

LES CARNETS DU SCOT

Urbanisme et Aménagement

Mise en œuvre du schéma
de cohérence territoriale

SCOT
DU GRAND
ROVALTAIN

SYNDICAT MIXTE

SOMMAIRE

1. Optimiser la part de foncier dédiée à l'urbanisme	2
<i>Dimensionner</i>	<i>2</i>
<i>Localiser</i>	<i>4</i>
<i>Relier</i>	<i>5</i>
2. Favoriser l'intensité urbaine et la multifonctionnalité	7
3. Urbanisme et mobilités	11
4. Assurer la qualité de l'aménagement	17
<i>Veiller à la qualité des aménagements urbains</i>	<i>17</i>
<i>Insérer les projets dans leur environnement</i>	<i>19</i>
5. Viser la qualité de vie comme priorité pour la production de logements	23
<i>Répartir la croissance démographique</i>	<i>23</i>
<i>Créer de bonnes conditions d'habiter pour tous et partout</i>	<i>26</i>

1. Optimiser la part de foncier dédié à l'urbanisme

Dimensionner

► PADD 2.1

LIMITER ET CHIFFRER LES SURFACES À URBANISER

Entre 2016 et 2040, le territoire assurera son développement en ne consommant pas plus de 92 ha d'espaces agricoles, naturels et forestiers par an en moyenne.

Cette consommation :

- Comprendra l'ensemble des usages du foncier : habitat, activités, voiries associées, équipements et infrastructures diverses,
- Concernera à la fois le foncier disponible dans les enveloppes urbaines existantes et les extensions.

► PADD 2.1

DONNER LA PRIORITÉ AU RENOUVELLEMENT URBAIN ET PÉRIURBAIN

La valorisation des zones déjà urbanisées vise à économiser le foncier, limiter les besoins en déplacements, en énergie et en installation de réseaux. Pour ce faire, le projet donne la priorité à l'utilisation des terrains compris dans les enveloppes urbaines et villageoises existantes, là où le potentiel existe (réhabilitation du tissu existant, mutation des friches urbaines et industrielles ainsi que le comblement des parcelles libres et des dents creuses...). Le projet prévoit ainsi de délimiter les enveloppes urbaines et d'y repérer les gisements fonciers potentiellement mobilisables pour construire.

Le projet affichera comme priorité la mobilisation des gisements fonciers et des potentialités situés dans le tissu urbain existant avant d'ouvrir de nouvelles zones d'extensions sauf justifications avérées. En complément, il encouragera les collectivités à réinvestir le patrimoine bâti vacant et les constructions vétustes voire insalubres.

Le potentiel que représente le renouvellement urbain est fonction de la structure de l'urbanisme existant :

- Les pôles urbains sont les lieux majeurs de cette reconquête urbaine, au vu de ses capacités de mutation, pour l'accueil de logements, d'activités et d'équipements. Les secteurs situés le long des axes de transports collectifs sont stratégiques.
- Dans l'espace périurbain, le renouvellement progressif du tissu pavillonnaire et des zones d'activités où le niveau d'emprise au sol reste limité, offre également un potentiel considérable pour couvrir les besoins en logements, emplois et services.

De manière générale, il s'agit de s'appuyer sur le réinvestissement des quartiers des communes les mieux desservis en transport en commun (proximité de gares ferroviaires, d'arrêt de bus ou car à forte fréquence).



Dent creuse :

Une dent creuse est un espace non construit à l'intérieur de l'enveloppe urbaine. Cet espace qui peut représenter une ou plusieurs parcelles attenantes, constitue une forme de gisement foncier.



Renouvellement urbain :

Opération visant à transformer les quartiers d'une ville par le biais d'un projet urbain. Généralement il consiste à reconquérir les terrains laissés en friche, restructurer des quartiers d'habitat social, et rétablir l'équilibre de la ville.

► DOO 2.1.4

UNE PRIORITÉ : LA PRÉSERVATION DES ESPACES AGRICOLES ET NATURELS

► Orientation

Afin d'assurer de manière pérenne le fonctionnement agricole et écologique du territoire, les collectivités doivent mettre en œuvre les conditions d'une préservation efficace des espaces agricoles, naturels et forestiers et de leur valorisation, à des fins économiques, sociales, environnementales, identitaires et de qualité de vie.

D'une manière générale, l'ambition de préserver les espaces agricoles concerne l'ensemble des terres agricoles, quelles que soient leurs mises en valeur. Cette ambition s'entend bien entendu hors des 2 300ha que le SCoT fixe comme consommation maximale d'ici 2040.

► Objectifs

La préservation de certains secteurs nécessite d'être affirmée de manière plus importante : cela se traduit par l'inscription de fronts urbains sur les cartes de la partie 8.

Ces fronts jouent à long terme le triple rôle de :

- protection de l'espace agricole de l'étalement urbain non maîtrisé ;
- de délimitation de la largeur des corridors écologiques ;
- limites pérennes à l'extension urbaine pour lutter contre l'urbanisation diffuse ou l'urbanisation linéaire sur certains axes de déplacement.

Le traitement de ces secteurs urbains doit être organisé, par des règles d'urbanisme adaptées, en marquant une interface qualitative entre le bâti et les espaces agricoles ou naturels, par une végétalisation et des articulations vers les espaces ouverts

D'une manière prioritaire, les espaces agricoles ayant fait l'objet d'investissements (irrigation) ou les espaces d'AOC, AOP ou IGP, plantés ou non, doivent faire l'objet d'une protection renforcée. La préservation des autres espaces agricoles est fonction de leur potentiel agronomique ou économique tel que déterminé par le volet agricole du diagnostic. L'entretien des espaces agricoles en général permet de lutter contre les plantes invasives responsables d'affections graves de la santé des habitants du territoire.

PROMOUVOIR DES FORMES URBAINES OPTIMALES

► Orientation

Les opérations futures doivent s'inscrire dans des formes urbaines plus denses mais qui restent adaptées à l'armature territoriale et à la typologie des communes.

► Objectifs

Les documents d'urbanisme locaux doivent permettre d'atteindre à minima les objectifs de densité moyenne suivants, déclinés en deux périodes :

Niveau d'armature territoriale	Objectifs de densité moyenne en logement/hectare	
	2016-2025	2026-2040
Village rural	15	18
Village périurbain	17	20
Bourg centre	20	25
Pôle périurbain	26	32
Pôle urbain	35	40
Ville centre	48	52

Ces objectifs devront être atteints de manière globale sur les zones à urbaniser et sur les emprises foncières de plus de 3 000m² disponibles en zone U des PLU et PLUi et en zone constructible des cartes communales.

Dans les pôles urbains l'objectif de densité devra être atteint de manière globale sur les zones à urbaniser et sur les emprises foncières d'au moins 2 500m² des zones U.

Dans les villes-centres l'objectif de densité devra être atteint de manière globale sur les zones à urbaniser et sur les emprises foncières d'au moins 1 000m² des zones U.

Ces objectifs de densité sont à considérer comme des moyennes à l'échelle des différentes opérations des communes, et non comme un minimum à atteindre dans chaque opération. Un travail sur la diversité des formes est ainsi à rechercher. Cet indicateur de densité correspond au nombre de logements sur l'assiette foncière des projets et comprend à ce titre voiries, équipements, espaces publics



Etalement urbain

Phénomène d'expansion géographique de l'espace urbanisé par l'implantation en périphérie, au détriment de zones principalement agricoles, de formes urbaines d'habitat ou d'activités peu denses (quartiers pavillonnaires, maisons individuelles, zones d'activités). Cette dilatation de l'espace urbain se traduit par une diminution de la densité des zones urbanisées du fait d'une extension géographique plus rapide que la croissance démographique.

DOO ◀ 7.1.1



Armature territoriale

L'armature territoriale traduit une organisation du territoire, en donnant un rôle à chaque commune (ou territoire) et aux liens et complémentarités qu'elles développent entre elles. L'ensemble des communes ne sont pas indépendantes les unes des autres mais sont au contraire liées, volontairement ou non, avec les autres communes pour les emplois, les services, les commerces... Certaines communes sont plus équipées que d'autres et rayonnent sur un territoire plus ou moins important. C'est cette hiérarchie dans les fonctions qui a déterminé la définition de l'armature territoriale.
→ voir fiche introductive

► DOO 7.1.6

OPTIMISER L'USAGE DE LA PARCELLE

► Orientation

Si la densité doit être recherchée de manière générale, notamment dans les opérations groupées, l'usage des parcelles doit être amélioré en trouvant un équilibre acceptable entre optimisation de la parcelle, capacité d'évolution et intégration dans l'environnement.

► Objectifs

L'ensemble des dispositions des documents d'urbanisme ne doivent pas empêcher de construire plus de 0,5m² de surface de plancher par mètre carré de parcelle.

Dans le tissu existant peu dense, les règlements doivent permettre une progressive densification entre autre par l'absence de règles générant des reculs trop importants non justifiés.

Dans le cas d'ensembles urbains remarquables identifiés dans les diagnostics des documents d'urbanisme locaux, cette densification doit être strictement encadrée afin de préserver l'identité des lieux. En présence de règles de recul, des dispositifs d'amélioration de la performance énergétique des bâtiments (isolation par l'extérieur) ou de production d'énergie renouvelable doivent pouvoir être réalisés dans les marges de retrait et recul et au-delà des limites de hauteur maximale, imposées par les PLU.

Localiser

► PADD 2.1

ENCADRER LES EXTENSIONS URBAINES

La lutte contre l'étalement urbain nécessite d'encadrer les extensions urbaines, qu'elles soient à vocation résidentielle ou d'activités.

Le projet se donne plusieurs objectifs.

En premier lieu, il cherchera à inverser le regard pour ne plus considérer l'espace agricole et naturel comme le vide ou le disponible à urbaniser. Pour cela, il détermine des fronts urbains, limites pérennes à l'extension urbaine, de façon à minimiser notamment la fragmentation des espaces agricoles et naturels et des paysages.

En second lieu, le projet organise les extensions autorisées, en continuité des enveloppes urbaines, en évitant le développement linéaire le long des axes routiers.

Il définit des critères objectifs au regard desquels toute extension urbaine devra être justifiée :

- La juste mobilisation du potentiel foncier intra-muros, avant d'envisager l'extension
- La possible connexion des secteurs d'extension aux transports alternatifs à la voiture individuelle
- Le maintien d'une corrélation entre le niveau d'emploi et la croissance démographique souhaitée, lorsqu'il s'agit d'extension pour l'habitat
- La sensibilité environnementale et l'intérêt agricole des secteurs convoités par l'extension
- L'exposition aux risques naturels et technologiques.

En outre, cette politique implique le développement de formes urbaines moins gourmandes en espace et moins monotones pour maintenir et renouveler les identités urbaines et villageoises auxquelles les populations sont attachées culturellement.



Extension urbaine :

Mode de développement d'une commune qui consiste à accroître la surface de l'enveloppe urbaine en empiétant sur l'espace agricole, naturel ou forestier limitrophe.

► DOO 2.1.4

LES ENVELOPPES URBAINES, SUPPORT DU DÉVELOPPEMENT

► Orientation

La préservation du foncier agricole et naturel est affirmée comme une orientation fondamentale pour le territoire. Le mitage et les extensions insuffisamment maîtrisées doivent être stoppés.

Ainsi, l'ensemble du développement futur doit se faire dans ou à partir des enveloppes urbaines existantes, afin de renforcer les centres des villes et villages existants et est encadré par des objectifs de densité spécifiques à chaque type de commune pour les 25 prochaines années.

► Objectifs

L'urbanisation ne peut se faire que sous forme groupée autour d'un noyau urbain ou villageois existant et dans le respect des objectifs de modération de consommation foncière fixés pour chaque territoire. Aucune extension linéaire de l'urbanisation et à plus forte raison aucun mitage de cet espace ne sont permis. Les extensions urbaines ou villageoises doivent donc être localisées en continuité immédiate des enveloppes urbaines principales matérialisées sur les cartes de la partie 8.

Les hameaux, écarts et regroupements de constructions situés dans les enveloppes urbaines secondaires matérialisées sur les cartes de la partie 8 ne peuvent s'étendre au-delà de l'enveloppe. Ils peuvent se densifier sous réserve de respecter la cohérence architecturale du secteur, la capacité des réseaux et dessertes et d'une justification circonstanciée devant être apportée dans le rapport de présentation du PLU/PLUi.

Ceux qui n'ont pas été matérialisés sur la carte n'ont pas vocation, sauf pour les zones de montagne et sous réserve de justification circonstanciée devant être apportée dans le rapport de présentation du PLU/PLUi, à accueillir de nouvelles constructions.

Relier**TRAVAILLER LES INTERFACES BÂTI-NATURE ET
VALORISER LA NATURE EN VILLE**

Les documents d'urbanisme locaux identifient, par l'intermédiaire d'études spécifiques, les corridors écologiques et milieux naturels d'intérêt local. Le SCoT considère la nature en ville comme partie intégrante de la trame verte et bleue du territoire.

Les espaces urbains ou périurbains qui jouent un rôle de « réservoir » (parc, boisements, petite zone humide...) ou de « corridors » (délaissés d'accompagnement d'infrastructures, voies cyclables, squares...), seront pris en compte en vue d'accroître les services écosystémiques qu'ils rendent aux riverains et notamment aux personnes vulnérables (enfants, malades, personnes âgées) particulièrement en termes de détente, d'activité de plein air et de santé. De même, les zones tampon seront à valoriser lors du traitement des interfaces ville-nature.

L'urbanisation des fronts urbains devra rechercher une perméabilité fonctionnelle entre la campagne et la ville, entre espaces urbains, agricoles et naturels.

**UNE PRIORITÉ : LA PRÉSERVATION DES ESPACES
AGRICILES ET NATURELS**

La préservation de la qualité et de la diversité du paysage du Grand Rovaltain passe par la protection des espaces agricoles et naturels qui la composent, mais aussi par le soin apporté au traitement des lisières urbaines. En plus de définir une limite intangible à l'urbanisation, les fronts urbains permettront d'apporter une plus grande qualité paysagère dans la transition entre espace urbain et espace agricole ou naturel.

LES INTERFACES BATI-NATURE

► Orientation

Les espaces de nature en ville font partie intégrante de la trame verte et bleue du territoire du Grand Rovaltain. Travailler sur la préservation et la valorisation de ces espaces ainsi que sur les interfaces bâti-nature répond à un double objectif : lutter contre l'érosion de la biodiversité et accroître les services écosystémiques qu'ils rendent aux riverains et notamment aux personnes vulnérables (enfants, malades, personnes âgées) en terme notamment de détente, d'activité de plein air et de

PADD ◀
2.1**DOO** ◀
2.1.4**DOO** ◀
2.2.3

santé, rendant accessible au plus grand nombre le contact avec des espèces végétales et animales. Ces espaces ont par ailleurs vocation à participer à la réduction des îlots de chaleur urbains. Ces espaces sont à préserver et participent d'une plus grande attractivité des espaces urbains.

► Objectifs

Les documents d'urbanisme locaux identifient et protègent de manière adaptée les éléments naturels et jardinés suivants :

- Les espaces urbains ou périurbains qui jouent le rôle de réservoir : petites zones humides, espaces verts, boisements, jardins familiaux... L'équilibre entre la densification urbaine et le maintien de la nature en ville doit être recherché.
- Les éléments urbains ou périurbains qui jouent le rôle de corridors : voie piétonne ou cyclable, squares, petits délaissés d'infrastructures...
- Les possibilités de maillage de ceux-ci entre eux et avec les espaces agro-naturels périphériques.

Les liaisons entre ces espaces de nature en ville et les espaces agro-naturels seront recherchées dans le cadre des projets d'urbanisme ou par une réflexion dans les orientations d'aménagement et de programmation.

Par ailleurs, l'urbanisation en limite de front urbain devra permettre une transition fonctionnelle entre la campagne et la ville, entre espace urbains, agricoles et naturels tout en préservant les conditions d'exploitation des terres agricoles.

2. Favoriser l'intensité urbaine et la multifonctionnalité

FAVORISER UNE MEILLEURE RÉPARTITION DES EMPLOIS ENTRE LES TERRITOIRES

Sans définir le projet économique du territoire, le SCoT insistera sur quatre principes : mieux répartir l'emploi du grand Rovaltain, en lien avec les atouts propres à chaque secteur et les projections démographiques ; mieux répartir l'emploi du territoire, entre villes et campagnes ; privilégier l'implantation économique à l'intérieur des polarités, ainsi que la proximité, tout en favorisant la mixité plutôt que la zone monofonctionnelle ; rendre possible l'accueil d'activités exceptionnelles dans des conditions optimales pour l'emploi et l'environnement.

PADD ◀
1.3

FAVORISER LA CRÉATION D'ACTIVITÉS À L'INTÉRIEUR DES VILLES ET VILLAGES

La dynamique de l'emploi traduit une forte tertiarisation de l'économie et une progression significative des emplois de bureau. Ce type d'activités est tout à fait compatible avec le voisinage d'habitations. Il ne semble pas, sauf dans le cadre de projets structurants comme l'Ecoparc Rovaltain ou Valence Euro-Rhône, que des zones spécifiques doivent leur être dédiées. Au contraire, à travers le principe de mixité fonctionnelle, elles ont toute leur place dans le tissu urbain et villageois et participent à l'ambition générale de rapprocher l'emploi de l'habitat, comme d'animer les villages.

Le projet d'organisation économique du territoire prévoit de favoriser l'implantation des activités dans le tissu urbain ou villageois, en cohérence avec l'habitat et les infrastructures de déplacements. Cet objectif doit être poursuivi pour l'ensemble des activités compatibles avec le tissu résidentiel, y compris pour l'artisanat et les activités productives.

PADD ◀
1.3

METTRE LE BON COMMERCE AU BON ENDROIT

- [...] favoriser l'implantation commerciale, quelle que soit sa nature, en centralité urbaine ou villageoise. Cette orientation concerne non seulement le commerce de proximité, mais également le commerce à large rayonnement, à fréquence d'achat « exceptionnelle ». Dans tous les cas, les implantations isolées c'est-à-dire détachées de toute connexion urbaine devront être évitées.

Cette organisation nécessite de poursuivre les réflexions sur l'accessibilité des équipements commerciaux.

PADD ◀
1.4

CONFORTER LES FONCTIONS DE « COMMANDEMENT ÉCONOMIQUE » DES VILLES

- mettre en valeur la qualité des lieux d'accueil des entreprises (qualité, multi-fonctionnalité, environnement...).

PADD ◀
1.3

DIVERSIFIER LES FORMES ET LES FONCTIONS

Une centralité accueillante se doit d'offrir une large palette de fonctions urbaines : logements, activités économiques, commerces, équipements et services administratifs, culturels, de mobilité, de loisirs... A cette fin, les centres des villes, bourgs et villages doivent se diversifier.

PADD ◀
3.3



Parcours résidentiel :

Besoin pour un habitant de disposer d'une variété de logements adaptés à sa situation financière (revenus), aux évolutions de la famille et de la taille du ménage et en fonction de son âge (logement adapté à une moindre mobilité). Le parcours résidentiel complet nécessite de faciliter les mutations au sein du parc de logements.

► DOO 4.5

Cette diversité des fonctions vise trois objectifs principaux :

- l'utilisation optimale de l'espace et lutte contre l'étalement urbain ;
- la limitation des déplacements par la proximité des services, équipements, commerces, emplois ;
- la dynamisation du lien social et de la vie locale, sur des plages horaires plus larges.

Concernant la fonction résidentielle des quartiers, il reste également essentiel de proposer une mixité des formes de logements (individuel, intermédiaire et collectif) et de statuts d'occupation (accession ou location, logements libres ou logements sociaux) adaptés à la diversité des demandes. L'offre de logements doit ainsi répondre à chaque étape du parcours résidentiel des habitants.

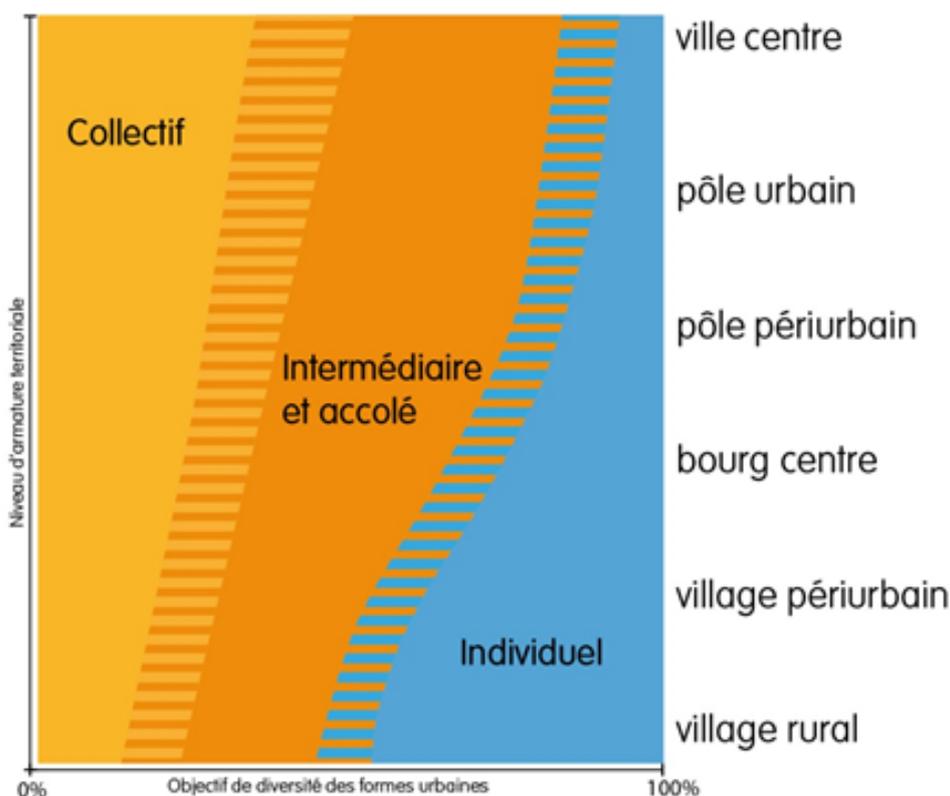
PROPOSER UNE MIXITÉ DE FORMES À CHAQUE NIVEAU DE L'ARMATURE TERRITORIALE

► Orientation

Le SCoT favorise des objectifs de diversification de l'offre de logements et de compacité de l'habitat. L'habitat intermédiaire est notamment promu parce qu'il permet de répondre à des besoins à la fois urbains (besoins d'espaces extérieurs) et plus périurbains ou ruraux (être chez soi mais en ayant besoin de moins de terrain pour construire). Ce type de logements permet de trouver une réponse adaptée notamment aux jeunes ménages et plus généralement permet à terme d'offrir un parcours résidentiel dans chaque niveau d'armature territoriale.

► Objectifs

Les documents de planification doivent ainsi inscrire, à l'échelle de la commune ou de l'intercommunalité, les potentialités foncières et les dispositions nécessaires pour atteindre les objectifs de diversification suivants :



Proportion des formes urbaines d'habitat des différents niveaux de l'armature territoriale

Par forme urbaine intermédiaire on entend l'habitat intermédiaire pur et l'habitat accolé (maisons mitoyennes, habitat en bande...).

INTENSIFIER L'ACTIVITÉ HUMAINE AUTOUR DES ARRÊTS DE TRANSPORT EN COMMUN

L'intensité de l'urbanisation correspond à des formes urbaines plus denses et des fonctions plus mixtes (habitat, activités, services).

En fonction de l'attractivité des offres de transports proposées, l'aire des secteurs concernés varie :

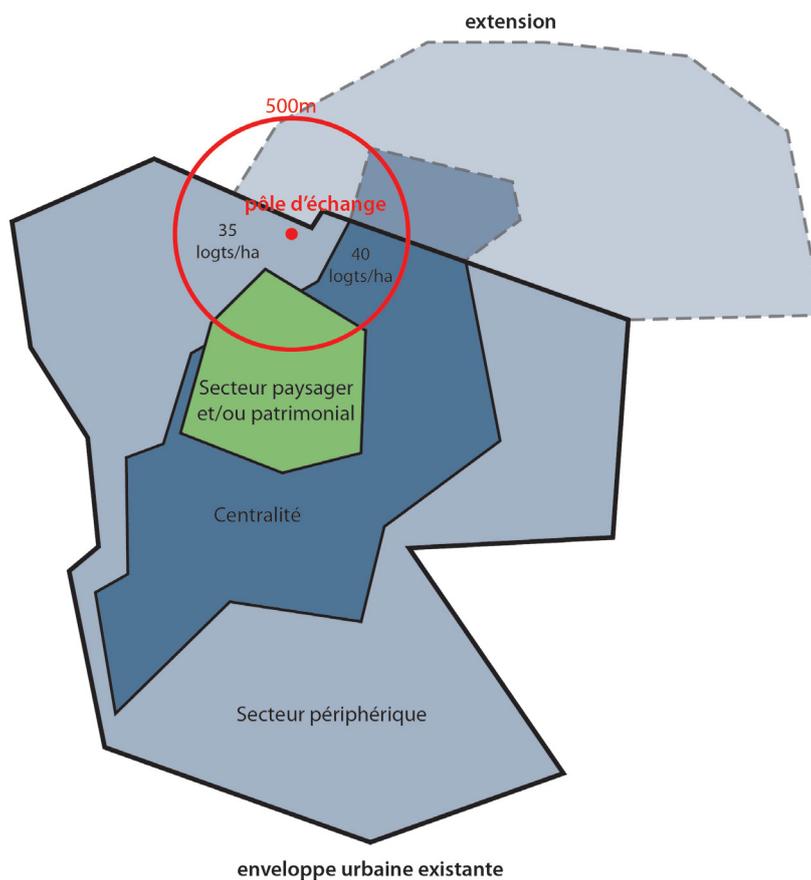
- 400 m (env. 10 minutes de marche) autour des arrêts situés sur un site propre intégral ;
- 200 m (env. 5 minutes de marche) autour des arrêts situés sur un site BHNS ou proposant une desserte efficace en pôle périurbain (voir partie 3 Une mobilité efficace).

Dans ces secteurs, les PLU-PLUi, doivent fixer des densités minimales pour les opérations de l'ordre de 0,5m² de plancher par m² de l'unité foncière assiette de l'opération.

Les zones agricoles, vertes ou patrimoniales incluses dans le périmètre ne sont pas concernées et les documents d'urbanisme locaux pourront, sous réserves de justification, adapter les périmètres ci-dessus.

De manière générale, les collectivités sont invitées à procéder à des analyses du potentiel de densification autour des pôles d'échanges, des axes de transports collectifs existants et à venir et à adapter le règlement du PLU en conséquence.

Cas de figure autour d'un pôle d'échange ou arrêt de transport en commun efficace :



DOO 7.1.2



Intensité urbaine

Cette notion traduit la présence, en un lieu donné, d'une densité adaptée et d'une qualité urbaine obtenue grâce à la conjonction de diverses fonctions complémentaires et de sa desserte optimale en transports en commun.

▶ DOO 7.1.3

ENCOURAGER LES MIXITÉS AU SEIN DES QUARTIERS

▶ Orientation

Les mixités, qu'elles soient fonctionnelles, sociales ou générationnelles, doivent être recherchées dans l'ensemble des documents d'urbanisme des collectivités. Les PLU et PLUi visent à assurer le développement de commerces, d'équipements ou de services dans les futures opérations d'habitat, en vue de favoriser la mixité des fonctions urbaines, et ce dans la mesure où ces activités sont compatibles avec l'habitat.

En outre, les objectifs généraux de mixité des types d'habitat fixés à l'échelle de la commune dans la Partie 4 « Une politique de l'habitat solidaire », sont déclinés préférentiellement à l'échelle de chaque opération.

▶ Objectifs

LA MIXITE DES FONCTIONS

Les documents d'urbanisme locaux doivent éviter la création de zones monofonctionnelles, sauf justifications particulières liées à l'incompatibilité des fonctions entre elles ou pour les zones d'activités de niveau « Régional, Grand Rovaltain ou local » identifiées dans la Partie 5 « Un développement économique équilibré et ambitieux ».

3. Urbanisme et mobilités

RÉDUIRE LES BESOINS EN MOBILITÉ EN ORGANISANT LA RELATION ENTRE LE DÉVELOPPEMENT DE L'URBAIN ET LES DÉPLACEMENTS

Le SCoT souhaite rapprocher les lieux de travail, de résidence et de services pour réduire les besoins en mobilité. Il affiche par ailleurs la volonté de développer prioritairement l'urbanisation dans les secteurs les mieux desservis en transports alternatifs à la voiture individuelle (transports en commun, mobilités douces, covoiturage).

L'urbanisation se fera de manière plus intense autour des arrêts en transport en commun dit efficaces, en favorisant la diversité des fonctions, à l'exception des pôles économiques ouverts à l'international, dont la vocation doit rester l'accueil d'activités économiques.

Le projet vise à renforcer les réseaux de transports là où l'urbanisation est la plus intense, c'est-à-dire dans les espaces urbains et périurbains. Pour ce faire, le SCoT organise la mobilité des personnes et des biens autour d'un maillage de pôles structurants et hiérarchisés :

- Le triangle des trois pôles urbains, reliés entre eux par des axes structurants (notamment N532, N7, D86) qui doivent, pour le bon fonctionnement du territoire, rester fluides. A l'intérieur des pôles urbains, accueillir et développer à la fois des transports collectifs performants et des alternatives à la voiture pour les courtes distances ;
- Les pôles périurbains et les bourgs centres : conforter les modes actifs et développer le covoiturage et des liaisons fortes et performantes en transports collectifs entre ces pôles et vers les pôles urbains ;
- Les villages : associer les modes actifs à un rabattement sur les pôles d'échanges et les espaces intermodaux à une offre novatrice de déplacements (covoiturage, transport à la demande...). Des aménagements spécifiques doivent être prévus dans les villages et secteurs périurbains.

PROMOUVOIR LES MODES ACTIFS DE DÉPLACEMENTS

Le SCoT vise à favoriser l'usage des modes actifs de déplacements (vélo, marche), tant pour les mobilités quotidiennes liées au travail ou l'accès aux services, que pour les loisirs occasionnels.

Le projet vise à compléter et connecter entre eux les itinéraires cyclables et cheminements piétons, dans une démarche intercommunale. Il s'agira de promouvoir la desserte des pôles d'échanges intermodaux en modes actifs. A ce titre, la connexion de l'Ecoparc Rovaltain aux itinéraires doux est une priorité.

Dans les opérations d'aménagements, la priorité doit être donnée aux itinéraires doux par rapport aux voies routières pour les rendre compétitifs en termes de temps de parcours. Les aménagements veillent également à adapter les itinéraires et les voies à la sécurité des cyclistes et des piétons. Le projet vise à multiplier les espaces de stationnement pour les vélos, en particulier dans les pôles d'échanges pour favoriser l'intermodalité. La réduction des vitesses de circulation automobile sur les grands axes et en traversée d'agglomération complète cette orientation.

PROMOUVOIR LES MODES ACTIFS DE DÉPLACEMENTS

► Orientation

Le développement des modes actifs doit être systématiquement intégré dans les projets de développement des collectivités du territoire.

PADD ◀
1.5



Pôle d'échange:

Il s'agit d'un lieu de connexion entre au moins deux possibilités de transports collectifs (arrêt de bus commun à plusieurs lignes par exemple). Un pôle d'échanges peut être multimodal. Les pôles d'échanges assurent par leur insertion urbaine, un rôle d'interface entre la ville et son réseau de transport.

PADD ◀
1.5



Carnet thématique :
Mobilités

DOO ◀
3.3.1

► Objectifs

Les documents d'urbanismes locaux, les PDU ainsi que les maîtres d'ouvrage des opérations d'aménagement urbains significatives (plus de 5000 m² de surface de plancher) et / ou de voirie doivent travailler à la réalisation d'une armature cyclable entre les pôles urbains et périurbains du territoire et à la mise en œuvre d'actions favorisant les modes actifs (accessibilité, sécurisation, gestion du stationnement...).

► DOO
3.1

FAIRE ÉVOLUER LE MODÈLE DE DÉVELOPPEMENT URBAIN POUR AUGMENTER LA PART DES DÉPLACEMENTS AUTRES QU'EN VOITURE PARTICULIÈRE

► Orientation

L'urbanisation doit être développée prioritairement dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs, urbains ou interurbains en tenant compte des évolutions de ces dessertes, conformément à la carte ci-après « Les mobilités ». Les PDU prévoient les évolutions de ces dessertes sur le territoire.

► Objectifs

Les documents d'urbanisme doivent mettre en œuvre des possibilités de renforcer l'intensité urbaine (habitat et activité) dans les centralités pour limiter les obligations et les temps et distances de déplacements et contribuer activement à l'évolution des pratiques de mobilité.

► DOO
3.1.1

FAVORISER UN MEILLEUR PARTAGE DE LA VOIRIE ET DES ESPACES PUBLICS

► Orientation

Les collectivités locales doivent mettre en œuvre des politiques d'urbanisme et d'aménagement des espaces publics et des infrastructures visant à favoriser la cohabitation de tous les modes de déplacements.

► Objectifs

Une grande qualité doit être apportée au traitement des pôles d'échanges (gares ferroviaires et gares routières majeures) et de leurs abords : espaces publics de qualité, jalonnement et signalétique clairs, sécurisation des parcs relais et parcs vélos, stationnement favorisant l'intermodalité, éclairage et couloirs bus à l'approche des pôles d'échanges... Pour être à la hauteur de ces ambitions, les espaces publics environnants doivent être requalifiés de manière à faire de ces sites des lieux apaisés et conviviaux.

Une requalification des espaces publics à hauteur de l'ambition est nécessaire de façon à en faire des lieux apaisés et conviviaux, tout en étant facilement accessibles : offre de transports collectifs, offre de stationnement articulée avec l'offre de transports collectifs...

Les documents d'urbanisme locaux doivent traduire progressivement le Schéma Directeur Cyclable pour permettre sa mise en œuvre dans les opérations d'aménagement, lors des aménagements d'espaces publics, sur voirie, et dans les secteurs où l'accessibilité et la sécurité des piétons et des cyclistes sont insuffisantes.

Les collectivités doivent poursuivre l'organisation et, à travers les PLU, la mise en œuvre d'un réseau d'itinéraires cyclables urbains à l'échelle du territoire, connectant les pôles d'échanges et centralités, avec les Véloroutes Voies Vertes, comme celle de la Vallée de l'Isère et la ViaRhôna ainsi que les itinéraires cyclables départementaux et touristiques déjà identifiés.

La mise en réseau des itinéraires cyclables existants sera recherchée.

VALORISER ET FAVORISER LES USAGES DU VÉLO ET DE LA MARCHÉ À PIED

► Orientation

La marche et le vélo sont des modes de déplacements à favoriser autant pour réduire les déplacements motorisés que pour contribuer à la santé et au bien-être des habitants. Le principe de Schéma Directeur Cyclable est à étendre sur l'ensemble du territoire. Le SCoT vise à décliner une chaîne complète de déplacements efficaces et agréables dans une logique d'intermodalité, améliorant l'accessibilité des espaces urbains.

► Objectifs

Aménager les espaces publics et les cheminements pour assurer les conditions nécessaires d'accessibilité piétonne du réseau structurant de transports collectifs depuis les équipements scolaires, sportifs et culturels, les pôles d'emplois, les zones résidentielles, et les pôles de loisirs.

URBANISER DE MANIÈRE PRÉFÉRENTIELLE DANS LES SECTEURS LES MIEUX DESSERVIS PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN ET PLUS PARTICULIÈREMENT AUTOUR DES PÔLES D'ÉCHANGE ET DES ARRÊTS DE TRANSPORTS EN COMMUN EFFICACES

► Orientation

Le socle du projet du SCoT consiste à conforter l'armature territoriale du Grand Rovaltain, c'est-à-dire créer, en certains points nodaux, une intensité et une mixité d'usages qui stimuleront à la fois l'offre et la demande de mobilité. C'est aussi considérer l'accès à pied, ou à vélo aux différentes activités (emploi, commerce, équipements, services, loisirs...) comme un critère déterminant mais non exclusif, de leur localisation.

Le SCoT promeut le développement de l'urbanisation prioritairement dans les secteurs les mieux desservis par les transports alternatifs à la voiture individuelle en tenant compte de l'évolution de ces dessertes.

Les documents d'urbanisme locaux doivent permettre une urbanisation plus intense autour des pôles d'échanges dans les pôles urbains et des arrêts de transport en commun identifiés comme efficaces dans les pôles périurbains. Au-delà des pôles d'échanges des pôles urbains, le SCoT affirme le renforcement de l'intensité urbaine dans tous les pôles périurbains.

► Objectifs

Les gares ferroviaires et routières, les pôles d'échanges multimodaux en milieu urbain et les points d'arrêt desservis de manière efficace dans les pôles périurbains sont les lieux privilégiés pour des opérations de densification, de renouvellement urbain et de mixité fonctionnelle. La gare TGV-TER associée à la gare routière de Valence TGV constitue, grâce à sa très grande connectivité, aussi un pôle d'intensification urbaine en lien avec les fonctions développées sur l'Ecoparc Rovaltain.

De plus, le SCoT définit les critères d'identification des arrêts efficaces de transport en commun des pôles périurbains autour desquels l'intensité urbaine sera renforcée dans des périmètres spécifiques. Un arrêt est considéré comme efficace lorsqu'il propose des fréquences renforcées en heure de pointe du matin et du soir. Les PDU, lorsqu'ils existent, préciseront, le cas échéant ces fréquences. En l'absence de PDU, une fréquence de l'ordre d'un service dans chaque sens toutes les 20 minutes en heures de pointe est considérée comme efficace. Les conditions d'intensification de l'urbanisation sont précisées dans la partie 7.

DOO ◀
3.1.2

DOO ◀
3.2

► DOO 3.2.2

RENFORCER LES TRANSPORTS EN COMMUN LÀ OÙ L'URBANISATION EST LA PLUS INTENSE

► Orientation

Le développement de l'offre de TC est une priorité dans l'espace urbain et périurbain du territoire. Ainsi, l'organisation du territoire s'appuie sur le maillage des pôles hiérarchisés en termes de mobilité :

- Les pôles urbains
- Les pôles périurbains et les bourgs centres
- Les villages ruraux et périurbains

Les documents d'urbanisme locaux et les PDU définissent des réponses adaptées en termes de transports en commun pour chaque niveau de l'armature territoriale notamment en lien avec la production de logements sociaux.

► PADD 2.4

LIMITER L'EXPOSITION DES POPULATIONS AUX RISQUES ET NUISANCES

PROTEGER LA QUALITE DE L'AIR ET DES SOLS

Le projet prévoit de développer le réseau de transports alternatifs à la voiture individuelle afin notamment de limiter l'émission de polluants. Il prévoit également un urbanisme plus mixte et plus dense dans les enveloppes urbaines existantes et fait de la réhabilitation du bâti ancien une priorité. L'extension des zones habitées à proximité immédiate des grands axes routiers doit être limitée, pour limiter l'exposition des populations aux polluants atmosphériques.

Par ailleurs, le projet veille à limiter l'exposition des habitants à la pollution des sols lors de reconversion de sites industriels en projets résidentiels ou en établissements recevant du public.

AMELIORER LA PROTECTION DES POPULATIONS CONTRE LE BRUIT

Les zones de bruit, essentiellement localisées autour des infrastructures de transport (route, fer et aéroportuaire), sont identifiées par un classement spécifique. Pour renforcer les mesures de protection des Plans d'Exposition aux Bruits, existants ou à venir, le développement de l'habitat doit être éloigné des axes générateurs de nuisances. Dans les secteurs déjà urbanisés, le projet encourage la mise en place de dispositifs de protection des populations.

► DOO 2.5.5

BRUIT ET POLLUTIONS ATMOSPHÉRIQUES

► Orientation

Le bruit est un enjeu fort de l'aménagement urbain qui peut devenir prioritaire lorsque l'exposition de la population aux nuisances sonores risque d'entraîner une dégradation importante de ses conditions de vie et de santé.

► Objectifs

REDUIRE LES SOURCES DE NUISANCES SONORES ET DE POLLUTION ATMOSPHERIQUE

La mise en œuvre du projet du SCoT dans sa globalité repose sur les objectifs suivants :

- La réduction du trafic en durée et en distance en rapprochant habitat, emplois et équipements/commerces ;
- Le développement des modes alternatifs à la voiture, orientation détaillée en partie 3, permettra de limiter la croissance des déplacements générés par la croissance démographique et économique attendue;
- Le développement du pôle multimodal de Valence Euro Rhône permettra de réduire le nombre de poids lourds en transit sur les principaux axes à travers un report vers le fleuve ou le fer ;

- Lors de la réalisation ou la requalification d'infrastructure de transports générateurs de bruit, la mise en place d'équipements permettant de réduire les nuisances pour les riverains (merlons, murs anti-bruit, dispositifs végétalisés, couverture des axes...) doit accompagner les différents projets en veillant à une bonne intégration paysagère ;
- Les secteurs à traiter en priorité sont les espaces accueillant des établissements recevant des publics sensibles (scolaire, petite enfance, santé et médico-social...). Si les conditions d'amélioration sur place ne sont pas possibles, les conditions d'une délocalisation à proximité doivent être rendues possibles ;
- La réalisation d'une étude de faisabilité technique et financière visant à «l'effacement» de l'autoroute A7 dans sa traversée du centre-ville de Valence afin de déterminer les modalités d'aménagement permettant de limiter les nuisances liées à cet axe au droit de secteurs naturels et urbains existants et futurs, en rive gauche comme en rive droite du Rhône.

ENCADRER LE DEVELOPPEMENT DE L'URBANISATION À PROXIMITÉ DES INFRASTRUCTURES DE DEPLACEMENTS

Le SCoT souhaite réduire l'exposition des populations aux pollutions et nuisances issues des circulations ferroviaire et automobile. A ce titre, les objectifs suivants doivent être traduits dans les documents d'urbanisme :

- les extensions urbaines le long des voies identifiées comme bruyantes de niveaux 1 et 2 sont proscrites sauf aménagement urbain permettant d'en atténuer les nuisances (formes urbaines, orientation des bâtiments, conception, végétalisation...). Le renouvellement urbain, la réhabilitation, la densification et l'utilisation des gisements fonciers sont autorisés en zone urbaine. Ces restrictions concernent l'habitat et non l'activité ;
- Aux abords des axes routiers de niveaux 3 et 4, il convient d'inscrire dans les PLU, pour toutes opérations nouvelles les dispositions permettant des aménagements où la sécurité et le confort des riverains sont mis en avant ;
- L'intégration d'un volet sanitaire aux études d'impact relatives aux grands projets urbains, de développement ou d'infrastructures permettra de contribuer à la limitation des nuisances pour les populations et à l'amélioration du cadre et des conditions de vie.

ENCADRER LE DEVELOPPEMENT À PROXIMITÉ DES ACTIVITÉS GÉNÉRATRICES DE NUISANCES SONORES

Le développement de l'habitat à proximité immédiate des zones d'activités générant des nuisances doit être encadré. Des aménagements de type zone-tampon végétalisée sont recommandés.

La distance idéale entre habitat et activités nuisantes doit être adaptée au contexte local.



4. Assurer la qualité de l'aménagement

Veiller à la qualité des aménagements urbains

VEILLER À LA QUALITÉ DES AMÉNAGEMENTS DES AXES DU TRIANGLE MÉTROPOLITAIN

Les axes du triangle métropolitain constituent des espaces linéaires sous forte pression urbaine, support des liens de solidarité et d'échange entre les bassins et les pôles du triangle. Ainsi, l'axe de la LACRA (du pont des Lônes au pont des Allobroges), l'axe Nord/Sud (N7-D86) et l'axe Tournon/Romans (RD 532) font l'objet d'une attention toute particulière dans le SCoT. Ils conjuguent des problématiques de déplacements, d'urbanisme, d'environnement, de paysage et de développement économique.

L'ambition réside dans la préservation de larges coupures vertes et la qualité des aménagements qui y prendront place : en contiguïté avec l'existant, organisées autour des points d'arrêt en transports en commun efficaces, dans le respect des continuités écologiques, des grands paysages et de la qualité urbanistique et architecturale des entrées de ville et de village.

VEILLER À LA QUALITÉ DES AMÉNAGEMENTS DANS LES PÔLES URBAINS

Situés au cœur des enveloppes urbaines existantes ou bien voués à l'accueil des quartiers de demain, plusieurs sites et projets de développement urbain sont identifiés comme stratégiques par le SCoT.

Il s'agit d'espaces :

- de renforcement des centralités : espaces centraux et péricentraux de Valence, Romans et Tournon
- d'extension urbaine, qui portent, dans le respect des fronts urbains dessinés par le SCoT, les objectifs de développement des pôles urbains de Valence et Romans. Il s'agit de Meilleux à l'Ouest de Romans et la Plaine à Saint-Péray-Guilherand-Cornas, à l'ouest du pôle urbain de Valence.

Le développement et l'aménagement de ces espaces et projets traduiront en particulier les orientations du SCoT dans les domaines de la performance environnementale et énergétique.

PROMOUVOIR UN URBANISME COMMERCIAL DURABLE

Force est de constater que les zones d'activités commerciales sont loin d'être satisfaisantes d'un point de vue qualitatif. Ainsi, le projet définit pour les futurs équipements les conditions d'une amélioration significative de la qualité architecturale, paysagère, environnementale et énergétique des bâtiments commerciaux. Enfin, il précise que la localisation des quelques possibilités d'extensions ou de créations ne doit pas porter atteinte aux continuités écologiques et au potentiel agricole.

LIER DENSITÉ ET QUALITÉ

Un effort particulier doit être réalisé pour augmenter la densité dans les enveloppes urbaines, tant pour le logement que pour les activités. Au regard des ambitions démographiques et de limitation des surfaces à urbaniser, l'arrivée d'un habitant supplémentaire ne devrait pas générer une consommation foncière supérieure à 404 m² environ d'ici à 2040, toutes fonctions confondues : habitat, économie, déplacements, équipements... Cet engagement en faveur de la densité nécessite cependant d'être adapté au contexte, avec des lieux plus denses dans les zones bien desservies par les transports collectifs et mise en œuvre par étape.

PADD ◀
1.1

PADD ◀
3.3

PADD ◀
1.4

PADD ◀
3.3

Améliorer les densités implique également de favoriser l'innovation tant au plan urbanistique qu'architectural. Il s'agit de promouvoir des formes urbaines plus diversifiées pour rompre avec la monotonie des zones d'activités ou pavillonnaires récentes et favoriser le respect de l'identité architecturale locale. Les opérations nouvelles doivent s'intégrer de manière harmonieuse dans les particularités locales (urbaines, géographiques, historiques), sans pour autant empêcher l'innovation architecturale ou l'utilisation des techniques contemporaines. Le projet encourage ainsi les modes de constructions durables (habitat bioclimatique, écoquartiers...).

Enfin, s'agissant de répondre aux aspirations de la population, une attention particulière doit être portée aux formes de l'habitat. Cela suppose une réflexion architecturale poussée, notamment en ce qui concerne le traitement des vis-à-vis, du paysage environnant les habitations, de la nature de proximité (nature en ville, jardins d'agrément et potagers privatifs, jardins partagés), de l'intimité phonique, de la qualité des limites des espaces privé/public, du rapport à l'extérieur, de la place de la voiture et du vélo, etc.

► PADD 3.3

OFFRIR DES ESPACES PUBLICS DE QUALITÉ

La qualité des espaces publics (rues, places, squares, promenades, jardins, parcs...) contribue directement à la qualité urbaine. Elle favorise l'animation des quartiers, incite à la rencontre, et permet d'équilibrer des densités plus fortes pour l'habitat. Ces espaces jouent un rôle de respiration dans le tissu urbain, d'où la nécessité de ménager des zones non bâties.

Le SCoT préconise ainsi le développement d'un maillage d'espaces publics de qualité, qui pourront s'appuyer sur des réalisations architecturales majeures, les éléments patrimoniaux ou la trame hydrographique et végétale. L'amélioration de ces espaces publics doit porter tant sur l'aspect qualitatif, que sur le confort et la fonctionnalité, pour une appropriation optimale de la part des habitants. Qu'ils soient des espaces de convivialité, de respiration, ou même de centralité dans le quartier, ceux-ci nécessitent d'être pensés dès l'origine du projet, afin d'offrir la meilleure qualité d'usage possible.

► PADD 3.3

ORGANISER LA PLACE DE LA VOITURE EN VILLE

Le projet vise à réduire l'importance des espaces dédiés à la voiture en ville, sans en empêcher son usage raisonné. En ce sens, une attention particulière doit être apportée à la place de la voiture dans l'espace public et au partage judicieux de la voirie entre les différents usages.

Le développement de formes urbaines compactes, mixtes et perméables constitue un levier d'action pour limiter la place de la voiture en ville, en ce sens qu'elles permettent des déplacements de plus courte distance.

Une attention particulière est à mener sur le choix des aménagements de voirie afin de concilier la limitation de l'usage de la voiture particulière lorsqu'elle est requise, l'efficacité des transports en commun, l'usage du vélo, les besoins des personnes à mobilité réduite, les besoins en accessibilité pour les véhicules de livraison. De la même manière, la maîtrise du stationnement dans l'aménagement des espaces urbains est un objectif fort du SCoT.

Le projet promeut la mise en œuvre d'aménagements urbains en faveur des modes actifs et collectifs et la requalification d'axes dans les centres urbains des villes, des bourgs et des villages, tenant compte de ces modes de déplacement. Les installations et le mobilier nécessaires à l'usage et la sécurité de ces modes actifs doivent être anticipés dans tout aménagement et construction.

Insérer les projets dans leur environnement

VEILLER À LA BONNE INSERTION URBAINE ET PAYSAGÈRE DU QUARTIER

► Orientation

L'accueil de nouveaux habitants dans une commune doit lui être profitable. A ce titre, il est nécessaire que les futures opérations soient bien connectées à l'existant et favorisent l'animation de la commune notamment grâce à des réflexions sur la localisation, les voiries et liaisons entre les parties des communes, les transitions entre l'existant et les projets...

► Objectifs

INSERTION URBAINE

Les opérations nouvelles doivent être localisées soit à l'intérieur des enveloppes urbaines principales ou secondaires, soit en continuité immédiate de l'enveloppe urbaine principale.

Les nouvelles opérations sont connectées au reste de la ville et aux équipements structurants (école, pôles d'échange) par le biais :

- des voiries automobiles,
- des cheminements modes actifs,
- des espaces publics fédérateurs et de qualité à concevoir à l'amont des projets.

INSERTION PAYSAGÈRE

Les documents d'urbanisme locaux doivent définir les conditions permettant d'assurer :

- l'insertion des constructions et aménagements dans le paysage. L'implantation du bâti doit s'appuyer sur les spécificités de la topographie et ne pas créer de rupture avec le terrain naturel, privilégiant ainsi les constructions en déblai plutôt qu'en remblai, en lien cependant avec la gestion des risques naturels ;
- la prise en compte de la trame végétale et aquatique ;
- le maintien des cônes de vues sur le grand paysage ;
- l'orientation des constructions par rapport à l'ensoleillement, aux vents dominants.

Les spécificités locales peuvent être déclinées plus précisément à travers la mise en œuvre de chartes architecturales et paysagères.

PRÉSERVER ET VALORISER LE PATRIMOINE BÂTI DU GRAND ROVALTAIN

SILHOUETTES VILLAGEOISES

► Orientation

La préservation de la perception visuelle des silhouettes des bourgs et des villages patrimoniaux, identifiés sur la carte « Patrimoine bâti », doit être intégrée dans les documents d'urbanisme.

Les choix de localisation des extensions futures de l'urbanisation ainsi que les règles édictées doivent permettre la conservation de la silhouette originelle du village. Les règlements d'urbanisme locaux doivent à ce titre proposer des gabarits de constructions nouvelles qui ne masqueraient, interfèreraient ou modifieraient pas la silhouette villageoise.

ENSEMBLES URBAINS OU VILLAGEOIS

► Orientation

Les documents d'urbanisme locaux doivent identifier les ensembles urbains issus de structures urbaines historiques remarquables et mettre en œuvre les conditions de leur préservation sur le long terme.

DOO ◀
7.1.4

DOO ◀
2.6.3



Carnet thématique :
Patrimoines et ressources

PATRIMOINE EMBLEMATIQUE ET « PETIT PATRIMOINE »

► Objectifs

Les documents d'urbanisme locaux doivent favoriser la préservation mais aussi la valorisation touristique du patrimoine bâti emblématique identifié sur la carte « Patrimoine bâti ». De même pour les éléments témoins de l'histoire industrielle du territoire ont qui vocation à être valorisés. Ils peuvent faire l'objet d'opérations d'aménagement urbain qui feront référence d'une manière ou d'une autre à la mémoire du lieu.

La création d'AVAP (Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine) est encouragée.

Les documents d'urbanisme communaux doivent recenser, protéger et valoriser leur patrimoine fortifié, les demeures mais aussi le petit patrimoine, notamment les éléments patrimoniaux d'intérêt paysager et vecteurs d'identité (murets, cabanons de vignes, lavoirs, fontaines, croix...) présents sur leur territoire.

Les canaux, en particulier ceux en milieu urbain, doivent faire l'objet d'une protection et mise en valeur renforcées.

LA MISE EN VALEUR DES VOIES EMBLEMATIQUES

► Orientation

Les éléments emblématiques de la RN7, notamment les relais d'essence, les garages, les hôtels, les restaurants, les commerces, les publicités peintes, la signalisation routière comme les bornes doivent faire l'objet d'un recensement dans les documents d'urbanisme locaux et l'ensemble des dispositions permettant leur préservation et leur mise en valeur doivent être prises. Les éléments patrimoniaux situés le long de la RD538 doivent être recensés.

MAINTENIR DES COUPURES D'URBANISATION

► Orientation

Le SCoT affirme l'orientation de préserver des ouvertures paysagères entre les communes, en interdisant la constitution d'un continuum urbain. Pour cela, les documents d'urbanisme doivent respecter les fronts urbains.

► DOO 2.6.3



Carnet thématique :
Patrimoines et Ressources

PRÉSERVER LES POINTS DE VUE MAJEURS ET LES PANORAMAS

► Orientation

La pérennisation et la valorisation des points de vue et des panoramas majeurs reportés sur la carte « Eléments remarquables du paysage ».

► Objectifs

Depuis les reliefs, les points de vue et les panoramas majeurs, identifiés sur la carte « Eléments remarquables du paysage » seront préservés. Les collectivités doivent prévenir leur fermeture visuelle et garantir leur accessibilité tous modes.

Les documents d'urbanisme locaux et les règlements locaux de publicité doivent identifier les cônes de vue depuis la plaine sur les reliefs. Dans les cônes de vues qu'ils auront identifiés, ils garantissent la lisibilité des reliefs par le maintien du caractère ouvert des paysages notamment :

- en réglementant les constructions ;
- en réglementant l'implantation des enseignes et panneaux de publicité ;
- en maîtrisant le développement du végétal pouvant interférer avec la vue ;
- en protégeant les espaces et l'activité agricoles garants d'un paysage ouvert.
- les défilés de la vallée du Doux et du Rhône au niveau de Tain-Tournon doivent faire l'objet d'une attention renforcée.

PROMOUVOIR UNE ARCHITECTURE PLUS DURABLE

► Orientation

Le territoire doit permettre un développement sous toutes ses formes d'un habitat et plus généralement de constructions très performantes d'un point de vue énergétique. A ce titre, l'innovation architecturale est promue et la production d'énergies renouvelables ne doit pas être empêchée.

► Objectifs

Les dispositions des documents d'urbanisme doivent prendre en compte l'orientation des bâtiments et leur implantation sur la parcelle afin de permettre de bénéficier au maximum des apports naturels (lumière, chaleur, air). L'implantation de dispositifs de production d'énergie renouvelable sur les façades, sur les toitures de bâtiments d'activités ou d'habitat, y compris en couverture de parcs de stationnement doit être permise, sous réserve des autorisations ad hoc dans les sites classés, inscrits, AVAP.

PROMOUVOIR LA PRODUCTION D'ÉNERGIE RENEUVELABLE DANS LE RESPECT DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET ÉCONOMIQUES DU TERRITOIRE

► Orientation

En lien avec les objectifs nationaux et locaux, notamment ceux des PCET approuvés dans le Grand Rovaltain, le SCoT incite à la diminution de l'utilisation des énergies fossiles en valorisant les sources d'énergies renouvelables et de production de chaleur du territoire.

L'augmentation des sources de production d'énergies renouvelables, associée à une démarche plus globale de réduction des besoins d'énergie et d'amélioration de l'efficacité des systèmes, permettra de contribuer à lutter contre le changement climatique et permettra aux habitants de disposer d'un accès plus direct à l'énergie.

Les documents d'urbanisme ne doivent pas interdire ou conditionner trop strictement l'installation de dispositifs d'énergies renouvelables, hormis pour des raisons de préservation de paysages urbains, des grands paysages, du foncier agricole, ou de nuisances sonores ou olfactives.

► Objectifs

Les PLU doivent permettre, dans les zones d'habitat et d'activités, la production et la distribution d'électricité pour sécuriser l'approvisionnement et produire de l'électricité d'origine renouvelable de façon décentralisée.

En ce qui concerne le développement du solaire photovoltaïque et thermique, et de l'éolien, les documents d'urbanisme locaux doivent permettre un développement maîtrisé de ces installations dans le cadre de projets en fixant des conditions veillant à atteindre :

- une qualité esthétique et architecturale permettant une intégration satisfaisante et harmonieuse dans leur environnement et le grand paysage ;
- une compatibilité avec les enjeux agricoles, naturels et patrimoniaux au regard des usages du sol et du fonctionnement écologique du site.

Ainsi, les règlements favorisent prioritairement le développement du solaire ou du photovoltaïque et éolien sur bâtiments ou sur parkings, plutôt qu'au sol, sous réserve de favoriser la bonne intégration paysagère et architecturale.

Des installations au sol peuvent être autorisées sous réserve que les sites sont préférentiellement d'anciennes carrières, de décharges, de sites où les sols sont durablement pollués ou des délaissés routiers ou autoroutiers. A contrario, les terrains à vocation ou à potentiel agricoles, qu'ils soient ou non en friche, ne sont pas susceptibles d'accueillir des installations solaires au sol, à plus forte raison

DOO ◀
7.1.7

DOO ◀
2.4

s'ils sont irrigués ou facilement irrigables.

La mise en œuvre de réseau de chaleur est encouragée dans toute opération nouvelle de taille suffisante.

De plus, les documents d'urbanisme, en particulier les orientations d'aménagement et de programmation des PLU, devront veiller à proposer des modes d'habiter qui favorisent une adaptation au changement climatique notamment par une attention particulière portée à la végétalisation des espaces, l'orientation des bâtiments, et la réduction de l'imperméabilisation des sols.

5. Viser la qualité de vie comme priorité de la production de logements

Répartir la croissance démographique

RÉORGANISER L'ALLIANCE DES VILLES ET DES CAMPAGNES

Organiser un développement solidaire signifie mieux répartir la croissance démographique et les richesses entre villes et campagnes. Pour le futur, le SCoT entend à la fois renforcer la place des pôles urbains, pour l'accessibilité à l'emploi, aux équipements et services, et mieux tirer parti des avantages de l'espace rural, pour son cadre de vie, ses espaces agricoles et son offre de logements.

Cette volonté suppose de rompre avec la logique de spécialisation résidentielle ou économique des espaces, pour reconnecter sur chacun d'eux, la croissance démographique à l'offre d'emplois et d'équipements. A ce titre, la rive ardéchoise du SCoT, comme la Drôme des Collines et l'espace rural qui se renforcent depuis 30 ans dans l'accueil résidentiel, conforteront prioritairement leurs capacités de production économique. Inversement, l'espace urbain, moteur du développement économique, doit également retrouver une vitalité démographique, en proposant une offre de logements et d'équipements adaptés.

Cette ambition dessine trois types d'espaces, aux priorités différenciées :

- L'espace urbain, comme moteur du Grand Rovaltain. Son potentiel d'évolution est fort en termes de densité et de diversité de l'habitat, d'offre de transport et d'accueil d'équipements d'envergure. Ce potentiel justifie la volonté de recentrer la croissance démographique autour du triangle urbain, avec en corollaire la préservation du foncier agricole et naturel.
- L'espace périurbain, comme espace à renouveler sur lui-même. Son avenir n'est pas de s'étendre, mais de renouveler sa population, son tissu de logements pavillonnaires et de zones d'activités, pour éviter la banalisation et la mono-fonctionnalité. Le projet encourage ici l'optimisation du foncier et la qualité des espaces et du bâti.
- L'espace rural, comme espace de services et d'emplois de proximité. Le projet vise à mettre en lien le niveau démographique de cet ensemble à la création d'emplois. Cette démarche conduit à modérer le rythme d'évolution démographique et à valoriser le potentiel économique des campagnes autour de l'agriculture, l'industrie, la forêt, le tourisme, les activités de pleine nature... Contraintes par la distance aux pôles d'emplois, les communes devront s'engager dans une réflexion sur les différentes formes du travail à distance, en s'appuyant sur les atouts du réseau numérique et le développement de ses usages.

CONFORTER L'ARMATURE TERRITORIALE

Le projet s'appuie sur le renforcement des centralités à trois échelles territoriales : celle du grand territoire dans le triangle des pôles urbains, celle du bassin de vie dans les polarités du périurbain ou du rural déjà existantes ou en devenir, celle de la proximité des quartiers et des villages. Ce réseau hiérarchisé de centres villes, bourgs et villages, fortement reliés entre eux par des transports, constitue l'ossature du Grand Rovaltain.

Cette ossature prévoit :

- Des pôles urbains, sommets du triangle Valence-Romans-Tournon/ Tain. Ces pôles se présentent comme les moteurs de l'économie productive du Grand Rovaltain, mais fragiles puisqu'ils concentrent l'emploi et les populations les plus vulnérables. Le projet encourage le regain de vitalité de ces pôles urbains, en associant au mieux l'emploi et la qualité de vie. Plus séduisants, ils pourront jouer un rôle majeur dans l'attractivité du Grand Rovaltain.
- Des pôles périurbains (espace périurbain) et des bourgs-centre (espace rural), qui constituent

PADD ◀
1.1

PADD ◀
1.1

► PADD 1.2

des points d'appui aux pôles urbains pour différents services répondant aux besoins quotidiens (services, commerces, transport collectif). C'est dans leur complémentarité, et dans le cadre d'une urbanisation maîtrisée, privilégiant le tissu existant, que leur développement sera réussi. Concernant les bourgs-centre, leur place doit être renforcée grâce au développement d'une palette d'équipements et de services (commerce, éducation, santé, vieillissement, transports en commun...) mais aussi par l'implantation de zones d'activités.

SOUTENIR ET RÉÉQUILIBRER LA PRODUCTION DE LOGEMENTS

Pour être en capacité d'accueillir de l'ordre de 57 000 habitants supplémentaires dans un contexte de vieillissement de la population et de diminution de la taille des ménages, les besoins de production sont évalués autour de 1 800 logements par an en moyenne. Le projet envisage la réhabilitation du parc existant et la remise sur le marché de logements vacants, en complément de nouvelles productions. L'augmentation progressive de la part de la production dans les pôles urbains est nécessaire. De 2016 à 2025, il s'agit d'ajuster la tendance tout en tenant compte des politiques de logements en cours. De 2026 à 2040, le poids démographique des pôles urbains sera renforcé.

La production doit également être répartie de manière raisonnée et équilibrée entre pôles urbains, périurbains, bourgs-centre et villages. La volonté de limiter les déplacements conduit à mettre l'accent sur la production de logements neufs dans les polarités les mieux dotées en emplois, en services et en transports en commun.

La production s'intensifie d'autant plus que l'on est à un niveau élevé dans l'armature territoriale :

- Dans les pôles urbains, le niveau de production doit être relevé. Les villes ont en effet un rôle majeur pour accueillir des ménages et les jeunes venant de l'extérieur du SCoT. Le projet prévoit d'y construire plus de la moitié des nouveaux logements.
- Dans les pôles périurbains et les bourgs centres, l'offre de logements doit être suffisante pour permettre de développer une véritable diversité de logements et conforter un rôle de centralité ;
- Dans les villages, la production neuve doit répondre prioritairement au besoin de renouvellement des populations, sans bouleverser les identités villageoises.

► DOO 4.1

S'INSCRIRE DANS UNE PROGRESSION DÉMOGRAPHIQUE RAISONNABLE POUR PERMETTRE L'ACCUEIL D'ENVIRON 57 000 HABITANTS SUPPLÉMENTAIRES D'ICI 2040

► Orientation

Les collectivités doivent s'inscrire dans un accroissement de l'offre de logements pour permettre l'accueil de 57 000 habitants supplémentaires d'ici à 25 ans.

► Objectifs

Il est nécessaire de mettre sur le marché environ 45 000 résidences principales supplémentaires. Cet objectif prend en considération les prévisions démographiques, la répartition de l'accueil de nouveaux habitants en fonction de l'armature territoriale, les besoins de résidences principales, secondaires, de renouvellement urbain et de réhabilitation.

► DOO 4.2

SOUTENIR ET ÉQUILIBRER TERRITORIALEMENT LA PRODUCTION DE LOGEMENTS

► Orientation

Le rythme de construction de nouveaux logements doit être augmenté progressivement. La différence de construction par rapport aux années 2009-2014 (+190 logements par an) doit prioritairement se

reporter sur les pôles urbains.

► Objectifs

Cette orientation doit être prise en compte dans les documents d'urbanisme et de programmation de l'habitat à travers les objectifs suivants :

- environ 18 900 logements neufs doivent être construits avant 2025, soit 1 900 par an en moyenne,

Selon l'EPCI		Répartition des logements selon le niveau de l'armature territoriale				
Entre 2016 et 2025		Villes centre et Pôles urbains	Pôles Périurbains	Bourgs centres	Villages Périurbains	Villages Ruraux
Hermitage Tournonais	2 439	37 %	26 %	-	13 %	24 %
La Raye	151	-	-	-	-	100 %
Pays de l'Herbasse	602	-	-	45 %	-	55 %
Rhône Crussol	2 438	53 %	36 %	11 %		
Valence Romans Sud Rhône Alpes	13 315	58 %	29 %	1 %	3 %	9 %
TOTAL	18 895	52 %	28 %	3 %	4 %	13 %
Entre 2026 et 2040		Villes centre et Pôles urbains	Pôles Périurbains	Bourgs centres	Villages Périurbains	Villages Ruraux
Hermitage Tournonais	3 650	40 %	27 %	-	11 %	22 %
La Raye	250	-	-	-	-	100 %
Pays de l'Herbasse	650	-	-	45 %	-	55 %
Rhône Crussol	2 500	56 %	34 %	10 %		
Valence Romans Sud Rhône Alpes	19 200	65 %	24 %	1 %	3 %	7 %
TOTAL	26 250	58 %	25 %	2 %	4 %	11 %

- de l'ordre de 26 250 logements supplémentaires entre 2026 et 2040 soit 1 750 logements par an en moyenne.

Ventilation géographique par territoire de la production de logements entre 2016 et 2040

Les PLH et les PLUi sont les garants d'une bonne répartition des objectifs de logements annoncés par le SCoT et de leur ventilation géographique par territoire entre les communes en s'attachant à conforter le rôle des communes en fonction de leur niveau dans l'armature territoriale définie dans la partie 1 « Un territoire organisé ».

En l'absence de PLH ou PLUi, les objectifs de production de logements des communes sont minorés au prorata de la population communale.

- Pour les communes qui possèdent les équipements suivants : une école, au moins un commerce du quotidien, un arrêt TC performant et les capacités d'assainissement suffisantes, le ratio est de 5 logements pour 1 000 habitants par an
- A l'inverse, l'objectif de production de logements sera minoré si la commune n'a aucun des équipements cités. Le ratio est alors de 4 logements pour 1 000 habitants par an.

En l'absence de PLH ou PLUi, la répartition du nombre de logements doit en outre se faire dans le respect des proportions énoncées ci-dessus, en fonction du poids démographique, du niveau d'équipements, de services et d'emplois de la commune. Ces éléments doivent être énoncés dans le rapport de présentation du PLU.



PLH Programme Local de l'Habitat

Il est le principal dispositif en matière de politique du logement au niveau local. C'est un document essentiel d'observation, de définition et de programmation des investissements et des actions en matière de politique du logement à l'échelle d'un territoire. Il doit être compatible avec les orientations du SCoT.

Créer de bonnes conditions d'habiter pour tous et partout

► PADD 1.2

AMÉLIORER LE PARC DE LOGEMENTS ANCIENS

Le parc ancien représentera encore les trois quarts des logements à l'horizon 2040. Son amélioration est un élément clé pour maîtriser les extensions urbaines, assurer de meilleures conditions de vie aux ménages et réduire les impacts climatiques du territoire.

Il s'agit donc :

- de remettre sur le marché des logements vacants et d'augmenter le nombre de logements par changement d'usage ;
- d'améliorer les logements insalubres ou indécents, dans un contexte de crise qui risque d'accroître le nombre de mal logés ;
- d'améliorer la qualité énergétique des logements par des politiques adaptées ;
- d'adapter les logements au vieillissement et à la perte d'autonomie, pour privilégier le maintien à domicile des populations à mobilité réduite.

► DOO 4.3

RECONQUÉRIR LE PARC VACANT POUR LIMITER LA CONSOMMATION FONCIÈRE

► Orientation

Pour répondre aux objectifs de production de logements tout en économisant le foncier, le SCoT souhaite limiter la construction neuve en mobilisant progressivement une partie des logements vacants, qui représentent en 2013 en moyenne 7,5% du parc de logements total sur le territoire. L'ambition du SCoT est de réduire ce taux dans les 10 premières années de sa mise en œuvre pour atteindre un chiffre de 6% pour l'ensemble des EPCI. La mobilisation du bâti agricole pouvant changer de destination participe également à la mise en œuvre de ce principe.

► Objectifs

L'action se portera ainsi prioritairement sur les EPCI présentant aujourd'hui un taux supérieur à 6% (cf. tableau suivant). Les PLH et les PLU/PLUi des territoires concernés sont chargés d'affiner ces objectifs et de mettre en œuvre les politiques adéquates.

L'objectif de reconquête de logements vacants dans les dix premières années du SCoT est réparti suivant la ventilation géographique ci-après :

EPCI dont le taux est supérieur à 6 % en 2013	Logements vacants à mobiliser 2016/ 2025
CA Valence Romans Sud Rhône Alpes	1 300 à 1 600
CC Rhône Crussol	100 à 200
CC Hermitage Tournonais	100 à 200
Total	1 500 à 2 000

Pour encourager les communes à la reconquête de ce parc, les logements vacants remis sur le marché ne sont pas décomptés du potentiel alloué à chaque territoire (partie 4.2).

A l'horizon 2040, l'ambition est de maintenir le taux de vacance en deçà de 6% pour l'ensemble du territoire.

En outre, les communes ou EPCI peuvent identifier le bâti agricole pouvant changer de destination à des fins d'habitat dans leur document d'urbanisme. La moitié du potentiel recensé sera intégrée aux objectifs de production de logements.



Logement vacant

Un logement vacant est un logement inoccupé se trouvant dans l'un des cas suivants :

- proposé à la vente, à la location ;
- déjà attribué à un acheteur ou un locataire et en attente d'occupation ;
- en attente de règlement de succession ;
- conservé par un employeur pour un usage futur au profit d'un de ses employés ;
- gardé vacant et sans affectation précise par le propriétaire.

SOBRIÉTÉ ET EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE

► Orientation

La requalification et l'amélioration du bâti existant sont des orientations que doivent prendre l'ensemble des communes du SCoT. Les situations de précarité énergétique sont de plus en plus nombreuses et ce phénomène doit être mieux pris en compte dans les politiques locales.

► Objectifs

Le SCoT prend en compte les préconisations du SRCAE en matière de rénovation du bâti de 3 670 logements par an d'ici 2020, soit 18 350 logements d'ici 2040.

Pour répondre en partie à cet objectif ambitieux de remise à niveau énergétique des constructions existantes, le SCoT souhaite agir prioritairement sur le parc de logements construits avant 1974 qui représente près de 80 000 logements (données 2009). Cela consiste à porter les efforts financiers de réhabilitation sur ce parc-cible pour atteindre un taux de renouvellement du parc minimum de 1,2% par an, soit près de 21 000 logements construits avant 1974 réhabilités à l'horizon du SCoT soit 2040.

L'objectif de réhabilitation pour la période 2016-2040 à préciser dans les PLH ou les PLUi doit viser les ordres de grandeur suivants :

EPCI	Objectif de réhabilitation de logements construits avant 1974
CA Valence Romans Sud Rhône Alpes	15 600
CC Rhône Crussol	1 950
CC Hermitage Tournonais	2 700
CC du Pays de l'Herbasse	470
CC de la Raye	160
Total	20 880 logements

DIVERSIFIER L'OFFRE DE LOGEMENTS SUR TOUS LES TERRITOIRES

Diversifier l'offre de logements, c'est l'adapter aux ressources et aux demandes de parcours résidentiels de chaque ménage. Pour cela, le SCoT se donne comme objectif de mieux répondre aux besoins de logements locatifs qui jouent un rôle essentiel dans les parcours résidentiels et pour l'accueil de nouveaux résidents du Grand Rovaltain. Il convient sur chaque territoire de tendre vers un équilibre de production entre accession et location. Pour ce faire, le PADD encourage l'augmentation de l'accession à la propriété dans les pôles urbains, notamment Valence et Romans, et la progression de l'offre locative dans tous les autres niveaux de l'armature territoriale.

Concernant la taille des logements, il est souhaitable de proposer progressivement des logements un peu plus grands dans les villes et un peu plus petits dans le milieu rural pour étoffer la palette d'offre en logements et permettre d'assurer un parcours résidentiel à une échelle plus réduite.

Enfin, il s'agit d'orienter l'offre vers des types d'habitat qui tout en étant moins consommateurs d'espaces demeurent attractifs pour les personnes qui y résident. Pour ce faire, le SCoT fixe des objectifs de densités minimum à respecter et promeut des formes urbaines intermédiaires entre l'individuel pur et le collectif, permettant une meilleure densité tout en respectant le souhait des personnes de disposer d'espace, de confort et d'intimité dans un cadre de vie correspondant à leurs choix de vie soit en ville soit en zone villageoise et rurale.

DOO ◀
4.6

PADD ◀
1.2

► PADD 1.2



Accession sociale :

Achat d'une résidence principale lié à la notion de niveau de revenus et de prix de vente. L'accession est dite sociale lorsque le vendeur est un organisme HLM et lorsqu'elle est aidée par l'Etat, selon les dispositifs suivants : le Prêt Social Location Accession (PSLA), le régime de TVA réduite sur les logements en périmètre PNRU, le Prêt à Taux Zéro (PTZ), l'achat de logement HLM par les locataires (HLM de plus de 10 ans), le Prêt accession sociale (PAS).

► DOO 4.3



Logement abordable :

Correspond aux logements destinés à la location ou à l'accession et qui proposent les tarifs les plus attractifs.

Par logement abordable, on entend les logements locatifs publics PLUS, PLS et PLAi et l'accession sociale à la propriété.

AMPLIFIER L'EFFORT DE RÉALISATION DE LOGEMENTS SOCIAUX ET ABORDABLES

Pour assurer le « droit au logement pour tous », l'offre de logements sociaux et abordables doit être développée significativement. Elle doit également être rééquilibrée entre les polarités du territoire pour apporter des réponses au plus près des besoins et éviter la concentration géographique des ménages de même niveau social.

En particulier, il s'agira d'accroître la proportion de logements sociaux et abordables des secteurs où cet effort est le plus nécessaire :

- dans les zones les moins pourvues actuellement, notamment la première couronne valentinoise, il s'agit d'atteindre un seuil de production minimum de logements locatifs aidés. Afin de favoriser la primo-accession, une plus forte production de logements en accession sociale est souhaitée ;
- dans les zones les plus demandées, c'est-à-dire les pôles urbains, il s'agit d'intensifier l'effort de construction des logements aidés en location et accession, par une réponse à l'échelle des agglomérations.

La réponse tant qualitative que quantitative doit être adaptée à chaque niveau de l'armature territoriale. Les pôles urbains doivent continuer à accueillir la majorité de la production de logements aidés car ils concentrent services, commerces et transports en commun. Le logement très social en particulier, doit se renforcer sur les pôles urbains et périurbains, et non dans l'espace rural où les difficultés sociales peuvent s'accroître du fait de l'isolement et des coûts propres à l'éloignement.

AMPLIFIER L'EFFORT DE RÉALISATION DE LOGEMENTS SOCIAUX ET ABORDABLES EN HIÉRARCHISANT CLAIEMENT LES SECTEURS OÙ CET EFFORT EST LE PLUS NÉCESSAIRE

► Orientation

Au-delà des contraintes législatives, l'accroissement de l'offre de logements sociaux et abordables dans chacun des niveaux d'armature territoriale est un objectif affirmé du SCoT. Le logement social comprend les logements locatifs publics PLUS, PLS et PLAi ainsi que les logements privés conventionnés avec ou sans travaux, les logements communaux conventionnés.

Par logement abordable, on entend l'accession sociale à la propriété et ses diverses modalités de financement. La part globale de logements sociaux et abordables doit atteindre 15% du parc total de logements du Grand Rovaltain. Ainsi, cette offre doit être développée de façon significative à chaque niveau de l'armature territoriale et plus particulièrement au niveau des pôles périurbains ou des bourgs-centres.

► Objectifs

Pour assurer un parcours résidentiel complet et répondre aux demandes des ménages disposant de ressources modestes, chaque collectivité doit mettre en œuvre dans son document local d'urbanisme les objectifs de logements sociaux et abordables suivants (exprimés en proportion minimale du total des logements prévus) :

- 25 à 30% de la production neuve dans les pôles urbains dont les villes centre ;
- 20% dans les pôles périurbains ;
- 15% dans les bourgs centres ;
- Environ 5% dans les villages périurbains et ruraux.

Les PLH ou PLUi intègrent les objectifs du SCoT, les déclinent à l'échelle communale et définissent les moyens de mise en œuvre.

Pour favoriser l'offre locative, la part de logements en accession sociale à la propriété ne devra pas excéder 50% de la production totale de logements sociaux et abordables prévue dans les documents d'urbanisme locaux des communes villages, bourgs centres et pôles péri-urbains.

En aucun cas ces objectifs n'interfèrent avec les contraintes légales auxquelles sont soumises les communes dans le domaine du logement locatif social. En particulier, ils ne dispensent pas les communes soumises à l'article 55 de la loi SRU et qui ne remplissent pas leurs obligations, de respecter les objectifs triennaux réglementaires. Pour ces communes, le DOO ouvre la possibilité de réaliser davantage de logements que la répartition proposée dans le chapitre « 4.2 Soutenir et équilibrer territorialement la production de logements », de l'ordre de 30% supplémentaires mais à enveloppe foncière équivalente. Cette possibilité est ouverte dans le cadre des PLH, à titre temporaire et ne pourra aller au-delà de 2025. Les communes susceptibles d'être concernées par ces obligations à court terme doivent anticiper cette situation et consentir un effort important en faveur de logement social. Les communes répondant déjà aux obligations légales doivent poursuivre leurs efforts.

Les documents d'urbanisme locaux doivent favoriser cette production par la mise en œuvre d'outils réglementaires adaptés.

La localisation des logements sociaux et abordables est privilégiée dans l'enveloppe urbaine ainsi qu'à proximité des équipements et des accès aux modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Les communes veilleront à maintenir un niveau d'équipements en lien avec cette production.

L'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE

Les communes doivent respecter leurs obligations en matière d'accueil des gens du voyage. Pour cela, les documents d'urbanisme intègrent les dispositions des schémas départementaux d'accueil.

En outre, les documents d'urbanisme qui fixent des objectifs démographiques projetant la commune à plus de 5 000 habitants doivent intégrer une réflexion sur la localisation d'une aire d'accueil.

DOO ◀
4.7.1



SCOT
DU GRAND
ROVALTAIN

Syndicat mixte
du SCoT du Grand Rovaltain
Drôme Ardèche

04 75 55 05 32

contact@scotrovaltain.fr

www.grandrovaltain.fr

ROVALTAIN
B.P. 15191
26 958 VALENCE CEDEX 9