes, la préservation de la trame bleue est prise en compte dans le PADD. Le Rhône, qui traverse ou longe plusieurs territoires de l'InterScot, dont celui de la Boucle du Rhône en Dauphiné, est l'occasion de fédérer plusieurs Scot autour de sa valorisation en tant que corridor aquatique commun.

Enfin, la protection de la ressource en eau de la nappe phréatique liée à la Bourbre et au Catelan, d'intérêt métropolitain, est assurée par l'instauration d'une coupure verte et la limitation importante de l'urbanisation : + 15 % de population d'ici 2020 seulement, dans un secteur sous pression, pas de création de zones d'activités dans ces terres pourtant propices (planes, accessibles par la route, proches de l'A 43).

Et la protection du plateau de Crémieu (voir ci-après) permettra de préserver sa ressource en eau, d'intérêt plus local.

4) **Participer à l'attractivité économique de la métropole et vouloir un meilleur équilibre local**

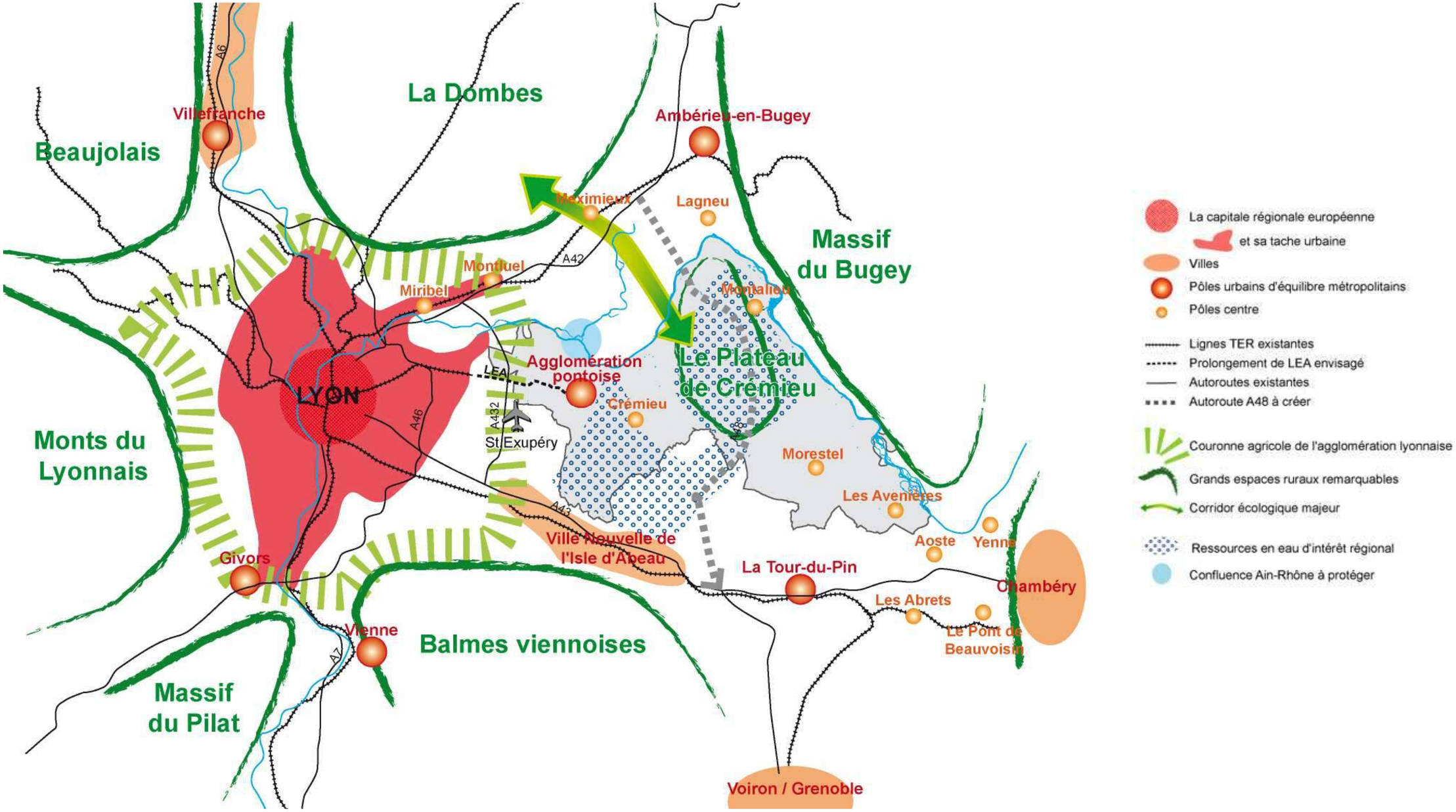
Lyon, sa première couronne et certains pôles ont pour vocation d'accueillir des activités métropolitaines « supérieures » (recherche-développement, pôles d'affaires internationaux, centres spécialisés…) et 13 zones d'accueil d'entreprises d'envergure métropolitaine ont été définies dans la DTA.

A l'exception du pôle de l'aéroport Saint Exupéry (voir ci-après), ces projets ne concernent pas le territoire de la Boucle du Rhône en Dauphiné, et les élus du Syndicat Mixte comprennent la nécessité de limiter et soigner ces pôles économiques d'intérêt métropolitain et n'en revendiquent pas l'équivalent sur leur territoire.

Toutefois, ils estiment essentiel de développer les activités et l'emploi sur place, sur des projets de moindre prétention pour favoriser dynamisme et richesse au niveau local. L'équilibre métropolitain passe aussi par la fin des banlieues et territoires « dortoirs » et une meilleure mixité des fonctions activités/habitat qui concourra à la limitation des déplacements domicile-travail.

La politique d'accueil dans les zones et parcs d'activités inscrites au SCOT traduit cette volonté.

Enfin, le pôle de l'aéroport St Exupéry étant limitrophe, et son influence sur le territoire important (salariés à loger, déplacements…), la coopération InterScot sur ce sujet devra être poursuivie pour dégager de concert un projet fort d'aménagement autour de cet espace stratégique et les membres du SCOT de la Boucle du Rhône en Dauphiné y contribueront.


La Dombes
Beaujolais
Villefranche
Ambérieu-en-Bugey
Meximieux
Lagneu
Massif du Bugey
Montluel
Miribel
A42
Montalieu
Le Plateau de Crémieu
Agglomération pontoise
LEA
LYON
Crémieu
A46
A432
St Exupéry
Monts du Lyonnais
Morestel
Les Avenières
A43
Ville Nouvelle de l'Isle d'Abeau
Aoste
Yenne
Givors
La Tour-du-Pin
Chambéry
Les Abrets
Le Pont de Beauvoisin
Vienne
A7
Balmes viennoises
Massif du Pilat
Voiron / Grenoble
La capitale régionale européenne
et sa tache urbaine
Villes
Pôles urbains d'équilibre métropolitains
Pôles centre
Lignes TER existantes
Prolongement de LEA envisagé
Autoroutes existantes
Autoroute A48 à créer
Couronne agricole de l'agglomération lyonnaise
Grands espaces ruraux remarquables
Corridor écologique majeur
Ressources en eau d'intérêt régional
Confluence Ain-Rhône à protéger

II - LE DEVELOPPEMENT VOULU

Le contexte régional dynamique décrit précédemment permettrait d'envisager un développement local par simple accueil de population extérieure, et dans des proportions importantes.

Mais la volonté locale n'est pas de se développer à tout prix quantitativement : un accueil massif de population extérieure ne ferait qu'accentuer une situation de territoire dortoir par rapport au Grand Lyon et au nord Isérois, dont on connaît les effets pervers.

Aussi, le souhait des élus du Syndicat Mixte est de fonder le développement en premier lieu sur une valorisation maximale des richesses et ressources locales à même d'assurer une dynamique économique interne, de créer des liens et des solidarités sociales locales, et de préserver une identité patrimoniale.

Les élus du Syndicat Mixte souhaite un développement harmonieux du territoire de la Boucle du Rhône en Dauphiné qui donne la priorité à :

- une augmentation « raisonnable » de la population : faire face à l'accroissement naturel de la population et à son vieillissement, modérer l'accueil de nouveaux habitants et faciliter l'intégration de tous dans la vie locale. L'« augmentation raisonnable de la population » est fixée à + 20 % d'habitants entre 2005 et 2020,
- un développement de l'économie locale reposant sur toutes ses filières : agriculture, services et commerces, industries et artisanat, tourisme ; en créant les conditions de leur épanouissement : protection des surfaces agricoles, offres immobilières adaptées, conditions d'accès améliorées,
- la protection et la mise en valeur des paysages qui font la qualité du cadre de vie des habitants et fondent l'attractivité du territoire,
- la préservation des richesses et ressources naturelles, témoins du bon équilibre écologique et nécessaires aux générations futures.

Les élus du Syndicat Mixte se fixe donc les grandes orientations suivantes :

- maîtriser le développement urbain : ne pas répondre à toutes les pressions qui se font jour sur le territoire que ce soit en terme de logements ou d'accueil d'activités, mais limiter et débloquer progressivement de l'offre foncière,
- marquer de façon claire les grands espaces à protéger et les coupures avec les agglomérations périphériques à l'ouest (Lyon) et au sud (l'agglomération nord-iséroise),
- préserver le caractère rural remarquable du secteur de l'Isle Crémieu-Morestel-les Avenières (voir définition page 4),
- recentrer le développement sur les pôles urbains et les noyaux villageois et économiser l'espace,
- rééquilibrer les modes de déplacement en favorisant l'usage des transports collectifs et en réduisant les déplacements domicile-travail en fixant les résidants sur le territoire au travers d'une offre d'emplois et d'équipements plus diversifiée.

En complément des orientations d'aménagement du présent SCOT, l'élaboration du prochain Contrat de Développement Rhône-Alpes (CDRA) en 2007[4] sera l'occasion de préciser, avec les acteurs locaux et partenaires concernés, les programmes et projets de développement à soutenir ou mettre en œuvre dans les domaines économiques et sociaux pour réaliser ces objectifs.

Le CDRA permettra aussi de dégager des moyens financiers contractuels[5] : la signature d'un contrat pourrait être concomitante avec l'approbation du SCOT.

Les intentions ou objectifs d'aménagement du territoire et d'urbanisme affichés par le PADD du SCOT (par exemple l'organisation et le soutien à l'agriculture ou la filière pierre, la création d'offres immobilières, la mise en place d'une politique de l'habitat, l'adaptation des services…) pourront ainsi se traduire dans des actions opérationnelles. Les deux outils sont liés et complémentaires.

[4] Sur un périmètre à peine plus petit
[5] avec la Région + contrat de territoire avec le Conseil Général

III - LA STRATEGIE SPATIALE DE DEVELOPPEMENT ET D'AMENAGEMENT ET LES OBJECTIFS DES POLITIQUES PUBLIQUES

Pour assurer un aménagement et un développement durable du territoire, les élus du Syndicat Mixte se fixent 3 grandes orientations pour organiser l'espace et assurer les grands équilibres entre espaces naturels, urbains et ruraux. Ces orientations guident les politiques publiques d'urbanisme proposées en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs et de déplacement, tel qu'exposé dans chaque orientation spatiale.

Ces politiques seront ensuite précisées dans le Document d'Orientations Générales qui suit.

III.1 - PRESERVER LES PAYSAGES, LES RESSOURCES NATURELLES ET L'ESPACE AGRICOLE

La préservation et la mise en valeur des sites et paysages du territoire seront assurées par la délimitation :

- de vastes coupures vertes à vocations paysagères, environnementales et agricoles, visant à limiter l'urbanisation linéaire et la jonction des différentes agglomérations entre elles,

- de ceintures vertes, définissant des secteurs privilégiés d'urbanisation afin de contenir le mitage constaté sur le territoire.

La volonté de préserver le plateau de Crémieu, qui constitue un ensemble agro-environnemental de très grande qualité tant d'un point de vue écologique, que paysager et architectural, se traduira par un développement démographique plus modéré et par une protection stricte des espaces naturels remarquables.

Les espaces agricoles (notamment les espaces agricoles stratégiques et leur structuration foncière), les milieux naturels remarquables (plateau de Crémieu en premier lieu) ainsi que les fonctionnalités écologiques (corridors écologiques) seront pris en compte dans le développement du territoire de façon à en favoriser la préservation et la meilleure gestion possible.

Il en ira de même pour les ressources naturelles et en particulier pour la ressource en eau qui constitue une problématique essentielle notamment sur le plateau karstique de Crémieu. Il conviendra de gérer durablement cette ressource dans le cadre d'un développement maîtrisé de l'urbanisation et des pratiques agricoles.
De même, la maîtrise des consommations énergétiques fera partie intégrante de la réflexion sur l'aménagement du territoire que ce soit dans le développement résidentiel (habitat et zones d'activités), dans la limitation des déplacements automobiles (organisation d'une offre alternative en transports collectifs) et dans le développement des énergies renouvelables locales (soutien à la filière bois, prise en compte de l'éolien, intégration du solaire,…).

Ainsi, les objectifs des politiques publiques en matière de paysage et d'environnement, fixés par les élus du syndicat mixte, sont :

- Mettre en valeur les paysages : préserver, structurer et valoriser les sites et paysages sur l'ensemble du territoire en prenant en compte à la fois les paysages les plus remarquables mais également les sites dégradés (points noirs paysagers, entrées de villes,…).
- Protéger les milieux remarquables : préserver et mettre en valeur les milieux en recherchant le maintien des équilibres avec les pratiques agricoles (plateau de Crémieu), la préservation des échanges biologiques et la valorisation des milieux à enjeux (bois des Franchises).
- Protéger les ressources et prévenir les risques : prendre en compte la ressource en eau, la ressource en roche massives (carrières), les ressources énergétiques et prévenir les risques technologiques, les risques liés aux inondations, aux mouvements de terrains,…
- Préserver l'espace agricole : minimiser les effets d'emprises sur l'espace agricole, notamment les espaces stratégiques et gérer durablement ce patrimoine qui constitue un enjeu majeur dans un contexte économique, social et énergétique en forte mutation.

III.2 - REGROUPER L'URBANISATION SUR DES SECTEURS ET POLES PREFERENTIELS

On regroupera l'urbanisation autour des centralités et selon la hiérarchie urbaine existante.

- 5 pôles urbains se distinguent par leur niveau de services, plus ou moins renforcé par les niveaux de population et d'emplois :
  - l'agglomération pontoise (23 500 habitants estimés en 05), composée des communes de Charvieu-Chavagneux, Chavanoz, Pont de Chéruy, Tignieu-Jameyzieu) à l'enjeu spécifique de requalification urbaine ; Compte tenu de la quasi continuité urbaine avec l'agglomération pontoise, il a été proposé de rajouter la commune de Saint Romain de Jalionas à ce premier pôle (+3 000 habitants).
  - Crémieu (pôle composé des communes de Crémieu et Villemoirieu, 4 500 habitants), au pied des falaises ;
  - Montalieu-Vercieu (2 200 habitants) ;
  - Morestel à l'Est (3 000 habitants) ;
  - Les Avenières (4 300 habitants).
- 37 communes dont 35 de moins de 2000 habitants et 2 de plus de 2000 (Villette d'Anthon et St Romain de Jalionas)

Les pôles de Crémieu et de l'agglomération pontoise structurent la partie Ouest du territoire, Montalieu, Morestel et Les Avenières le secteur Est.

Pour lutter contre l'étalement urbain, pour conforter des centres villes conviviaux et animés, et pour rationaliser des déplacements, on cherchera à :

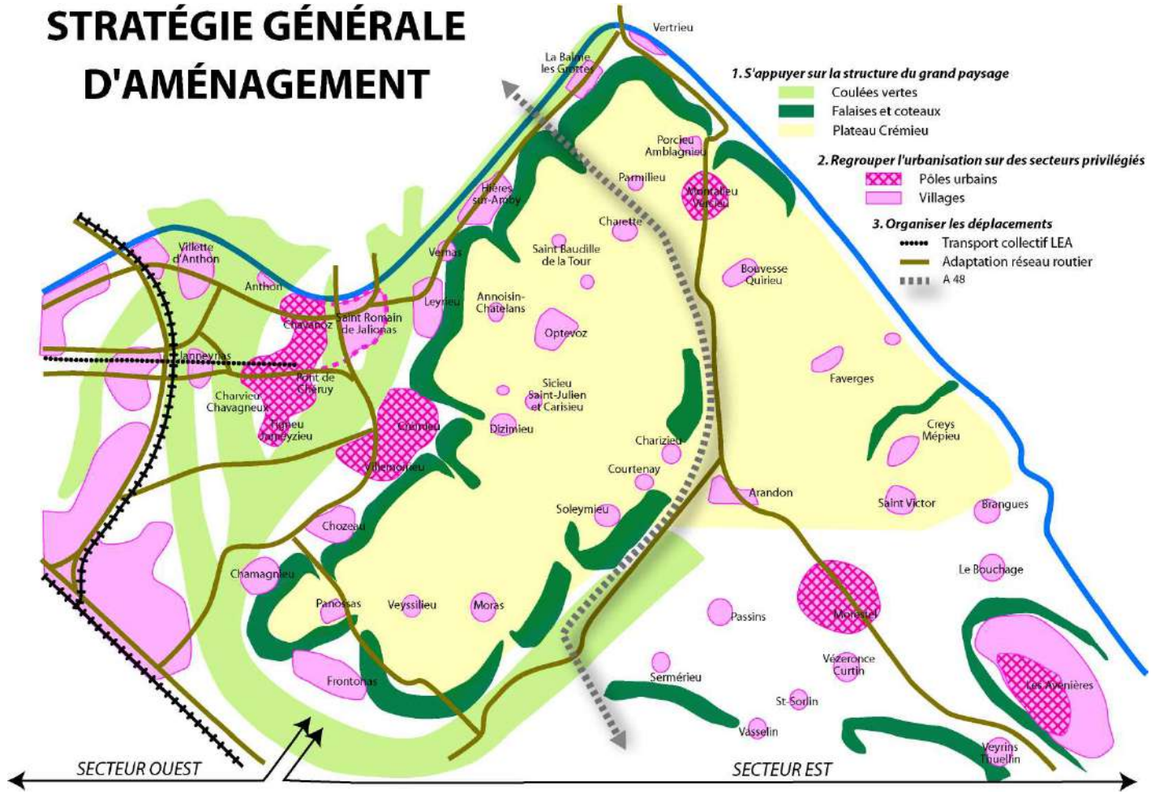
- conforter les pôles urbains existants, par des capacités d'accueil renforcées en matière d'habitat, d'activités économiques, de commerces et de services ;
- développer modérément, proportionnellement à leur taille, les autres communes en accueillant des habitants et des activités et services de proximité.

Pour s'assurer que ce développement résidentiel sera durable, les élus du syndicat mixte fixe **6 objectifs aux politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat** :

1) Regrouper l'urbanisation autour des pôles urbains et des villages
2) Favoriser le développement des pôles urbains en organisant une croissance plus importante qu'ailleurs, avec des densités plus urbaines et une diversité de l'offre en logement plus forte ; et accompagnée de services à la population plus élevés, de transports alternatifs et d'emplois sur place.
3) Favoriser la qualité urbaine par l'incitation à de nouvelles formes urbaines et à un urbanisme et une architecture économes en énergie, par la mise en valeur des patrimoines, et par la maîtrise des processus d'urbanisation.
4) Répondre à tous les besoins en logement : prévoir des types de logements adaptés aux évolutions sociologiques et démographiques (vieillissement, petits ménages), et assurer une offre en logement locatif conventionné suffisante pour assurer l'équilibre social de l'habitat
5) Adapter les PLU de chaque commune pour atteindre les objectifs fixés : estimer les écarts, traduire dans les nouveaux documents les objectifs communs retenus
6) Développer les expériences, dynamiser les réflexions, sensibiliser le plus grand nombre

L'ensemble de ces politiques visent, et devraient permettre de mieux calibrer et maîtriser quantitativement, spatialement et qualitativement la croissance
Pour susciter et dynamiser **le développement économique** local dans des proportions équilibrées avec l'augmentation de population, les élus du Syndicat Mixte ont décidé d'agir, à travers le SCOT, prioritairement sur l'offre immobilière, en complément des politiques contractuelles menées par ailleurs (CDRA, comité d'expansion…). **3 objectifs sont fixés aux politiques publiques d'urbanisme** :

- Accueillir des activités dans les villages, comme cela a toujours été le cas jusqu'à présent, et dans la mesure où elles restent de taille modeste ;
- Accroître les capacités d'accueil économique dans les pôles urbains, le regroupement des emplois, services et d'une bonne partie de la population au même endroit permettant de réduire les déplacements et d'offrir (avec le temps) des moyens de transports alternatifs à la voiture. Des offres immobilières de nature différentes peuvent être offertes aux entreprises et répondre à leurs besoins : en milieu urbain et en périphérie immédiate.
  Le renforcement des 5 pôles urbains, pour 46 communes, devrait permettre d'équilibrer les 5 petits bassins de vie qui font le territoire.
- Aménager des Parcs d'Activités en nombre limité et de qualité pour attirer de nouvelles entreprises. Ce type d'offre peut répondre aux entreprises qui ne cherchent pas la proximité urbaine, mais des facilités d'accès, de vastes surfaces, un environnement industriel et un cadre de grande qualité. Pour assurer l'équilibre territorial, chaque communauté de communes doit pouvoir disposer d'une offre en la matière.



III.3 - REEQUILIBRER LES MODES DE DEPLACEMENTS EN FAVEUR DES TRANSPORTS COLLECTIFS

La part des déplacements liés à la voiture, fortement conditionnée à l'évolution du contexte énergétique (surenchérissement du coût du pétrole), restera importante sur le territoire qui présente une densité urbaine faible à l'exception de l'agglomération pontoise et des principaux pôles urbains.
La volonté du territoire est donc de diminuer cette dépendance vis-à-vis des énergies fossiles dans la mobilité des personnes et des biens. Cela se traduira par :

- une offre importante d'activités sur le territoire (limitation des déplacements domicile - travail),
- l'organisation des transports en commun (prolongement de LEA, rabattement vers les pôles gares, transport à la demande),
- le développement de l'urbanisation en cohérence avec les lignes de transports en commun existante et en projet et la promotion de leur usage.

L'organisation du réseau routier sera quelque peu modifiée selon les besoins de délestage des traversées urbaines (agglomération pontoise principalement), tandis que le territoire sera le support d'importantes infrastructures de transport (autoroute A 48, contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, ligne LGV Lyon-Turin).

Afin d'organiser les déplacements permettant un développement équilibré du territoire, les élus du syndicat mixte ont défini les objectifs des politiques publiques suivants :

- Développer les transports collectifs : organiser les transports collectifs à partir des lignes ferroviaires existantes situées en périphérie du territoire, accueillir le prolongement de LEA,…
- Adapter le réseau routier aux besoins : prendre en compte les difficultés de circulation rencontrées et anticiper les évolutions de populations principalement au niveau de l'agglomération pontoise.
- Organiser les déplacements doux : favoriser les liaisons piétons - cycles entre les principaux pôles de services des communes (écoles, équipements sportifs, culturels et de loisirs,…).
- Supporter les grands projets d'infrastructures : accompagner l'arrivée des grandes infrastructures, notamment celles qui sont susceptibles d'avoir des effets sur l'organisation du territoire en particulier l'autoroute A 48.

IV - LES GRANDS EQUILIBRES GEOGRAPHIQUES

La stratégie spatiale arrêtée amène à décliner plus finement les choix de développement arrêtés préalablement, et en particulier le choix du rythme de « l'augmentation raisonnable » de la population.

- **Objectifs et équilibre démographique**

Si l'équilibre démographique est bien fixé globalement à + 20 %, il sera différencié par secteurs et même entre pôles :

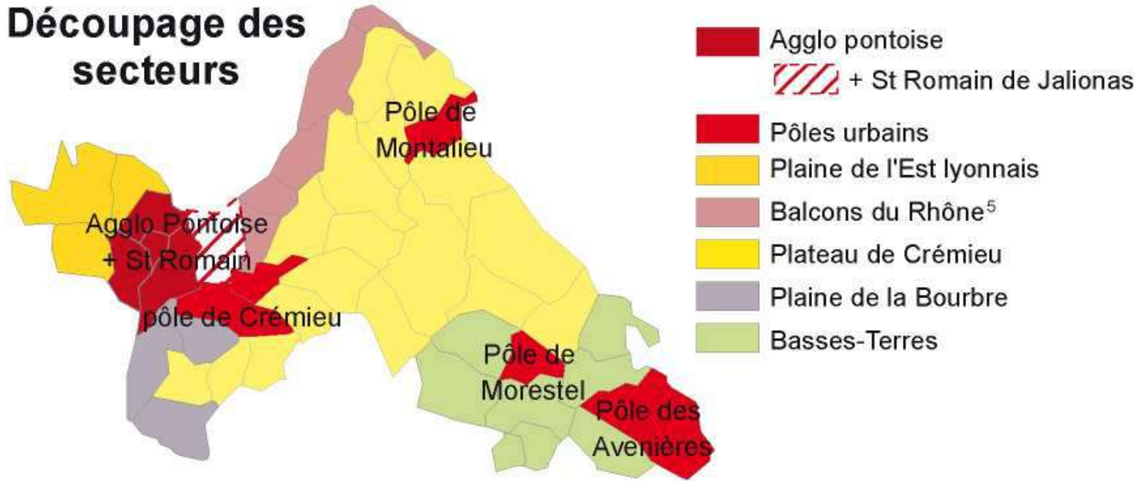
- La croissance est nettement freinée sur le plateau de Crémieu (10 % sur 15 ans) pour préserver ses richesses patrimoniales (ressource en eau, milieux, bâtis, agriculture, paysage)
- Elle l'est aussi sur les balcons du Rhône[6] pour des raisons paysagères (bien dégager les pieds de falaise) et par volonté locale
- A l'inverse, elle est supérieure dans les pôles urbains définis (entre 20 et 25 %) et plus encore dans l'agglomération pontoise[7] pour favoriser son renouvellement, sa requalification et parce qu'elle devrait recevoir une extension de la ligne de transport en commun LEA depuis Lyon d'ici quelques années.
- Cas particulier pour les 3 communes de la Plaine de l'Est Lyonnais : Anthon, Janneyrias et Villette d'Anthon. Les deux dernières sont situées dans le territoire de prescription autour de l'aéroport de Saint Exupéry, déterminé dans la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise. Il n'est pas nécessaire de définir des prévisions démographiques dans le SCOT pour ces 2 communes, les capacités d'accueil, résultant de l'application du PIG et de la DTA, selon les critères de la loi SRU.
  Pour la commune d'Anthon, située dans la couronne verte d'agglomération à dominante rurale de la DTA, la population est estimée entre 1200 à 1250 habitants à l'horizon 2020.
  L'ensemble des dispositions définies dans le SCOT s'appliquent à ces 3 communes.

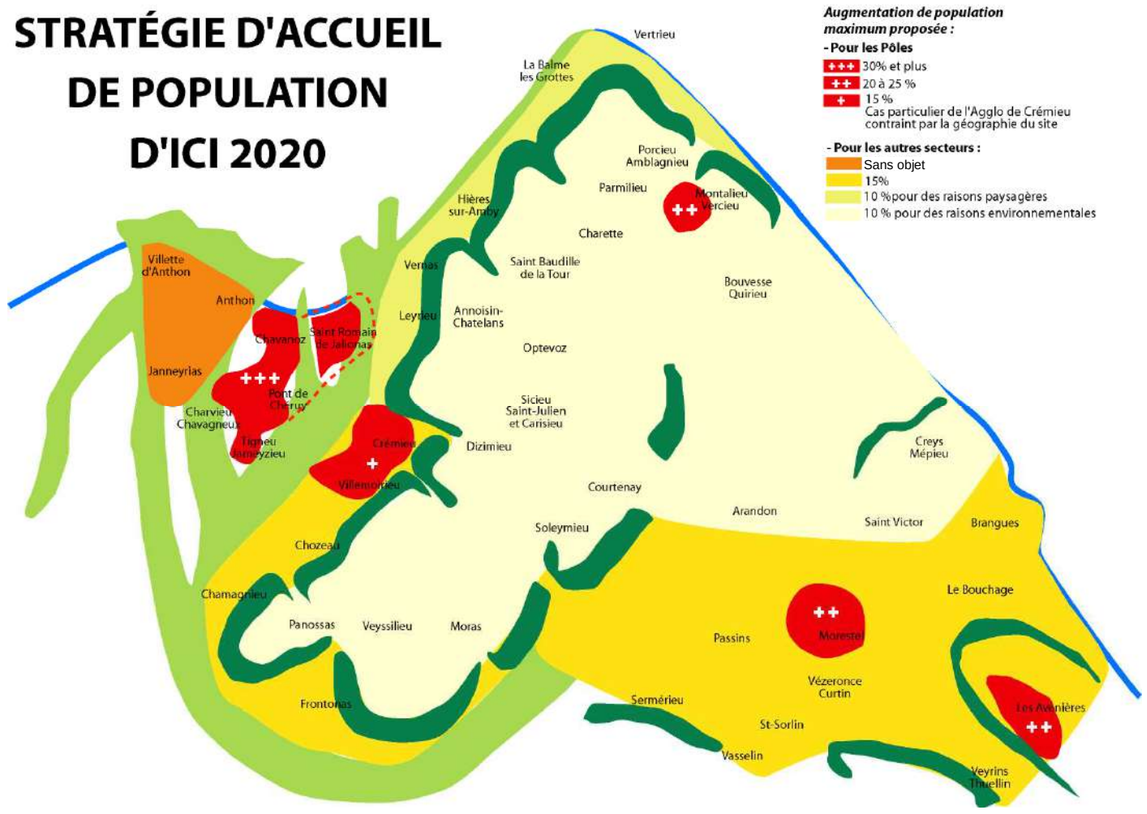
Aussi les objectifs suivants ont été retenus

	NOM	popu en 1999	TVA 90-99	popu estimée 2005	TVA 99-2005	Popu proposée 2005-2020	TVA 2005-2020	% évol 2005-2020
Secteurs hors pôles	Plaine de l'Est	Territoire de prescription autour de Saint Exupéry, capacité d'accueil résultant du PIG et la DTA (hors Anthon						
	Plaine de la Bourbre	3707	2,35	4300	2,5	4945	0,94	15
	Plateau Crémieu	10369	1,65	12520	3,19	13772	0,64	10
	Balcons Rhône	2959	1,77	3642	3,51	4006	0,64	10
	Basses Terres	6534	1,6	7636	2,63	8781	0,94	15
Pôles urbains	Agglo Pontoise	21221	0,08	23420	1,69	33530	1,76	30
	+ St Romain	2749		3100		946		
	Pôle de Crémieu	4561	1,03	4850	1,02	5578	0,94	15
	Pôle de Montalieu	2178	0,53	2650	3,32	3180 à 3313	1,22	de 20 à 25
	Pôle de Morestel	3034	0,23	3800	3,82	4560 à 4750	1,22	de 20 à 25
	Pôle des Avenières	4308	1,02	4600	1,09	5520 à 5750	1,22	de 20 à 25
SCOT		**61620**	**0,90**	**70518**	**2,27**	**84818 à 85371**	**1,24 à 1,28**	**20,60%**

Ces chiffres ne prennent pas en compte les prévisions démographiques de la Plaine de l'Est Lyonnais

Les limites des secteurs ci-dessus sont portées dans la carte ci-dessous :





[6] Ne correspond pas au périmètre administratif de la communauté de communes des Balcons du Rhône

[7] Compte-tenu de la quasi continuité urbaine en présence entre Tignieu-Jameyzieu et St Romain de Jalionas, des capacités foncières d'accueil et des souhaits de cette dernière commune, celle-ci est rajoutée au pôle de l'agglomération pour les objectifs de croissance.
Les objectifs en terme d'habitat lui seront alors appliqués, mais pas ceux concernant la forme urbaine, compte tenu de son tissu actuel peu dense, qu'il va falloir densifier, mais progressivement.

- **Estimations des besoins en logements**

Les besoins en logements sont estimés en fonction de l'objectif de population fixé, des évolutions de la taille des ménages prévisibles (selon les estimations de l'INSEE décrites dans I - Les perspectives) et des besoins de renouvellement du parc des logements.

	Besoin estimé en nouveaux logements d'ici 2020							
	NOM	Pop estimée en 2005	Mén. estimés 2005 (2,72) = RP 2005	Mén. Estimés 2020 (2,53)	Nbre nvx ménages 05-20	Renouv du Parc (InterScot)	Besoin en nvx log	Part des nvx log 05-20 / RP 05
Secteurs (Hors pôles)	Plaine de l'Est	*Territoire de prescription autour de l'aéroport de Saint Exupéry, capacité d'accueil résultant du PIG et de la DTA pour Janneyrias et Villette d'Anthon. Commune d'Anthon voir ci-après*						
	Plaine de la Bourbre	4300	1581	1955	374	39	413	26%
	Plateau de Crémieu	12520	4603	5443	841	39	880	19%
	Balcons du Rhône	3642	1339	1583	244	39	283	21%
	Basses Terres	7636	2807	3471	664	39	703	25%
Pôles urbains	Agglo Pontoise	23420	8550	11980	3430	194	3567	42%
	St Romain	3100	1200	1647	447		504	
	Crémieu	4850	1783	2205	421	77	498	28%
	Montalieu	2650	974	1283	309	134	443	45%
	Morestel	3800	1397	1840	443	134	577	41%
	Les Avenières	4600	1691	2227	536	134	670	40%
SCOT		**70518**	**25925**	**33634**	**7709**	**829**	**8538**	**32%**

NB : RP=résidences principales

Pour la commune d'Anthon, le besoin en nouveaux logements est estimé à 130 logements à l'horizon 2020 soit une augmentation d'environ 27 % du parc de résidences principales.

Conformément à la stratégie spatiale arrêtée :

- Les 2/3 des nouveaux logements devraient être créés dans les pôles, soit 6 259 pour 2 409[8] créés dans les secteurs ruraux.
- L'agglomération pontoise devrait à elle seule capter prés de la moitié des nouveaux logements.

Pour tenir l'objectif, il faudra créer environ 577[9] logements par an (par construction mais aussi création dans l'existant) : 417 dans les pôles dont 271 dans l'agglomération pontoise (élargie à St Romain de Jalionas) ; et 160 dans les 34 autres communes. Des orientations plus précises sont faites dans le Document d'Orientations Générales en ce domaine.

[8] Ce chiffre s'entend hors prévisions des communes de Janneyrias et de Villette d'Anthon

[9] Ce chiffre s'entend hors prévision des communes de Janneyrias et de Villette d'Anthon

- **Objectifs en matière d'emploi**

L'exercice est plus périlleux, l'incertitude régnant en ce domaine. Toutefois, et pour servir de référence plus que d'objectifs, on peut chercher à estimer le nombre d'emplois « souhaitable » ou « envisageable ».
Une première estimation d'emplois, a été faite dans le cadre des travaux Inter Scot[10] selon une méthode basée sur l'évolution du PIB. Le territoire de la Boucle du Rhône en Dauphiné atteindrait entre 22 000 et 24 000 emplois en 2020, soit 3 ou 4 000 de plus qu'en 1999, soit + 16 à 21 %.

	Emploi 99	Projections 2015			Projections 2030		
PIB		+ 1,6 %	+ 1,85 %	+ 2,1 %	+ 1,6	+ 1,85 %	+ 2,1 %
Scot BRD	18 933	21 060	21 538	22 023	22 473	23 552	24 670

La deuxième méthode consiste à estimer le nombre d'emplois souhaités pour garder un équilibre entre population active résidant sur place et nombre d'emplois sur place. Si l'objectif est de maintenir le ratio de 1999 de 0,65 entre nombre d'emplois sur place et nombre d'actifs résidants, il faudrait créer + 7 500 emplois, soit + 40 % par rapport au nombre d'emplois présents sur le territoire en 1999

L'objectif retenu est de chercher à fixer entre 5 000 et 8 000 emplois supplémentaires sur le territoire (+ 26 à +42 %).

Les travaux de l'Inter Scot[11] ont permis de dégager des tendances concernant la ventilation des emplois par secteurs d'activités.

Emplois BRD	Total	Agricult.	industrie	Construct	commerc	transport	Service Entrepr.	Service Particul.
1999	18 933	700	6 734	1 470	2 224	584	1 947	5 274
2030	23 552	544	6 444	1 376	2 535	1 090	2 832	8 731
99-30 en %	+ 24,4	- 22,3	- 4,3	- 6,4	+ 14	+ 86,6	+ 45,5	+ 65,5

La croissance se situerait dans les secteurs des services essentiellement (+ 4 300 soit 84 % des emplois créés), du transport (+ 500 ; 10 %) et du commerce (+ 310 ; 6 %).

Les besoins en immobiliers évolueront en fonction, comme le soulignent les mêmes travaux : « Mis à part dans le secteur logistique-transport, l'essentiel de la création d'emplois pourrait se situer en dehors des zones d'activités aménagées. Il conviendra donc de veiller à limiter la production de nouvelles ZA de petites tailles, sauf à proximité des bourgs (zones artisanales) ou des zones existantes ».

La stratégie spatiale du Syndicat Mixte qui cherche à « conforter les pôles urbains existants, par des capacités d'accueil renforcées en matière d'activités économiques, de commerces et de services » (cf. ci-avant) devrait permettre d'offrir des produits diversifiés et adaptés en la matière.

[10] L'inter-Scot réunit les 10 SCOT en présence avec et autour de Lyon. Les travaux ont été effectués par l'INSEE pour l'agence d'urbanisme du Grand Lyon

[11] « La dynamique d'emploi de l'aire métropolitaine lyonnaise » Prospective Inter-Scot. Agence d'urbanisme du Grand Lyon