

## Chapitre 2 : Organisation et fonctionnement du territoire

### ...6 UNE CONSOMMATION FONCIÈRE URBAINE QUI S'ACCÉLÈRE

#### .6.1. LES SURFACES URBANISÉES ONT DOUBLÉ ENTRE 1980 ET AUJOURD'HUI !

##### *)A Une cinquantaine d'hectares urbanisés chaque année*

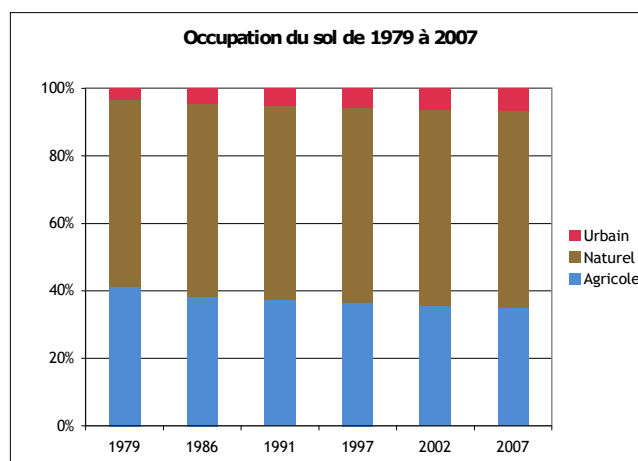
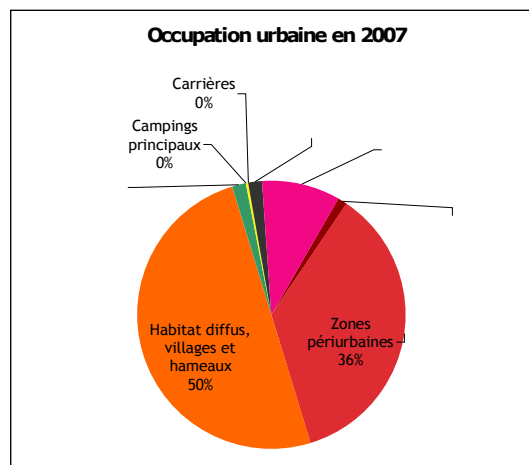
En 2007, d'après le travail réalisé à partir des photographies aériennes par la DDT, un peu plus de 3 000 ha. avaient un usage urbain.

Ces espaces sont constitués à près de 90 % par des secteurs classés comme résidentiels, c'est-à-dire par du tissu urbain traditionnel<sup>8</sup>.

Les zones d'activités en constituent 9 % et le réseau routier hors espace résidentiel 2 %.

Or, ces espaces urbains, en 1979, n'occupaient qu'environ 1 500 ha. Ils ont donc presque doublé entre 1980 et aujourd'hui.

Cela signifie que le développement urbain a nécessité autant d'espace en moins de 30 ans qu'en plus de deux millénaires !



Source : DDT de l'Ardèche, évolution de l'occupation des sols de 1979 à 2007

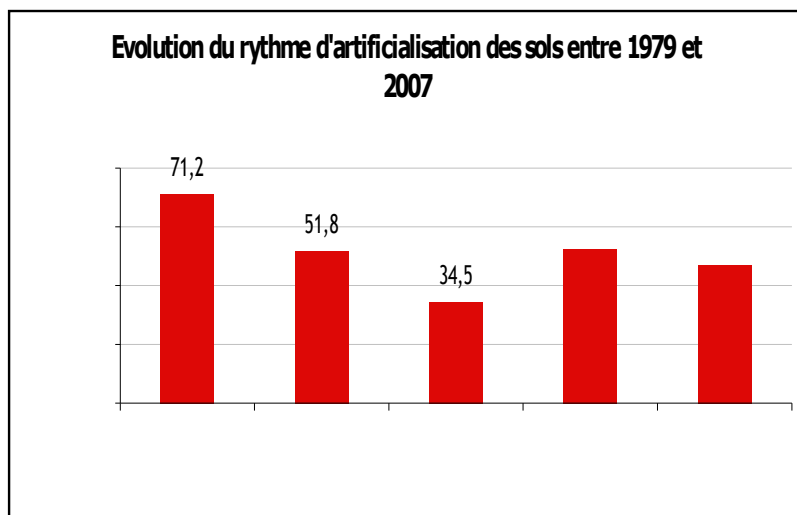
<sup>8</sup> En effet, dans le travail réalisé par la DDT, les secteurs sont classés d'après leur occupation dominante. Les secteurs résidentiels peuvent donc comprendre des bureaux, des commerces, des équipements... Il s'agit en réalité du tissu urbain indifférencié, à l'exclusion des zones d'activités spécialisées.

### *)B Une évolution irrégulière de l'artificialisation des sols*

L'urbanisation a connu une évolution irrégulière entre 1979 et 2007 dans le SCOT du bassin d'Annonay, marquée par un pic au début des années 1980.

Ainsi, la consommation foncière a été la plus forte au début des années 1980, dépassant 70 ha par an. Elle a ensuite connu un ralentissement entre 1986 et 1997, accentué à partir de 1991. On assiste à un sursaut de l'urbanisation entre 1997 et 2002, avec un rythme supérieur aux valeurs des dix années précédentes, atteignant une moyenne de 52 ha consommés par an.

Dans la période la plus récente entre 2002 et 2007, l'urbanisation connaît un léger ralentissement, avec une consommation foncière avoisinant 47 ha par an.



Source : DDT de l'Ardèche, évolution de l'occupation des sols de 1979 à 2007

### *)C Une consommation essentiellement résidentielle*

D'après les données de la DDT, les surfaces urbanisées depuis 1991 seraient à 90 % résidentielles, avec une légère prédominance des zones périurbaines (49 % des surfaces urbanisées entre 1991 et 2007) sur l'habitat diffus (43 %).

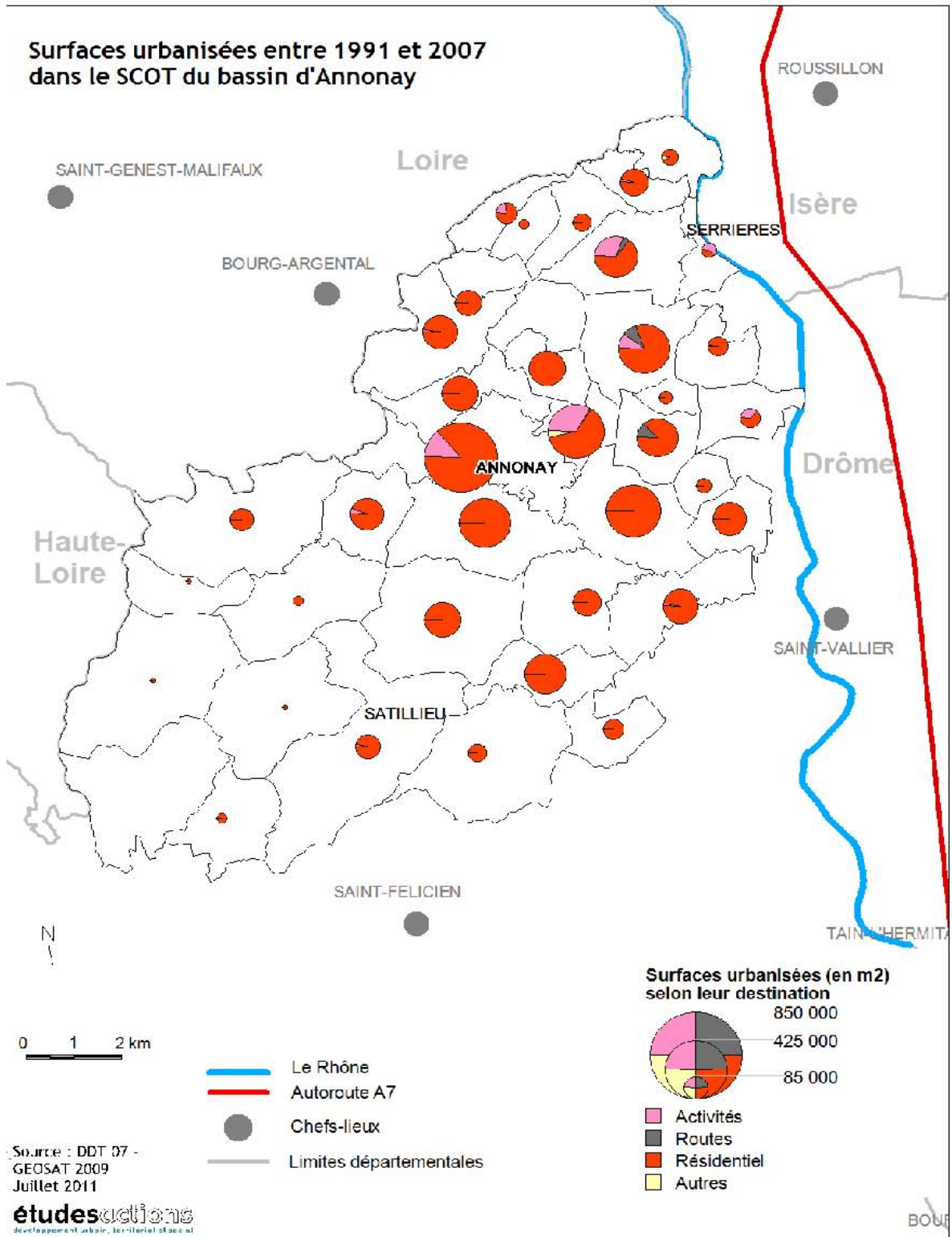
Les autres espaces auraient été affectés aux zones d'activités (7 %), aux routes (1 %) et aux campings (1 %).

Néanmoins, cette ventilation mérite d'être considérée avec prudence, une partie des équipements et activités étant incluse dans les espaces résidentiels

indifférenciés de la nomenclature utilisée. La part des activités et des infrastructures semble en effet particulièrement faible par rapport aux travaux menés dans d'autres territoires.

D'après la base de données de la DDT, seules certaines communes du nord-est d'Annonay (Serrières, Davezieux, Peaugres, Félines, Saint-Jacques d'Atticieux et Saint Désirat) comptabilisent une part significative d'activités dans leur développement, parfois supérieure à 25 % : cette tendance s'explique notamment par l'implantation d'activités commerciales le long des axes reliant Annonay à la vallée du Rhône. Pour Saint-Jacques d'Atticieux, il s'agit d'un camping.

**Surfaces urbanisées entre 1991 et 2007  
dans le SCOT du bassin d'Annonay**



*)D Une faible efficacité foncière résidentielle : 1 500 m<sup>2</sup> consommés en moyenne pour l'accueil d'un nouveau ménage*

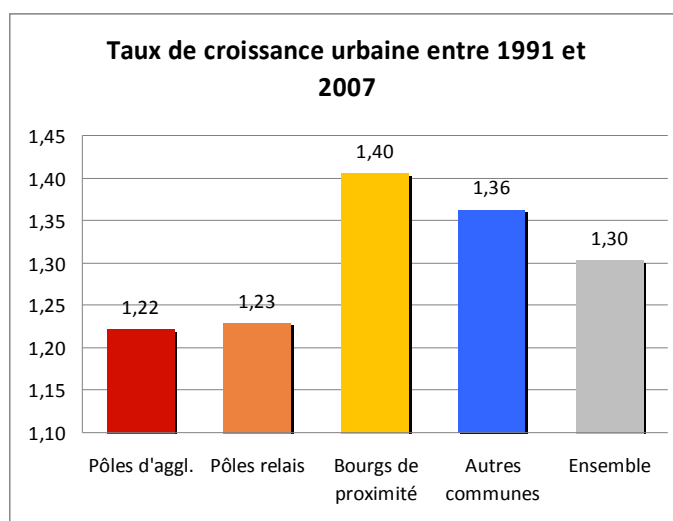
Le développement urbain sans précédent des 30 dernières années est à mettre en relation avec l'efficacité résidentielle. Entre 1990 et 2007 (chiffres 1991-2007 pour la surface consommée), il aura fallu consommer en moyenne 1 500 m<sup>2</sup> en contrepartie de l'accueil d'un nouveau ménage, compte tenu des mouvements qui se sont parallèlement effectués entre le parc de résidences principales et les logements vacants et résidences secondaires.

#### **.6.2. UN PHÉNOMÈNE D'ÉTALEMENT URBAIN AU COURS DE CES 20 DERNIÈRES ANNÉES UN DÉVELOPPEMENT URBAIN PLUS RAPIDE EN DEHORS DES PÔLES**

L'urbanisation s'est développée de manière inégale dans les communes du territoire du SCOT ces vingt dernières années. Si l'on rapporte les surfaces artificialisées durant cette période à la situation en 1991 (c'est-à-dire la croissance de la « tâche urbaine »), on constate que **les communes qui se sont proportionnellement le plus développées sont plutôt les communes du balcon rhodanien et la première voire la deuxième couronne d'Annonay**. Ainsi, nombre de petites communes ont vu leurs espaces artificialisés augmenter de plus de 50 % ces 20 dernières années, voire doubler comme Saint-Jacques d'Atticieux.

A l'inverse, on peut relever qu'Annonay, commune centre de ce territoire, figure parmi les communes qui ont le plus contenu leur développement urbain. Les autres communes les moins consommatrices d'espaces se situent au sud ouest du territoire, dans la partie Montagne, à l'exception de Serrières et Saint-Désirat.

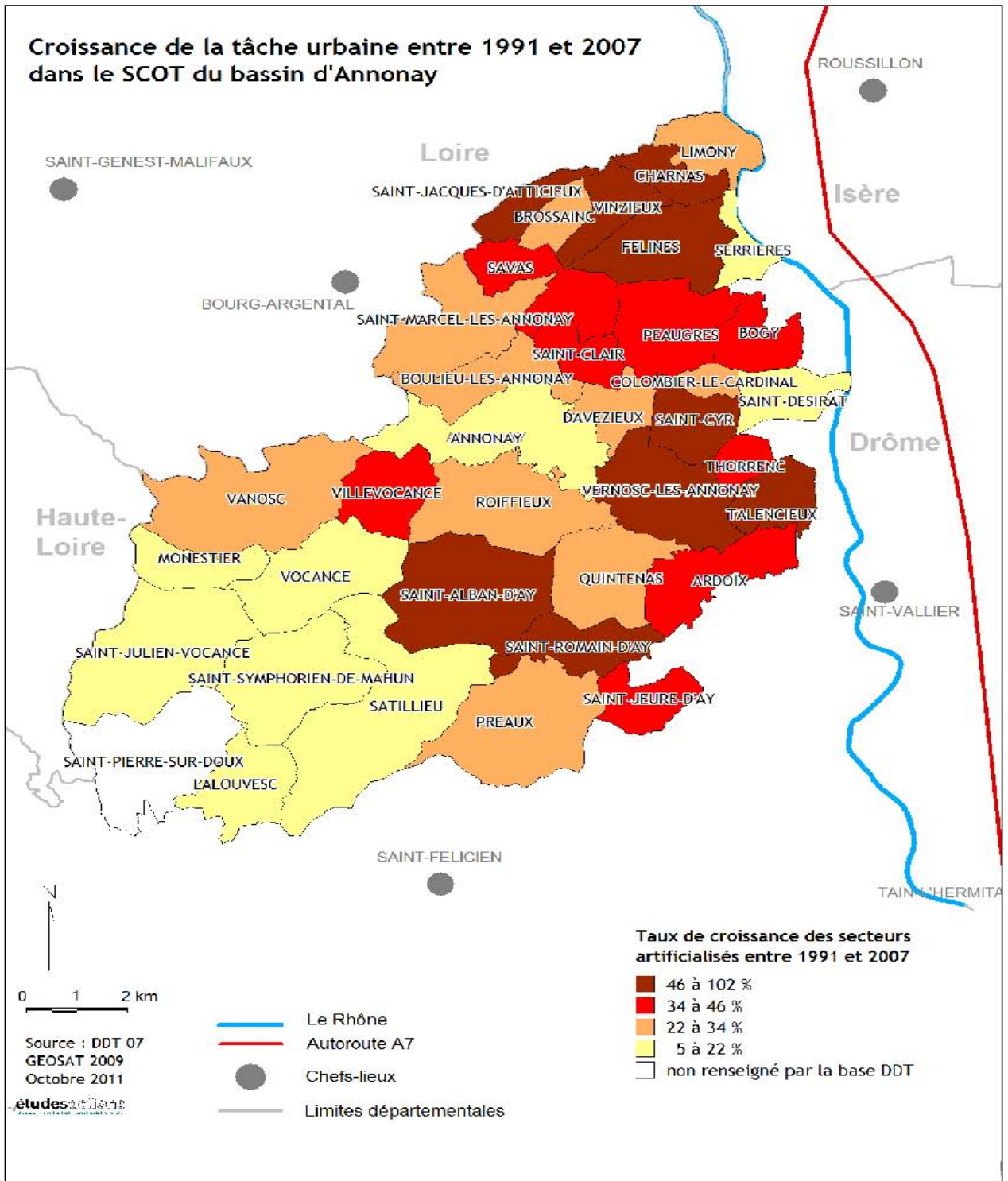
De ce point de vue, on peut parler **d'étalement urbain** : le développement urbain s'est éloigné des pôles d'emplois et de services comme on le voit bien à la lecture des indicateurs par strate urbaine : alors que l'urbanisation n'a crû que d'un peu plus de 20 % en moyenne dans les pôles d'agglomération et pôles relais<sup>9</sup>, elle a cru de 36 % en moyenne dans les autres communes, voire de 40 % dans les bourgs de proximité qui semblent avoir le plus profité du report de la croissance urbaine.



Source : DDT de l'Ardèche, évolution de l'occupation des sols de 1979 à 2007

<sup>9</sup> D'après la carte d'armature urbaine

## Croissance de la tâche urbaine entre 1991 et 2007 dans le SCOT du bassin d'Annonay

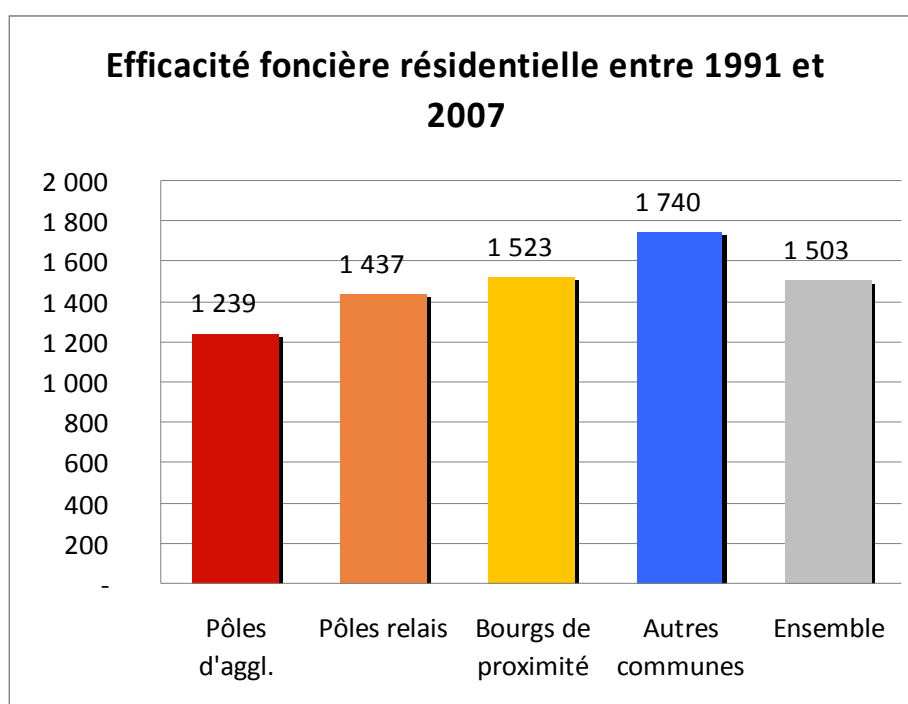


*)A Mais avec une efficacité foncière moindre*

Cet éloignement des principaux pôles s'est accompagné d'une moindre efficacité foncière résidentielle, démultipliant les impacts sur les fonctions naturelles et agricoles ainsi que sur le fonctionnement du territoire (déplacements, fréquentation des équipements et services, réseaux...) : alors que les pôles d'agglomération n'ont consommé, en moyenne, qu'environ

1 200 m<sup>2</sup> pour l'accueil d'un nouveau ménage, **cette consommation foncière croît à mesure que l'on descend dans la hiérarchie urbaine** : 1 400 m<sup>2</sup> dans les pôles relais, 1 500 m<sup>2</sup> dans les bourgs de proximité et près de 1 750 m<sup>2</sup> dans les autres communes ...

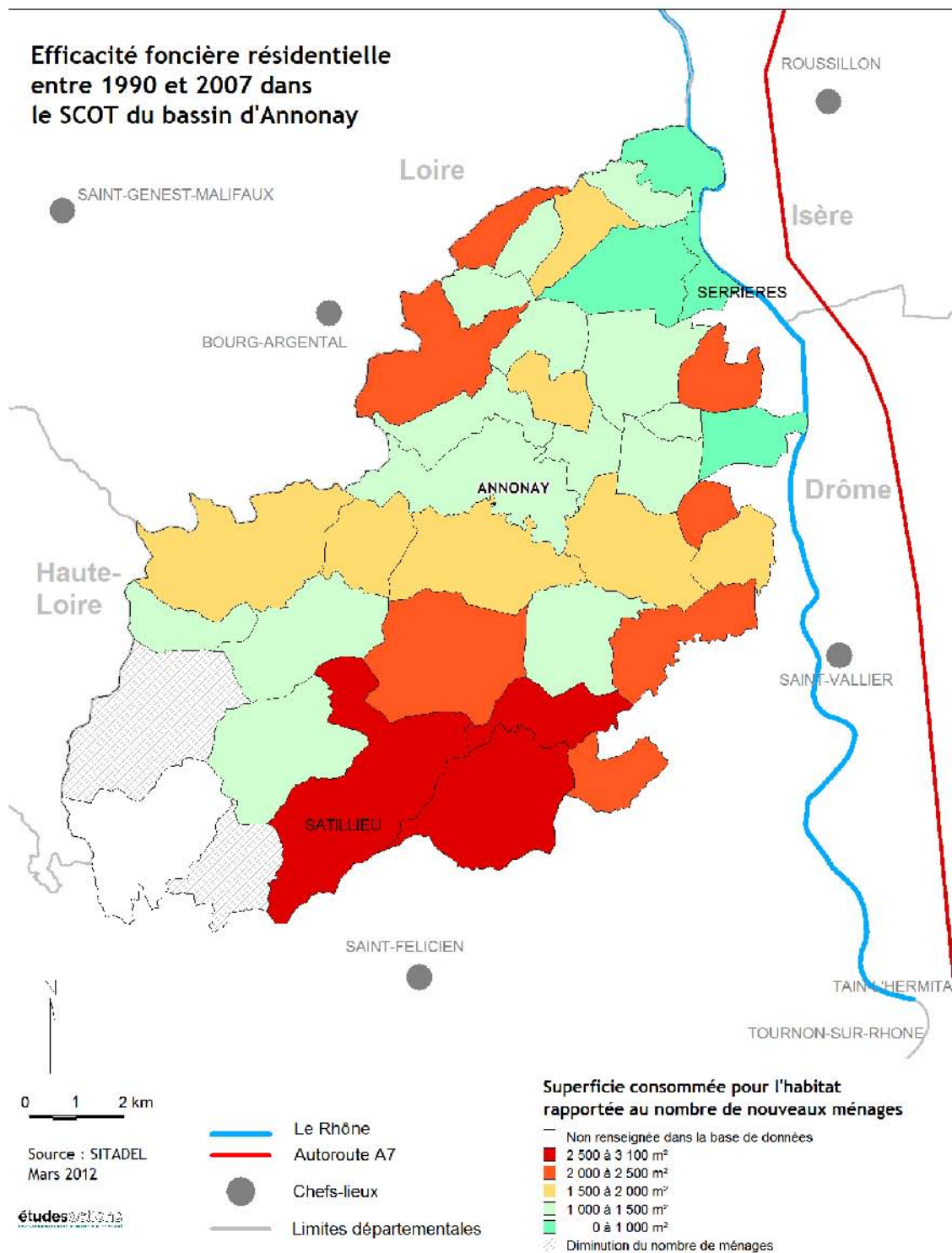
On note que cette efficacité foncière n'est pas seulement corrélée à la part du collectif dans la construction neuve.



Source : DDT de l'Ardèche, évolution de l'occupation des sols de 1979 à 2007



**Efficacité foncière résidentielle  
entre 1990 et 2007 dans  
le SCOT du bassin d'Annonay**



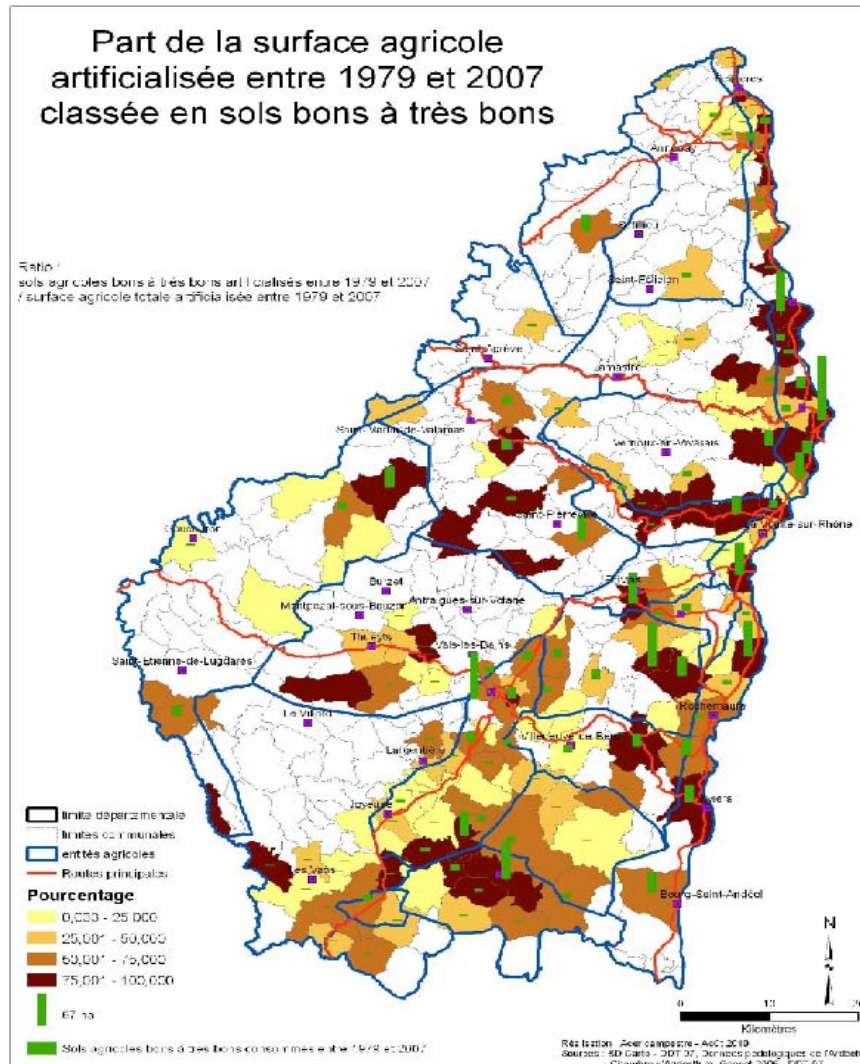
La lecture de la carte fait apparaître des logiques territoriales. On constate ainsi que l'efficacité foncière résidentielle a été la plus faible dans le secteur du Val d'Ay, en lien avec la difficulté à valoriser le parc de logements existants : bien que le nombre de nouveaux ménages soit faible, voire négatif, de nouvelles surfaces sont néanmoins consommées pour l'accueil de logements neufs (tendance au déplacement des ménages de l'ancien vers le neuf). A l'inverse, dans les balcons du Rhône, la pression résidentielle se traduit par une tendance à la réoccupation des résidences secondaires et vacantes qui limite le recours à la construction neuve pour l'accueil des nouveaux ménages. Ainsi, bien que les surfaces par logement neuf restent importantes, le ratio d'efficacité résidentielle y est finalement plus favorable que dans l'ensemble du

*bassin d'Annonay.*

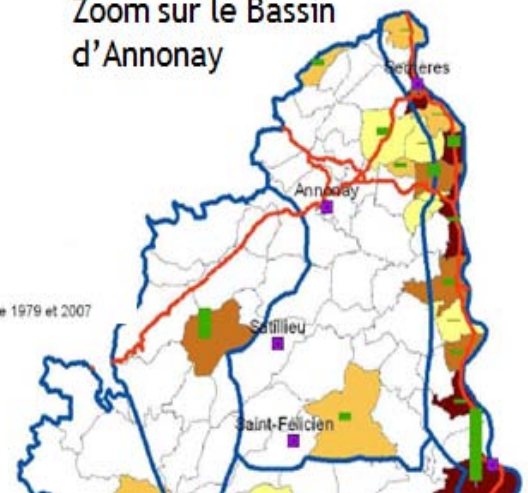
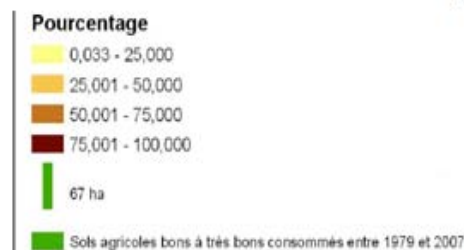


<b>Ce qu'il faut retenir</b>	<b>Perspectives et enjeux</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Des surfaces urbanisées qui ont doublé entre 1980 et aujourd'hui.</li><li>- Une urbanisation résidentielle et pavillonnaire dans la quasi-totalité des communes mais à nuancer selon les secteurs</li><li>- Une faible efficacité foncière : 1500 m<sup>2</sup> consommés en moyenne pour l'accueil d'un nouveau ménage</li><li>- Une répartition inégale de l'urbanisation avec un phénomène d'étalement urbain essentiellement en dehors des pôles</li><li>- Certaines communes du nord-est d'Annonay ont une consommation affectée aux activités économiques significative avec une proportion qui peut dépasser pour certaines d'entre elles celle du développement résidentiel.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Une désorganisation en cours du territoire, relativement rapide, avec un affaiblissement des centralités</li><li>- L'attractivité résidentielle est aujourd'hui « subie » ou « passive », elle repose essentiellement sur le modèle « maison pavillonnaire ».</li><li>- La maîtrise du développement urbain, en lien avec une politique d'habitat équilibrée dans le temps et l'espace</li></ul>

## ...7 UNE CONSOMMATION CROISSANTE ET IMPORTANTE DU FONCIER AGRICOLE LIÉE À L'URBANISATION ET À LA PRESSION EXTÉRIEURE



### Zoom sur le Bassin d'Annonay



Le Bassin d'Annonay et la vallée du Rhône font parties des 5 secteurs en Ardèche où le foncier agricole a été le plus consommé par l'urbanisation depuis 30 ans (Etude DDT 07 sur la sensibilité des structures agricoles à la pression urbaine, décembre 2010) :

- Territoires ayant le plus consommé leurs terres agricoles (plus de 7% de leur surface agricole artificialisée entre 1979 et 2007) : bassin d'Annonay, vallée du Rhône, bassin de Privas et bassin d'Aubenas
- Territoires s'étant les plus artificialisés (plus de 3% de leur surface totale artificialisée entre 1979 et 2007) : vallée du Rhône, bassin d'Annonay, bassin d'Aubenas et plaine de Chomérac

Le Bassin d'Annonay dans son ensemble apparaît également parmi les zones les plus sensibles en Ardèche aux pressions extérieures liées à l'enjeu de résidence et d'activité comme : pression de construction de nouveaux logements, pression de l'arrivée de nouveaux résidents, pression du tourisme et pression des activités urbaines en général.

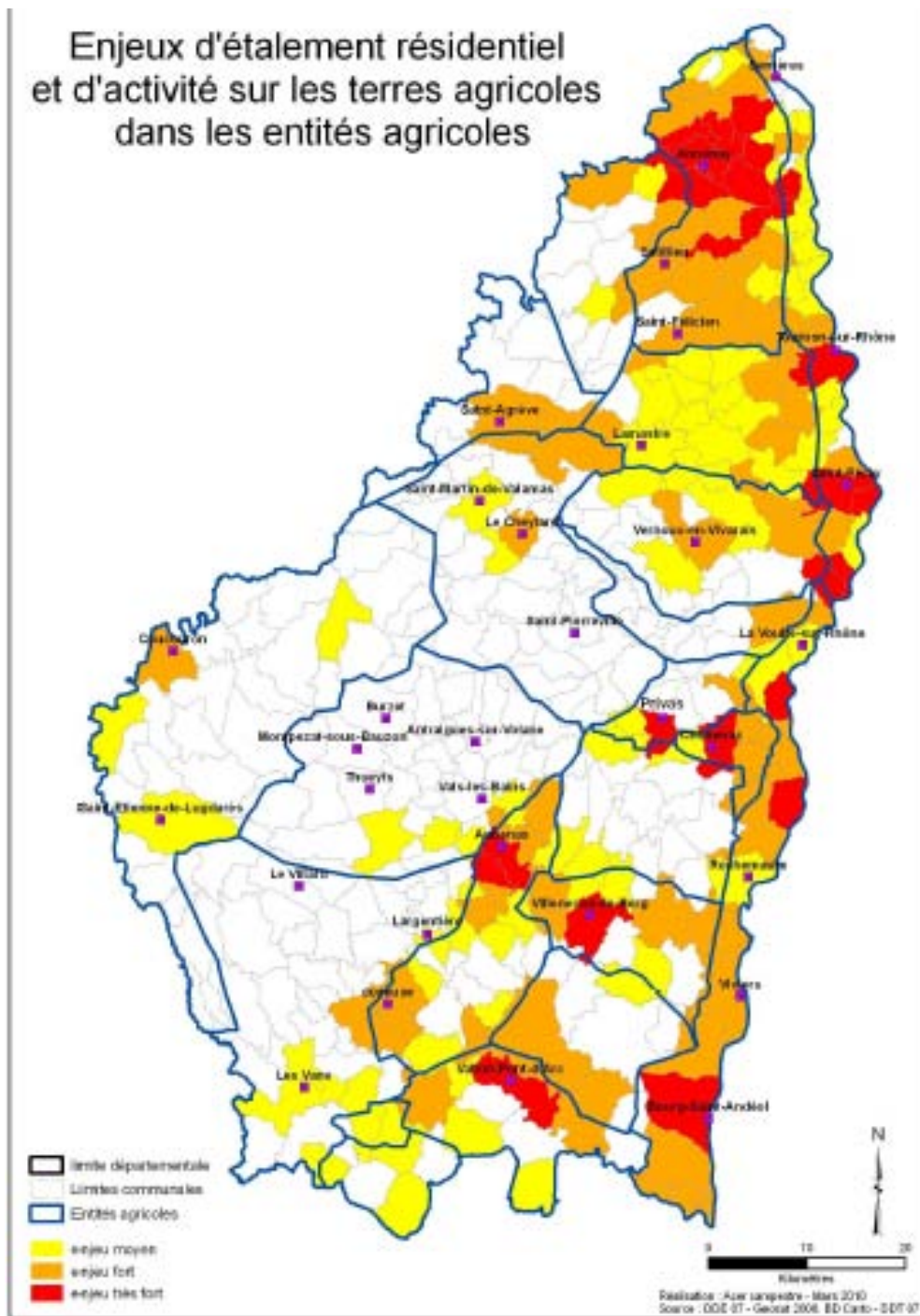
De manière plus détaillée, les enjeux par entités sont :

- Sur **la vallée du Rhône Nord** (qui va jusque St Peray et Tournon) : l'urbanisation se concentre essentiellement en fond de vallée et impacte de façon privilégiée les meilleures terres agricoles. Ainsi, ce sont 75 à 100% des sols bons à très bons qui ont été artificialisés dans certaines communes (Serrières, Andance, Champagne....) reléguant l'agriculture sur les terres de moindre qualité (coteaux). Dans cette entité, 1086 ha de terres ont été artificialisés, dont 783 d'origine agricole.
- Sur **la vallée de la Cance**, la pression urbaine est de moindre importance et vient peu en concurrence avec l'agriculture bien qu'elle prélève les meilleures terres autour des bourgs.
- Sur **le bassin même d'Annonay**, la pression urbaine a de nombreuses conséquences en termes de structures agricoles (enclavement, déstructuration, coupure de parcelles...) et de filières puisque **le prélèvement des terres agricoles est particulièrement important dans la première couronne du bassin Annonéen** : 1434 ha de terres artificialisés, dont 1293 ha d'origine agricole.

Les cartes sont issues de l'étude DDT 07

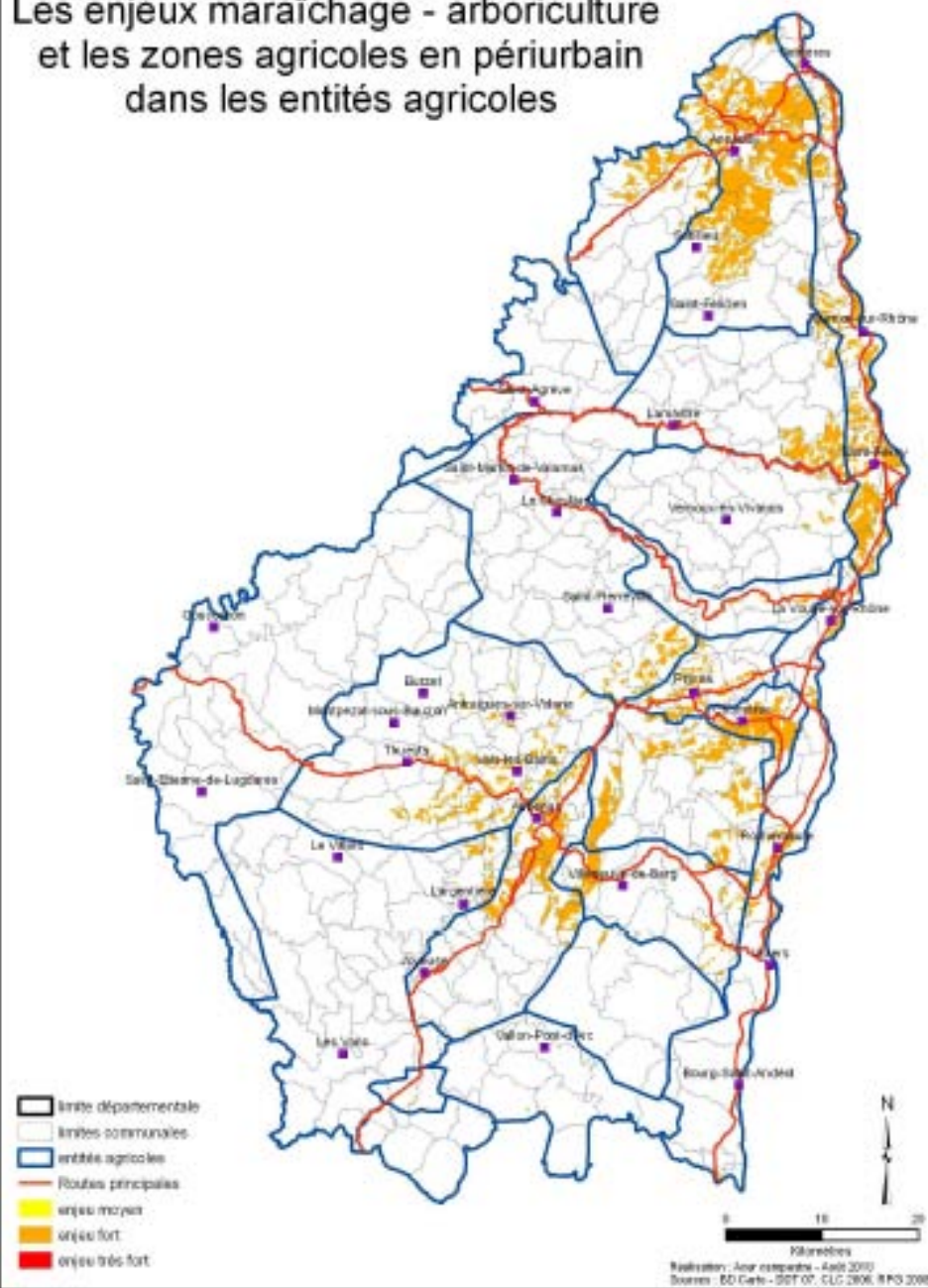
Les cultures à haute valeur ajoutée, en dehors de la vigne, sont le maraîchage et l'arboriculture. Ces productions occupent la plupart du temps des terrains plats et irrigables. En zone périurbaine ils sont donc à la fois une opportunité d'approvisionnement en circuit court et une réserve foncière tentante.

L'enjeu a été considéré comme fort à la fois pour les zones agricoles en périurbain et pour les zones de maraîchage – arboriculture.



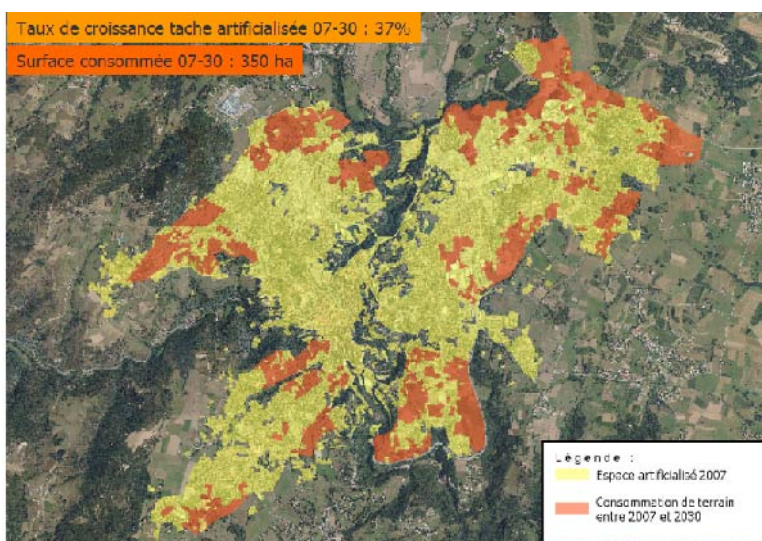
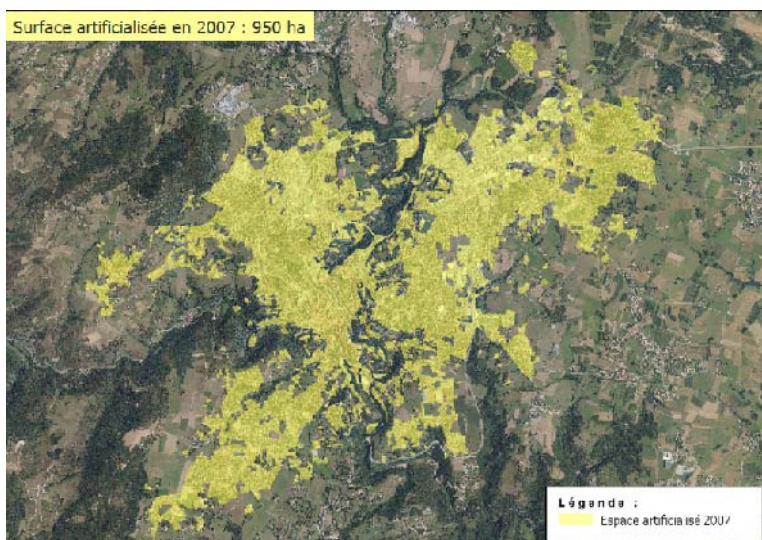


# Les enjeux maraîchage - arboriculture et les zones agricoles en périurbain dans les entités agricoles



Selon la même étude réalisée par la DDT07, les tendances actuelles et les projections pour le Bassin d'Annonay et la vallée du Rhône sont les suivantes :

Bassin d'Annonay		Nord de la Vallée du Rhône	
tendances générales	40 ha par an pour les résidences et l'activité.	tendances générales	perte de 30ha de SAU/an
	Cette zone est la plus consommatrice par habitant nouveau (>2000 m <sup>2</sup> /hbt, le double de la moyenne départementale).		les coteaux sont protégés par l'AOC vit
	l'agriculture fournit 90% des surfaces morcellement des espaces		la pression s'exerce entièrement sur les autres productions: arbo, élevage
	> fort impact sur les troupeaux laitiers		
Taux de croissance de la population	0,5	Taux de croissance de la population	1,3
besoin en m <sup>2</sup> /hab nouveaux 2007-2030	2 137	besoin en m <sup>2</sup> /hab nouveaux 2007-2030	343
Surface artificialisée 2007-2030 (ha)	978	Surface artificialisée 2007-2030 (ha)	710
population supplémentaire en 2030	0	population supplémentaire en 2030	20 700
Evolution de la Surface agricole (ha)	-841	Evolution de la Surface agricole 2007-2030 (ha)	-652



Exemple donné par la DDT sur Annonay



## ...8 L'ARMATURE URBAINE DU TERRITOIRE, FORMES URBAINES ET MAILLAGE DU TERRITOIRE

Structurée autour d'Annonay en bourgs et villages, l'armature urbaine du territoire connaît une mutation caractérisée par un double phénomène de périurbanisation et une mise en concurrence accrue des espaces urbains et des espaces agricoles.

La maîtrise du développement urbain vis-à-vis du mitage des espaces périurbains et le développement d'un système urbain complémentaire à la Vallée du Rhône structuré autour de l'agglomération d'Annonay et des pôles ruraux s'annoncent primordiaux pour le futur du territoire.

### Les problématiques SCoT

*Comment générer un développement urbain maîtrisé vis-à-vis du mitage des espaces périurbains et développer un système urbain structuré autour de l'agglomération d'Annonay et des pôles relais dans une vision de complémentarité avec la Vallée du Rhône ?*

*Comment faire naître / ou conforter une hiérarchie urbaine qui prône les équilibres et les complémentarités entre la Vallée du Rhône, l'agglomération d'Annonay, les pôles relais et les espaces ruraux.*

*Quelles modalités définir pour un développement soutenable d'urbanisation prônant un partage équilibré des espaces (urbains, agricoles, naturels) ?*

### .8.1. UN PÔLE AGGLOMÉRÉ ET DES BOURGS RURAUX DE PROXIMITÉ

**L'agglomération d'Annonay est structurée autour d'Annonay, pôle urbain majeur et de pôles-relais d'agglomération.** Deux communes apparaissent comme appartenant directement à la zone d'influence d'Annonay entretenant des relations étroites et complémentaires avec la ville-centre : Davézieux et Roiffieux. L'agglomération annonéenne concentre des fonctions stratégiques rayonnant sur l'ensemble du territoire (supermarchés, lycée, cinémas, ...).

**L'armature est complétée par des pôles ruraux dominant un bassin de vie** composé de nombreux villages et hameaux tels que Serrières au Nord, Satillieu au Sud et Villevocance à l'Ouest qui structurent le territoire. Ces pôles ruraux regroupent un nombre de services, d'équipements et de commerces rayonnant sur de petits bassins de vie qui assurent son fonctionnement local.

Des **bourgs de proximité** regroupant quelques services et commerces de première nécessité maillent le reste du territoire.

### L'armature urbaine selon Rives du Rhône

*Agglomérations : « plusieurs communes disposant de l'ensemble des fonctions urbaines et stratégiques (lycée, gare, centre nautique, hypermarché, complexe cinématographique, médiathèque...) qui rayonnent sur l'ensemble du territoire ».*

*Villes : « les entités jouant un rôle majeur à l'échelle locale, mais rayonnant sur un périmètre plus restreint que les agglomérations (supermarché, collège, piscine, cinéma, gare...) y sont présents) ».*

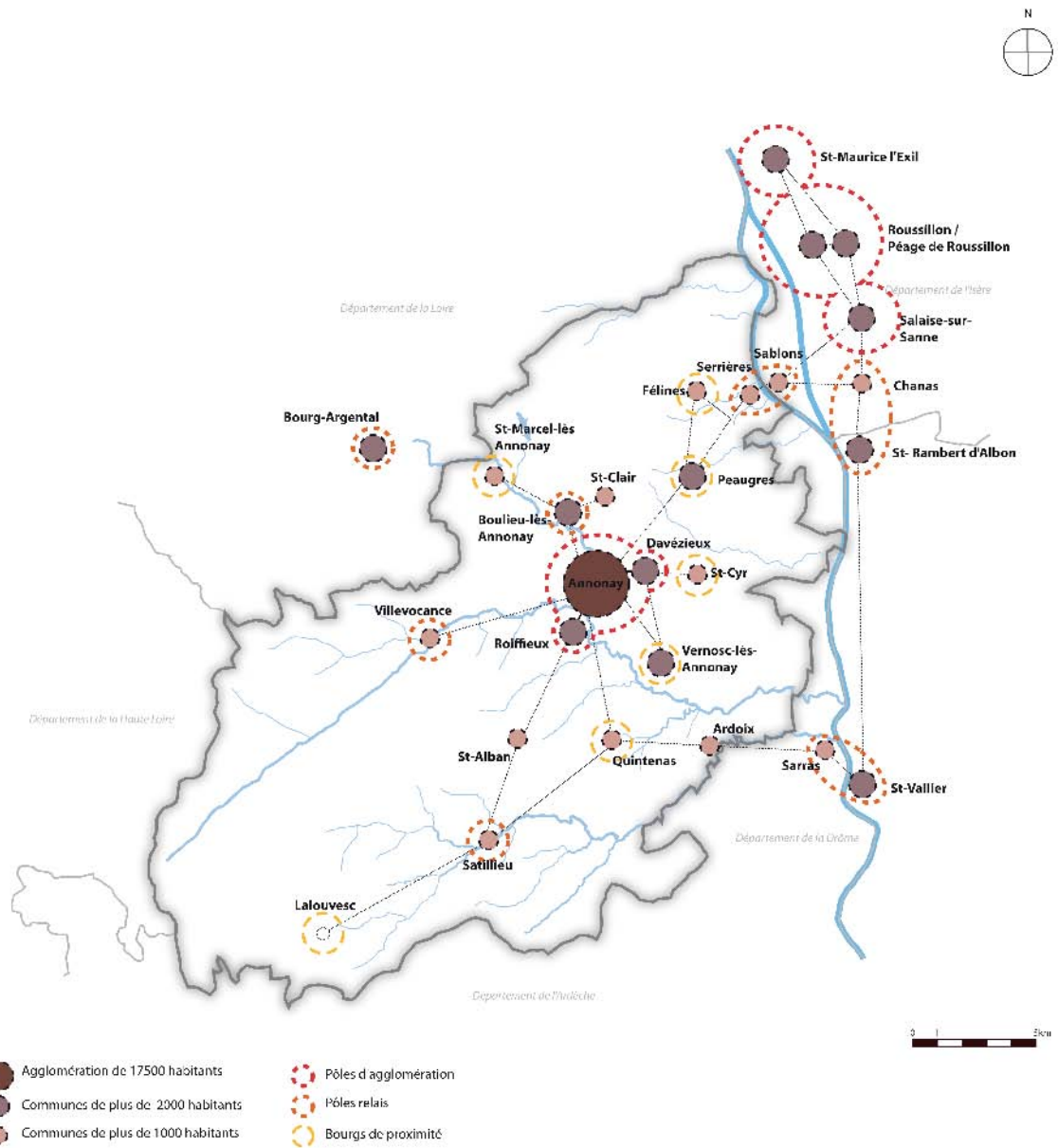
*Bourgs centres : « les entités structurant des petits bassins de vie de proximité et concentrant des fonctions plus locales en complémentarité des villes et agglomérations (services et commerces) ».*

DOG Rives du Rhône p70-71



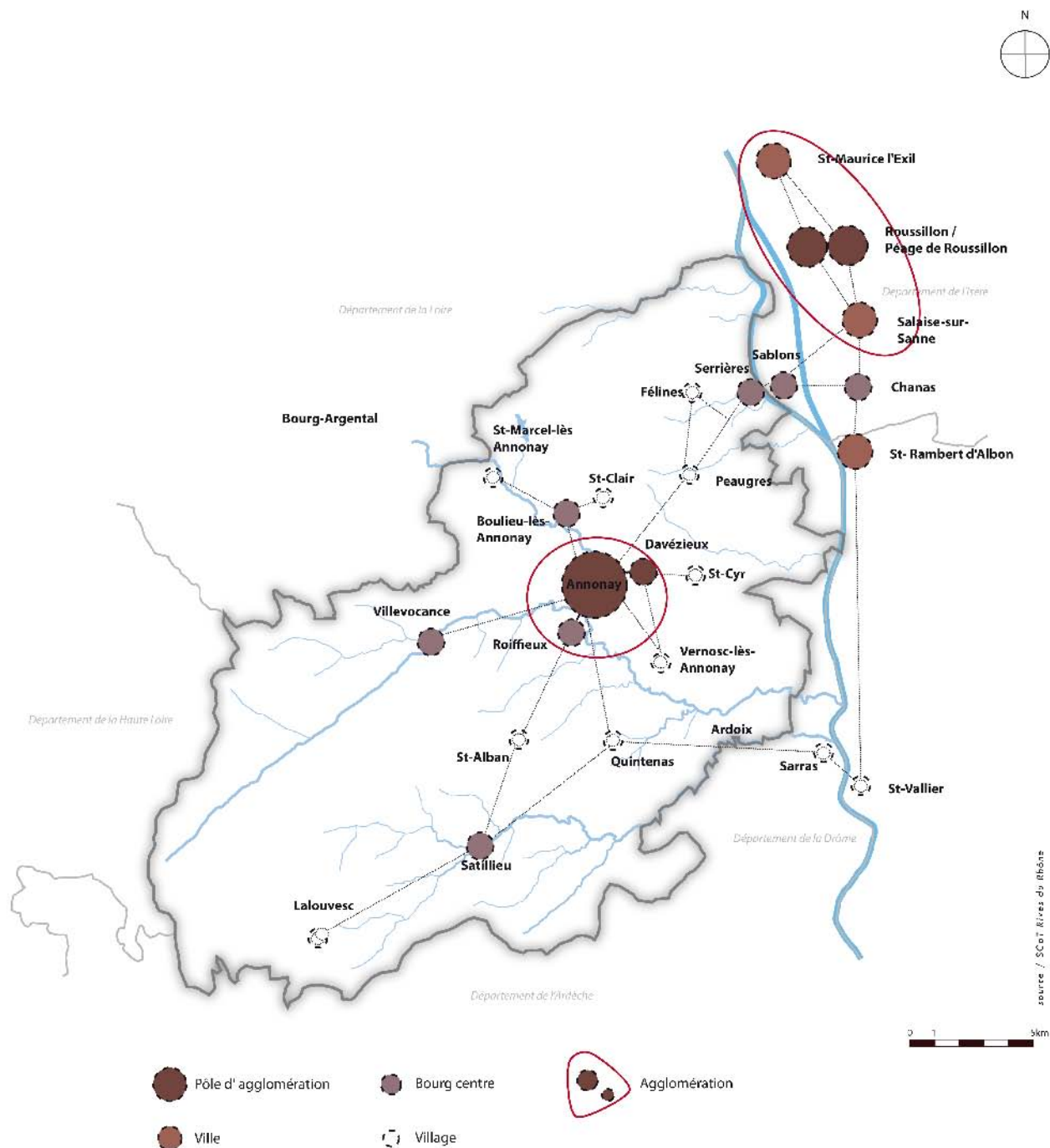
Libellé de commune	Population 1999	Population 2008	Evolution 99-08	Services	Alimentation	Commerces de proximité	TOTAL (services+commerces)	TOTAL (commerces)
Annonay	17522	17156	-2,09	85	12	215	312	227
Davézieux	2629	2809	6,85	31	7	75	113	82
Serrières	1078	1145	6,22	14	2	20	36	22
Satillieu	1592	1611	1,19	11	2	13	26	15
Boulieu-lès-Annonay	2096	2070	-1,24	8	2	15	25	17
Roiffieux	2453	2703	10,19	7	1	11	19	12
Saint-Marcel-lès-Annonay	1189	1309	10,09	7	1	8	16	9
Félines	1106	1462	32,19	6	0	9	15	9
Peaugres	1681	1978	17,67	4	0	10	14	10
Quintenas	1254	1389	10,77	6	1	6	13	7
Lalouvesc	494	498	0,81	2	2	7	11	9
Villevoxcance	1089	1195	9,73	4	1	6	11	7
Vernosc-lès-Annonay	1679	2199	30,97	5	1	5	11	6
Saint-Cyr	996	1262	26,71	5	0	4	9	4
Saint-Alban-d'Ay	1118	1305	16,73	3	1	4	8	5
Saint-Clair	918	1022	11,33	1	0	4	5	4

# L'armature urbaine du Bassin d'Annonay



Dans une perspective de fusion avec le SCoT Rives du Rhône, une compatibilité sur la terminologie des termes employés sera indispensable. En se référant à « **la terminologie Rives du Rhône** », Annonay et ses communes limitrophes (Davézieux, Boulieu et Roiffieux) se présentent comme la seule agglomération. Aucune ville n'est repérable. Villevoisance, Satillieu et Serrières peuvent être considérées comme des bourgs centres, les autres communes étant des villages.

# L'armature urbaine selon les critères « Rives du Rhône »





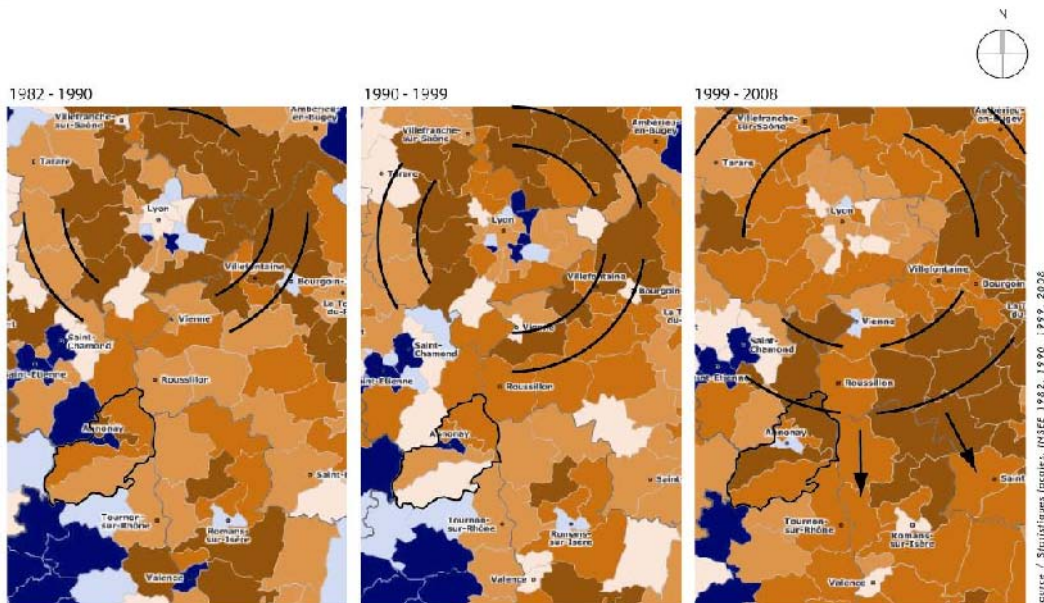
## .8.2. UN DOUBLE PHÉNOMÈNE DE PÉRIURBANISATION

### )A Le desserrement de l'aire urbaine lyonnaise

D'abord cantonné aux espaces jouxtant les agglomérations (exemple d'Annonay), le processus de périurbanisation se diffuse dorénavant plus loin dans l'espace et

s'associe à des phénomènes d'envergure métropolitaine réduisant ainsi les distances entre les espaces urbains, et les limites entre urbain et rural.

#### UN TERRITOIRE SOUMIS AU DESSERTEMENT DE L'AIRE URBAINE LYONNAISE



1982 - 1990  
Accroissement démographique dans la première couronne périurbaine de Lyon

1990 - 1999  
Intensification de l'accroissement démographique dans la première couronne périurbaine de Lyon

1999 - 2008  
Desserrement démographique de l'aire urbaine lyonnaise

- baisse démographique des centres urbains au profit de leur proche périphérie (ex : Lyon, St. Etienne, Bourgoin, Annonay, Romans, Valence)

- amplification de l'accroissement démographique des espaces périurbains sous la pression de l'agglomération lyonnaise sur les espaces alentours

- accroissement démographique dans les rangs de l'aire métropolitaine lyonnaise (ex : Nord du Bassin d'Annonay)  
- poussée démographique vers le Sud

Périurbanisation localisée → Périurbanisation métropolisée

0 25 50 km

Situé sur les franges de l'aire urbaine lyonnaise, le Nord du Bassin d'Annonay subit le desserrement de l'aire urbaine lyonnaise qui renforce son pouvoir attractif. Cette partie du territoire présente un taux de croissance de la population d'environ 15% (entre 1999 et 2006 sur la Communauté de Communes de VivaRhône). L'urbanisation est quasi continue le long de certaines voies de circulation entraînant des **phénomènes de connexion entre les villages** (*exemple de connexion entre Félines –Peaugres avec risque de village rue*).

### *)B La diffusion de l'urbanisation et la perte de centralité d'Annonay*

L'Est du territoire grâce à sa connexion aux axes de communication structurants présents dans la Vallée du Rhône (autoroute A7, nationale 7, ligne ferroviaire) connaît lui aussi un développement du phénomène de périurbanisation. Originellement cantonné à l'agglomération d'Annonay, le développement urbain se diffuse à l'Est du territoire (*exemples de Boulieu, St Cyr, Vernosc gagnés par l'étalement urbain de l'agglomération d'Annonay*).

Ce phénomène est combiné à un **déplacement du centre de gravité de l'agglomération vers l'Est** (vers Davézieux) faisant peu à peu perdre la position centrale d'Annonay. L'augmentation du nombre d'équipements et de commerces sur la commune de Davézieux (siège de la COCOBA, Antenne territoriale de la Chambre d'Agriculture de l'Ardèche, transfert en cours de l'Unité Territoriale Nord du Conseil

Général) au préjudice d'Annonay tend à renforcer l'affaiblissement d'Annonay en tant que seul centre d'agglomération. La centralité se trouve être redistribuée sur un périmètre très étendu, posant la question de la limite Est de l'agglomération.

Au cœur même de l'agglomération annonaise se pose donc la question des centralités. Après avoir été aux marges d'Annonay, le pôle de Davézieux devient progressivement un des pôles centraux de l'agglomération. Ce statut qui se renforce au grès des projets nous invitera à questionner dans le cadre du projet de SCoT la logique de planification au niveau de l'agglomération : quelle recherche de complémentarité à l'échelle de l'agglomération ? quelle mise en réseau des différentes centralités (notamment en terme de transports collectifs) ?

Le basculement organisationnel de l'agglomération (au sens du tissu urbain) et la redistribution de ses fonctions de centralités posent la question des modalités de son développement urbain futur. Après le projet urbain d'Annonay, les termes du projet d'agglomération sont encore à préciser.

Cette perte de centralité et d'attractivité d'Annonay trouve une partie de son origine dans le manque de qualité urbaine des espaces publics (espaces piétons peu valorisés, espaces dédiés à la voitures omniprésents, peu d'unité de traitement entre les espaces publics) et l'accessibilité difficile du centre-ville (stationnements, accès routiers et piétons).

La requalification à terme des espaces publics majeurs du centre ville, fondée sur l'accessibilité et la qualité urbaine, apparaît comme un facteur décisif de développement et d'attractivité.

## Encombrement et faible qualité urbaine des espaces publics



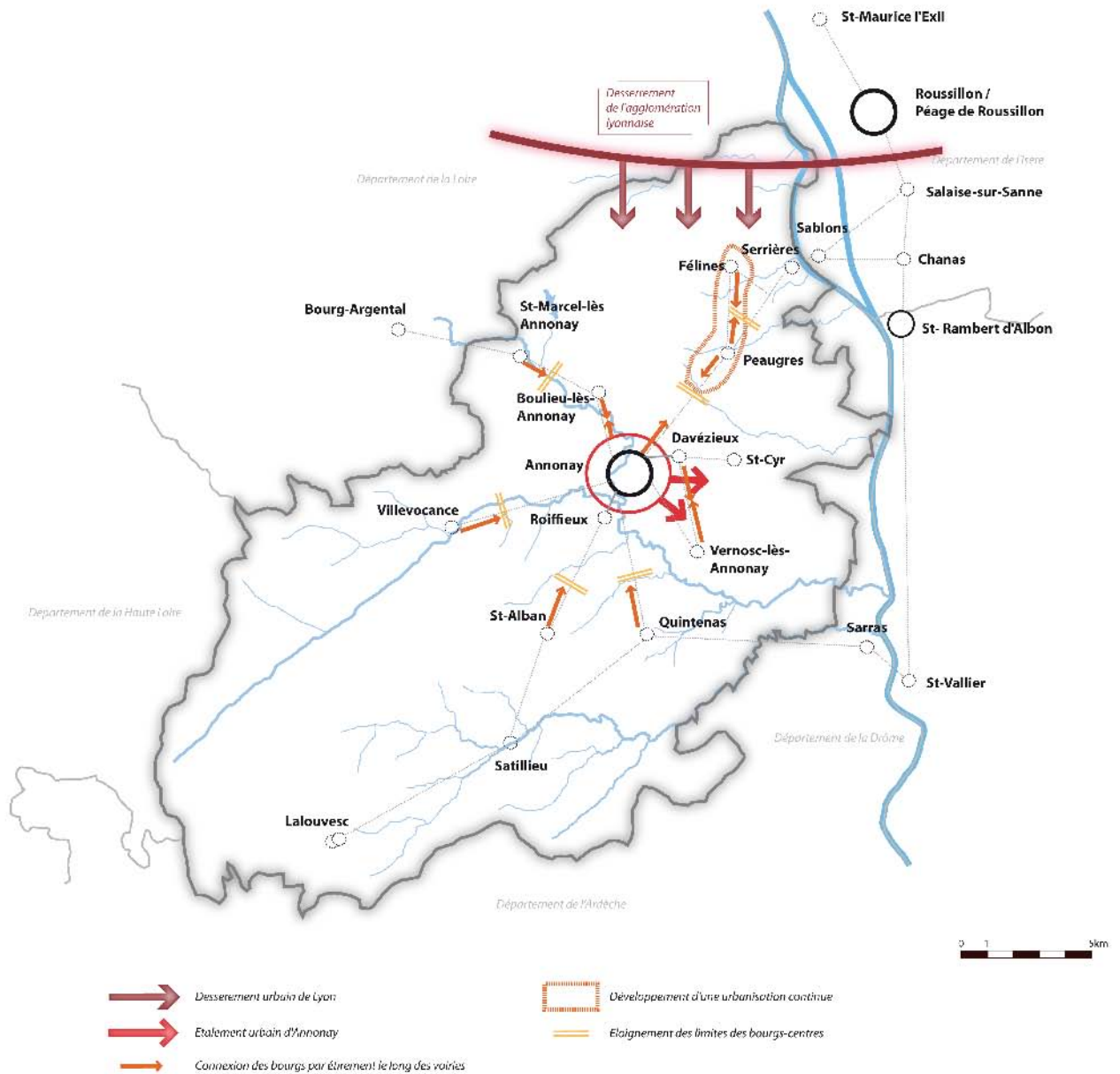
Avenue de l'Europe



Place de la Liberté (maison service public) / rue Sainte-Marie / rue Grenette vers place Mayol.

source : *Projet Urbain d'Annonay*

# Un territoire soumis à un double phénomène de péri-urbanisation





### .8.3. UNE AGGLOMÉRATION EN ORDRE DE MARCHE

Après avoir pu apprécier un développement démographique à partir des années 1930 (notamment grâce aux industries de la tannerie et aux fabrications d'autocars), la ville Annonay connaît une baisse continue depuis la fin des années 70 qui se confirme aujourd'hui (-3% entre 1999 et 2006).

Afin de contenir cette baisse démographique et de lutter contre l'affaiblissement du principal pôle urbain du territoire, un ensemble de projets dont **le Projet urbain d'Annonay** a été mis en place. Ce projet urbain ambitieux envisage la requalification et la restructuration du cœur de ville afin de redonner de l'attractivité et une **nouvelle image** à la ville (place des Cordeliers, place Faya, réhabilitation de l'habitat ancien).

Afin que l'agglomération puisse continuer à jouer un rôle moteur (principal pôle urbain, principal pôle d'emploi, polarisation des flux) à l'échelle du bassin annonéen, la **réaffirmation d'Annonay comme cœur urbain du territoire** s'affirme comme une nécessité du SCoT (armature urbaine fragilisée et risque de déséquilibre territorial). Et ce d'autant plus dans la perspective de fusion du SCoT du Bassin d'Annonay avec le SCoT des Rives du Rhône, un processus qui va impliquer la gestation d'un processus de nouvelles dynamiques territoriales : **la stratégie des Rives du Rhône repose sur l'affirmation du rôle structurant des agglomérations dans l'armature urbaine**. Cette coopération outre-Rhône représente un atout pour les années venir, si Annonay parvient à renforcer son positionnement et devient le 3<sup>ème</sup> pôle urbain du SCoT fusionné tout comme la coopération avec les espaces qui étaient jusqu'alors frontaliers (Lyon, Saint-Etienne, Valence).

Des avancées sont réalisées d'ores et déjà réalisées dans ce sens : projet urbain, Schéma départemental de coopération intercommunal. Il s'agit d'asseoir Annonay comme l'agglomération structurante du Nord Ardèche.

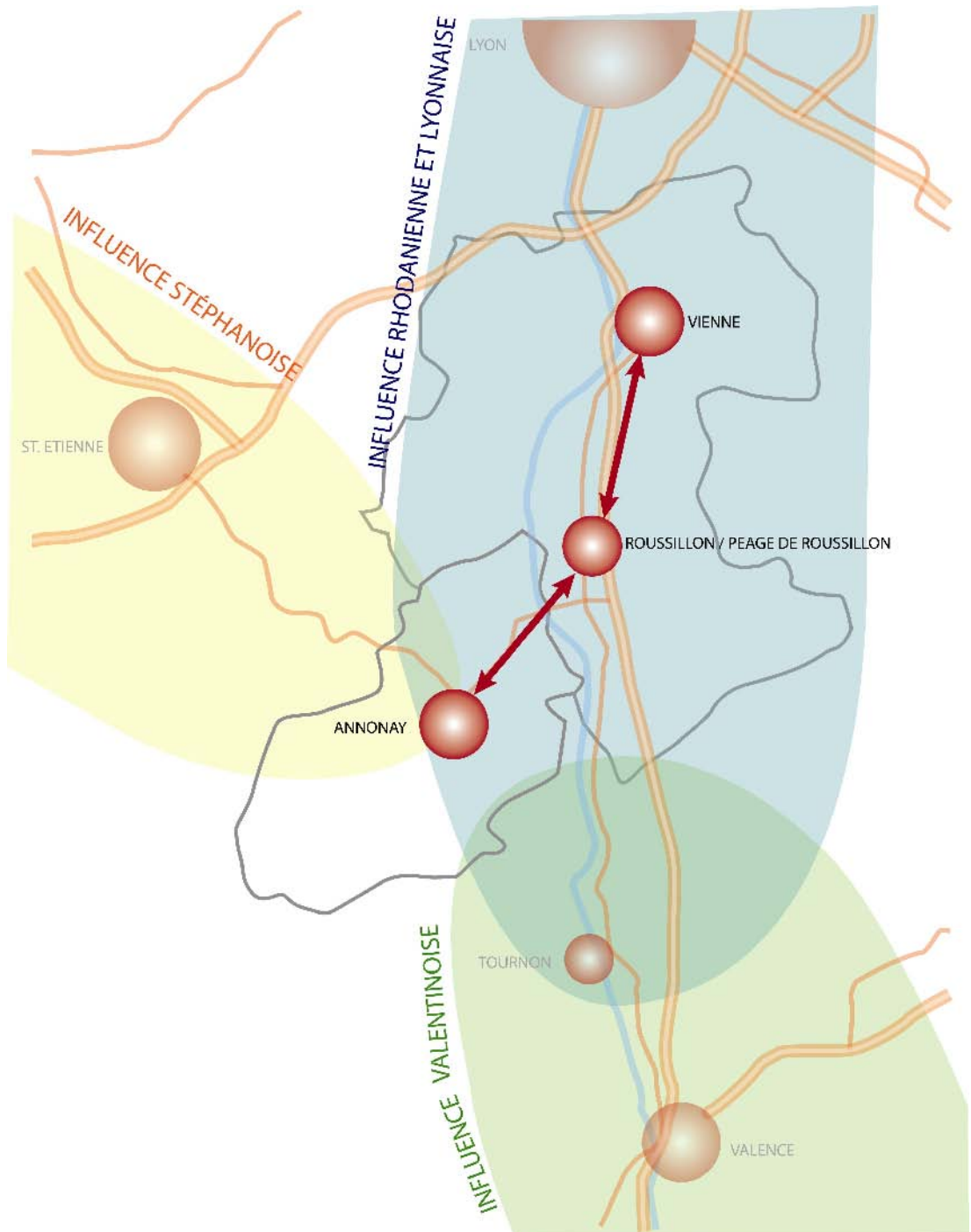


## La requalification urbaine du centre-ville d'Annonay



## Les trois agglomérations du Scot fusionné

### Influence des espaces périphériques



#### 8.4. PÔLES RURAUX ET VILLAGES, UNE MUTATION RURALE EN MARCHÉ ?

Le développement de constructions individuelles depuis une trentaine d'année a peu à peu changé la physionomie traditionnelle du Bassin. Proposant originellement des formes urbaines simples et intégrées dans le paysage (dans les fonds et les coteaux bien exposés) sous forme de villages groupés (*Photo : Un exemple de village groupé, le village de Chanas*), le territoire est aujourd'hui en proie à divers phénomènes déstructurant l'organisation territoriale et paysagère.

**L'extension du mitage résidentiel** accentue les distances entre le centre villageois et les habitations les plus éloignées imposant de fortes contraintes en matière de réseaux et de gestion d'équipements (*Photo : Mitage résidentiel à Saint Marcel lès Annonay*). Cela pose le problème de l'accessibilité des équipements pour les populations et l'accroissement de l'utilisation de la voiture particulière et donc de sa dépendance.

S'ajoute à ce phénomène un **manque de qualité dans les nouvelles constructions et de diversité des formes urbaines** en dehors du pavillon provoquant une **dissolution des silhouettes villageoises** et une banalisation de certaines de ces silhouettes. Certains bourgs se retrouvant noyés par l'extension résidentielle

#### Un exemple de village groupé, Chanas



source : CAUE Ardèche

#### Mitage résidentiel à Saint Marcel lès Annonay



source google maps

(*Photo : Extensions résidentielles à Roiffieux*).

#### Extensions résidentielles à Roiffieux



*source google maps*



## LES EFFETS DE L'ÉTALEMENT URBAIN SUR LA STRUCTURATION DES BOURGS RURAUX

### DÉPLACEMENT DE LA CENTRALITÉ DANS LES PÔLES RURAUX // DÉDOUBLEMENT, DÉPRISE DU CENTRE



Roiffieux



Vernosc-lès-Annonay



### EXTENSIONS URBAINES SOUS FORME DE LOTISSEMENTS // BOURG DIFFUS



Vernosc-lès-Annonay



Davézieux



### EXTENSIONS URBAINES INTÉGRÉES // URBANISATION DES DENTS CREUSES, BOURG AGGLOMÉRÉ



Peaugres



Villevoacance



### EXTENSIONS URBAINES LE LONG DES PENTES // MITAGE DES COTEAUX



Entre Annonay et Villevoacance



Entre Félines et Peaugres



L'évolution et l'extension de ces tâches urbaines engendrent une dislocation du territoire et un affaiblissement des centralités. Les extensions résidentielles tendent à rejoindre les différents mas et hameaux qui ponctuaient jusqu'alors le paysage en formant une tâche résidentielle hétérogène et disparate sous forme de village rue affaiblissant la limite entre espace rural et espace urbain.

Cette dissociation entre espace rural et espace urbain tend à s'affaiblir, essentiellement dans le Nord du territoire, au profit d'espaces moins identifiables faisant ainsi perdre l'identité qui les caractérise. Une meilleure prise en compte des caractéristiques de chacun des espaces tout en appuyant les rapports de solidarité qui pourraient exister est souhaitable.

#### **.8.5. DES ENJEUX DE « RECENTREMENT » ET DE GESTION DE L'ESPACE**

Dans un contexte de crise énergétique, de périurbanisation, de délitement de l'armature urbaine, l'enjeu des SCoT consiste à assurer un développement urbain organisé, centré sur les noyaux urbains, préservant la qualité des espaces et des paysages tout en proposant des formes d'habitat adaptées à la

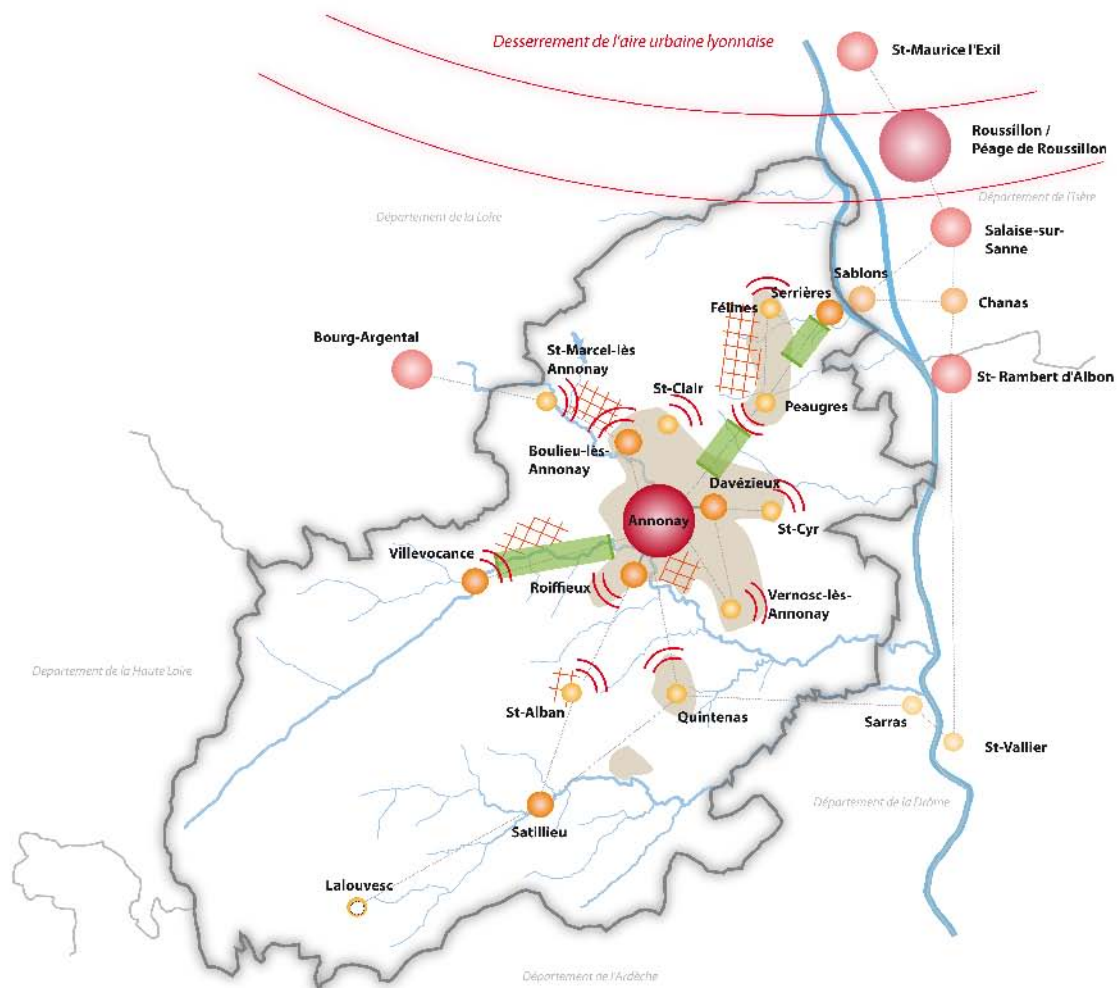
population et à l'environnement. Cet enjeu déjà présent dans le SDAU de 2001 doit être réaffirmé dans le SCoT en cours d'élaboration.

Il est à mettre en parallèle avec l'ambition développée dans le SCoT Rives du Rhône qui vise à mettre en place une politique d'habitat plus solidaire et plus durable dans le but de rompre avec la dispersion et de **réinvestir les centres**.

L'arrivée sur le territoire de population aux modes de vie urbains oblige à s'interroger sur la nécessaire évolution à laquelle le territoire doit faire face. Autrefois lieux de la sédentarité, de la production agricole et en proie à l'exode rural, les espaces ruraux du territoire sont aujourd'hui confrontés à l'augmentation des mobilités, à la multiplication des usages de l'espace et à de nouvelles formes d'attractivité liées à la qualité de vie et au prix du foncier.

Ces évolutions sont sources du développement de **nouvelles formes de ruralités**. Le Bassin d'Annonay, confronté à ces changements, a besoin de **définir de nouvelles modalités de gestion de l'espace pour se prémunir des incidences d'un étalement urbain non géré** et garantir la préservation à long terme de son espace naturel et agricole, source de sa qualité de vie.

# Quelle structuration du territoire et quel développement urbain ?



- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li> Etalement urbain autour des bourgs<br/>// QUELLE GESTION DU DÉVELOPPEMENT URBAIN ?</li> <li> Pression urbaine des bourgs<br/>// QUELLE LIMITATION DE LA PEnSSION URBAINNE VIS À VIS DES ESPACES AGRICOLES ?</li> <li> Mitige des coteaux<br/>// QUELLE LIMITATION À L'URBANISATION DES COTEAUX ?</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li> Annonay : ville-centre en perte de vitalité au profit de l'Est de l'agglomération<br/>// QUELLE PLACE DONNER À ANNONAY DANS L'AGGLOMÉRATION ?<br/>// QUELLE COMPLÉMENTARITÉ AVEC LA VALLÉE DU RHÔNE ?</li> <li> Un réseau de bourgs et de villages<br/>// QUELLE PLACE LEUR DONNER DANS L'ARMATURE URBAINNE ?<br/>// QUELLE RELATION CRÉER ENTRE EUX ?</li> <li> Coupures vertes / espaces-trampons entre les bourgs<br/>// QUELLE PROTECTION / INTÉGRATION DES COUPURES VERTES DANS L'ESPACE ?</li> </ul> |
|--|---|



Ce qu'il faut retenir	Perspectives et enjeux
<ul style="list-style-type: none"><li>- Remise en cause de l'armature urbaine<ul style="list-style-type: none"><li>✓ <i>dépeuplement de l'Ouest au profit de l'Est</i></li><li>✓ <i>présence d'un réseau de bourgs et de villages structuré autour d'Annonay</i></li><li>✓ <i>déplacement de la centralité du territoire (vers l'Est) et des communes rurales (cœur historique en déclin/nouvelles centralités autour de « boîtes commerciales »)</i></li></ul></li><li>- «Grignotage» des terres agricoles et mitage des espaces périurbains<ul style="list-style-type: none"><li>✓ <i>pression urbaine dans le nord du Bassin exercée par le desserrement de l'aire urbaine lyonnaise et la périurbanisation autour d'Annonay</i></li><li>✓ <i>étalement urbain autour des bourgs entrant en conflit avec les espaces agricoles et rendant difficile la lisibilité des espaces</i></li><li>✓ <i>des phénomènes de connexion entre villages par étirement le long des voies suite à une urbanisation en continu</i></li></ul></li><li>- Le Bassin d'Annonay est confronté à des forces intégratrices par des espaces géographiques jusque là frontaliers<ul style="list-style-type: none"><li>✓ <i>Le Bassin est intégré à des espaces de projets d'envergure supra-territoriale</i></li><li>✓ <i>Annonay se présente comme l'espace structurant du Nord Ardèche</i></li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Structurer le territoire en orientant le développement de l'urbanisation<ul style="list-style-type: none"><li>✓ <i>système urbain structuré/ système urbain contrôlé</i></li></ul></li><li>- Affirmer le rôle structurant du pôle urbain d'Annonay</li><li>- Confirmer le rôle des bourgs relais dans l'organisation territoriale</li><li>- Renouer l'indispensable solidarité entre communes centres et communes plus rurales<ul style="list-style-type: none"><li>✓ <i>Cultures urbain/rural : favoriser une meilleure cohabitation</i></li></ul></li><li>- Réfléchir à de nouvelles formes urbaines adaptées à l'attractivité souhaitée et souhaitable</li><li>- Prendre en compte que sur certains villages/bourgs l'étalement urbain est davantage lié à des desserments familiaux qu'à l'arrivée de nouveaux habitants (terrains donnés aux enfants par exemple ...)</li><li>- Poursuivre les réflexions collectives et projets de développement avec les espaces voisins</li></ul>

## ....9 MOBILITÉS EXTERNES ET INTERNES DU TERRITOIRE

### Les problématiques SCoT

*Comment maîtriser les déplacements automobiles tout en assurant efficacement un maillage de transports structuré, calé sur les dynamiques internes et externes au territoire et respectueux des attentes sociales ?*

*Quel type de maillage élaborer afin de favoriser les échanges à l'intérieur du Bassin ainsi que les interactions avec les territoires voisins, porteurs de développement (notamment la Vallée du Rhône) ?*

*Quels modes de transport privilégier selon le type d'espace et le type de déplacement ?*

mobilité en cohérence avec un développement durable.

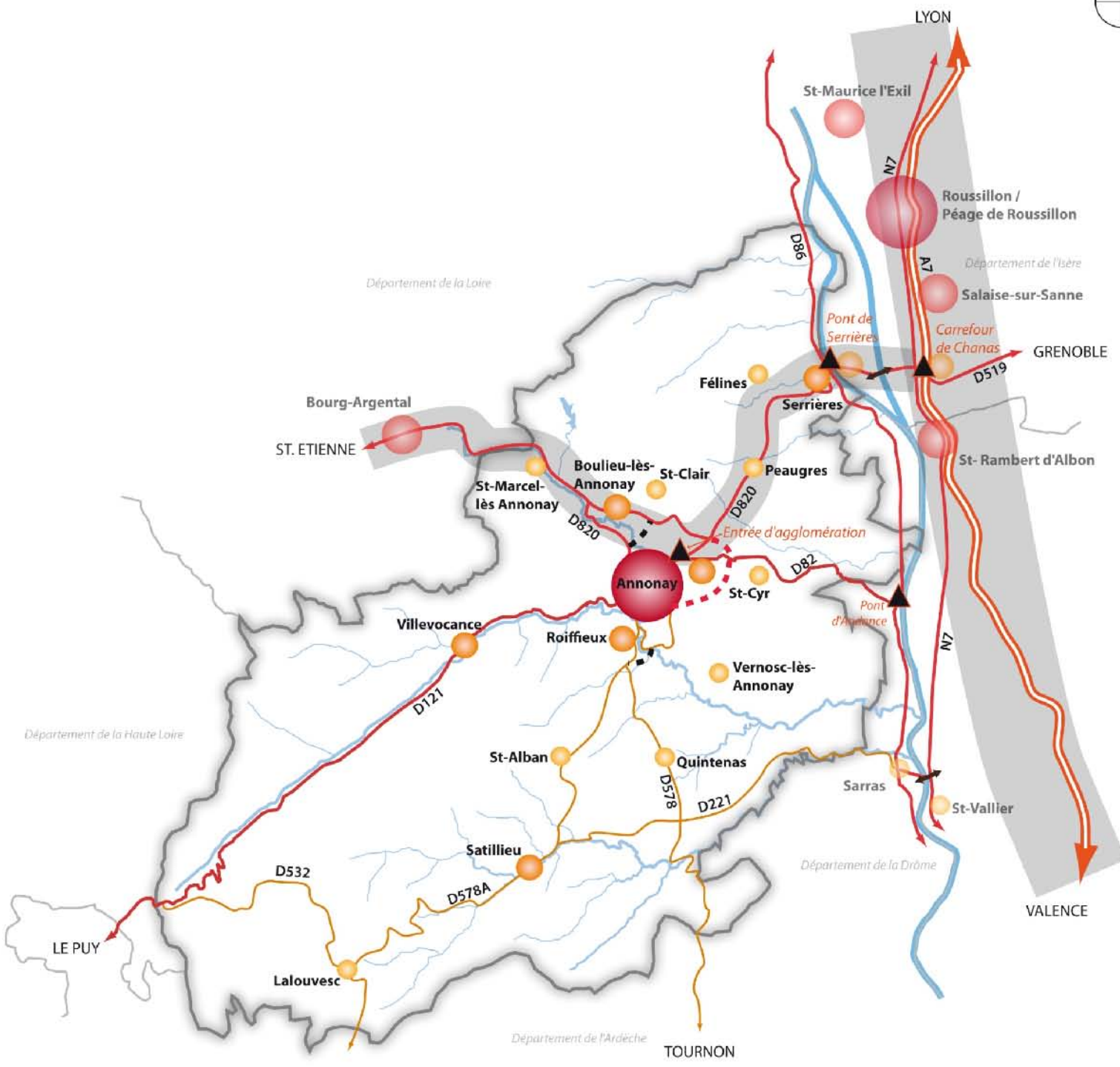
La maîtrise des déplacements automobiles et le développement de transports alternatifs doivent au centre des réflexions du SCoT.

### .9.1. TRANSPORTS ET DÉPLACEMENTS

Les déplacements des personnes et des marchandises constituent un enjeu majeur en matière de développement territorial, d'autant plus qu'ils évoluent dans un contexte qui change radicalement :

- la hausse du coût des carburants, qui s'inscrit dans une tendance lourde,
- la limitation des financements publics qui rend difficile la réalisation de nouveaux équipements lourds de transport,
- la prise de conscience des enjeux environnementaux (réchauffement climatique, pollution, diminution des énergies fossiles, Grenelle de l'environnement...).
- à l'échelle locale, la poursuite du desserrement de l'aire urbaine lyonnaise ainsi que celui des villes de la Vallée du Rhône sur les franges Est du Bassin rendent prévisibles l'augmentation de la demande en déplacement.

Dans cette configuration, face à l'évolution des pratiques de déplacement et ne possédant pas d'alternatives aux déplacements non motorisés (en dehors des mobilités douces), le territoire du Bassin d'Annonay se doit de repenser la



- Autoroute
- Liaisons principales
- Liaisons secondaires
- Axes majeurs de mobilité
- - - Contournement de l'agglomération en cours d'aménagement
- - - Contournement de l'agglomération en cours d'étude
- ▲ Points de blocage
- ↔ Franchissements du Rhône



source / DDT 07, COCOCA, DREAL

**)A Les pratiques de déplacement sur le bassin**

### L'agglomération d'Annonay, lieu de destination privilégié du territoire

**Les déplacements domicile-travail génèrent des trafics routiers importants** en direction des pôles générateurs d'emplois. Ces déplacements sont une des principales sources de mobilité d'un territoire. **Ces déplacements mettent en lumière la très forte attractivité d'Annonay sur le bassin.**

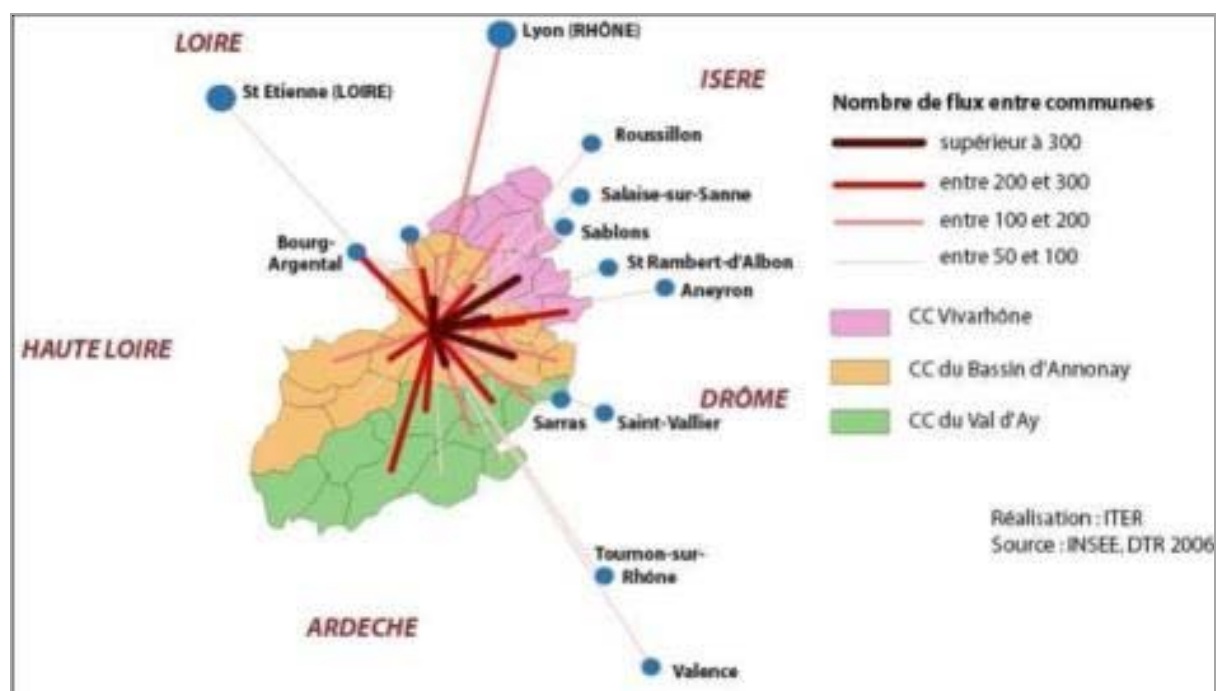
**Ils sont largement polarisés par la ville d'Annonay** (et de Davézieux dans une moindre mesure).

Il est à noter l'importance des flux domicile-travail s'animent à l'intérieur de la commune d'Annonay : 3776 déplacements quotidiens en 2008. Les flux provenant ou s'échappant vers les communes périphé-

riques sont moindres : 3204 déplacements quotidiens avec les autres communes de la CC du Bassin d'Annonay.

Les mouvements migratoires montrent également :

- une relation proche entre le territoire et les territoires périphériques : attractivité professionnelle des communes situées dans la vallée du Rhône (2213 déplacements vers les communes du SCoT Rives du Rhône soit 10% des déplacements domicile-travail).
- une zone Ouest du territoire qui n'enregistre peu de déplacements, n'offrant que peu d'emplois.
- Des communes et intercommunalités qui entretiennent peu de relations entre elles.



Source : ITER - INSEE DTR 2006

### Evolution des déplacements domicile-travail : un allongement des distances

Quelques constats :

- 25% des actifs travaillent en dehors

du territoire,

- 67% des personnes ayant un emploi au sein du Pays Ardèche Verte travaillent hors de leur commune de résidence, contre 61 % en 1999.
- En 7 ans (1999-2006), le territoire de l'Ardèche Verte a gagné plus de 2 600 actifs. Mais la proportion des actifs travaillant au-delà de l'aire du Pays a augmenté de 5% (+ 2 270) démontrant un allongement des parcours domicile-travail. Ces migrations alternantes progressent au delà des limites du Pays.
- En 7 ans (1999-2006), le territoire de l'Ardèche Verte a gagné plus de 1400 emplois et les migrations démontrent là aussi un allongement des déplacements domicile-travail, ces nouveaux emplois ayant intéressé des actifs résidant hors du Pays.

#### Déplacements domicile-travail, INSEE 2008

Destinations	Origine Bassin d'Annonay	
	Nb	%
Communes du territoire	15 679	74,9
SCoT Rives du Rhône	2 213	10,6
Reste Ardèche	560	2,7
Reste Drôme	806	3,8
Reste Isère	133	0,6
Reste Rhône	663	3,2
Reste Loire	643	3,1
Autre	245	1,2
<b>TOTAL</b>	<b>20 942</b>	<b>100,0</b>

Evolution déplacements domicile-travail 1999-2006 (Echelle Ardèche Verte)				
Ensemble des actifs	1999		2006	
	nb	%	nb	%
<b>Actifs occupés (au lieu de résidence)</b>	29 595	100	32 254	100
Résidant et travaillant dans la zone	22 562	76,2	22 951	71,2
<i>dont résidant et travaillant dans la même commune</i>	11 317	38,2	10 445	32,4
Travaillant en dehors de la zone	7 033	23,8	9 303	28,8
<b>Emplois dans la zone (au lieu de travail)</b>	28 420	100	29 846	100
Occupés par des actifs résidant dans la zone	22 562	79,4	22 951	76,9
Occupés par des actifs résidant hors de la zone	5 858	20,6	6 895	23,1

### *)B La grande échelle : les grandes infrastructures et équipements à enjeux*

Le SCoT devra intégrer la proximité de potentiels équipements intermodaux et des plateformes logistiques et industrielles lors de l'élaboration de son projet territorial car impactant directement le territoire, tant en terme d'organisation des transports que de développement économique ou urbain. La proximité des générateurs de trafic ainsi qu'une bonne accessibilité aux grandes infrastructures sont nécessaires pour assurer la compétitivité du territoire.

Le SCoT devra prendre en compte et se positionner sur différents projets qui auront une incidence certaine sur la desserte du territoire :

- la création d'un nouveau terminal conteneurs entre Vienne et Valence : Vienne-sud-Sablons étant une option possible, cette zone industrialo-portuaire est désigné Grand Projet Rhône-Alpes,
- la montée en puissance attendue du port de Portes-lès-Valence (Schéma Portuaire du bassin de Saône et Loire),
- le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise,
- la réouverture de la voie ferrée rive droite du Rhône aux trains de voyageurs (schéma régional des services de transport région Rhône-Alpes, opération à horizon 2030).

La prise en compte de telles infrastructures est fondamentale à moyen-long terme et des coopérations outre-Rhône sont primordiales pour le développement territorial du Bassin d'Annonay. Le territoire ne saurait justifier seul un équipement fluvial ou ferroviaire.

Le SCoT devra aussi se positionner sur les projets routiers qui impacteront l'accessibilité du territoire :

- le déplacement du pont SNCF à proximité du carrefour de Chanas afin d'avoir un gabarit de route approprié,
- la réalisation éventuelle d'un nouveau franchissement du Rhône,
- la réalisation d'un nouvel échangeur autoroutier sur l'A7 entre la sortie de Chanas et la sortie de Tain l'Hermitage à la hauteur de Saint Barthélémy qui favorisera le développement Est-Ouest de la Vallée du Rhône et une meilleure accessibilité du Sud du Bassin d'Annonay à l'autoroute,
- la déviation Ouest de Péage-de-Roussillon,
- le réaménagement du carrefour entre la D820 et la D4 à Sablon au niveau du Pont de Serrières.
- l'aménagement d'une route rapide connectant l'agglomération d'Annonay à l'autoroute A7.



## .9.2. LE MAILLAGE ROUTIER ET AUTOROUTIER

### La connexion du Bassin à la vallée rhodanienne: un effet tunnel :

Le Bassin d'Annonay est exclusivement connecté par un système routier à la vallée du Rhône et ses deux grands axes routiers Nord-Sud que sont :

- l'autoroute A7

Cette infrastructure de transport se trouve sur la rive gauche du Rhône et son accès par le bassin annonéen est difficile.

**Une seule bretelle permet le raccordement à l'autoroute** au niveau de Chanas, à quatre kilomètres à l'Est de Serrières provoquant un « effet tunnel » sur la frange Est du territoire. Cette bretelle autoroutière (échangeur 12) représente le principal point d'entrée du territoire, elle se prolonge sur la D820 (qui rallie le département de la Loire et St-Etienne). **L'accessibilité du territoire est donc dépendante de ce point d'entrée autoroutier.**

- la nationale 7

Deux points d'entrée sont connectés à la nationale 7 :

- **la D820** qui monte depuis Serrières jusqu'à Annonay et qui se poursuit ensuite en direction de St-Etienne à travers les Monts du Pilat,
- **la D82** connectée à la nationale 7 à Andance.

Les déplacements au quotidien se font plutôt par la N7.

### La RD 820, l'axe transversal stratégique

La D820, qui traverse le territoire d'Est en Ouest est la liaison essentielle avec la Vallée rhodanienne. Elle relie le territoire à l'A7 et la RN7 et se prolonge vers l'ouest en direction de Saint-Etienne. Elle connaît

**les plus forts trafics du territoire, le trafic poids lourds représente 6% des véhicules.** Malgré l'aménagement partiel en 2\*2 voies, la problématique de l'amélioration de la liaison entre le Bassin et la vallée reste posée, les autres voies d'accès à la Vallée du Rhône conservant uniquement des dessertes de fonction locale.

Trois scénarios sont proposés par Direction Régionale de l'Équipement (2004), posant à la question de nouvelles portes d'entrée pour le territoire: un fuseau Nord réutilisant une partie de la RD820, un fuseau médian prévoyant la création d'une voie nouvelle depuis le giratoire de la déviation de Saint-Cyr (à Davézieux) et la RN7 au Sud du giratoire de Chanas avec la création d'un nouveau pont sur le Rhône au niveau de Peyraud ; un fuseau Sud réutilisant une partie de la RD82 (entre la déviation de Saint-Cyr jusqu'à Saint-Désirat) avec un nouveau pont sur le Rhône au Nord d'Andance.

### Un réseau en étoile autour de l'agglomération annonéenne

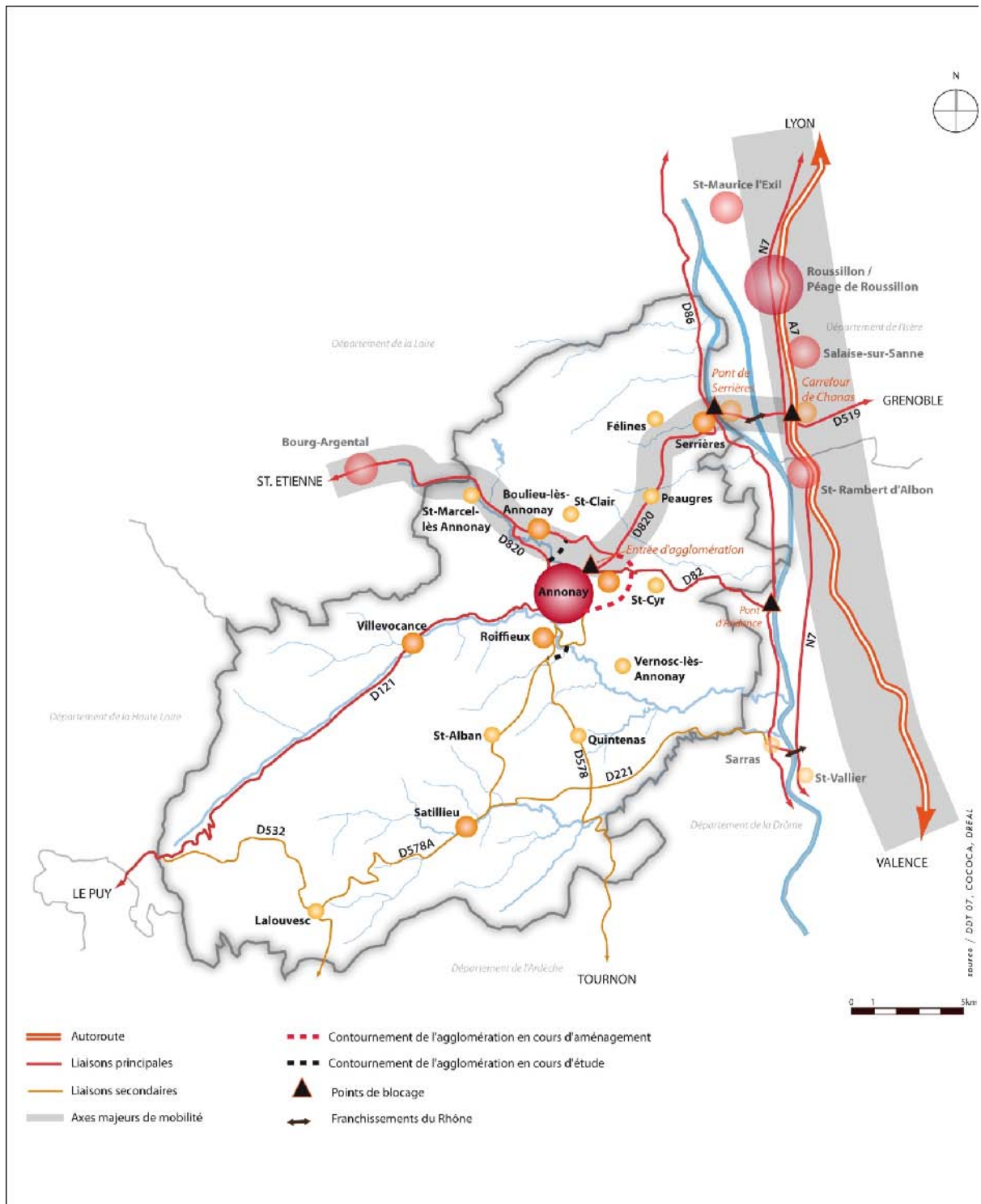
La structure du réseau viaire est liée au statut de l'agglomération annonéenne par rapport au reste du bassin (pôle d'emploi, pôle d'équipement...).

Primaire ou secondaire, le réseau routier s'étire en étoile depuis Annonay vers les bourgs et les villages du territoire. Le réseau primaire assure les liaisons transversales Est-Ouest convergeant vers Annonay ainsi que les relations entre les principaux pôles de proximité. Le réseau secondaire assure quant à lui les liaisons Nord-Sud en passant par Annonay.

A partir d'Annonay, le Sud-Ouest du territoire est irrigué par la D121 le long de la vallée de la Vocance qui se prolonge en direction du Puy. Enfin, la D578 permet de partir en direction du sud du territoire de l'Ardèche Verte, de Tournon et de se connecter ainsi au système routier-autoroutier de la Vallée du Rhône.

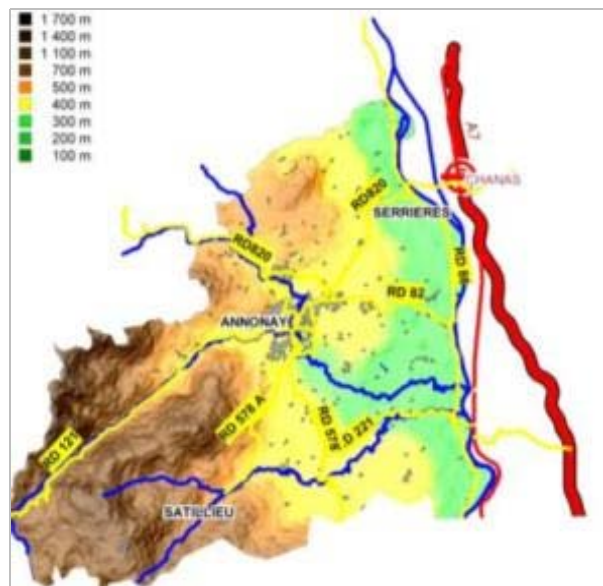


# Accessibilité du bassin d'Annonay



### Une accessibilité liée à la topographie

Territoire à la géographie tourmentée, les communes situées les plus à l'ouest, en raison de contraintes topographiques fortes supportent un temps de trajet relativement long pour rejoindre une bretelle d'autoroute alors que peu de kilomètres sont à effectuer.



### Des points de blocage : saturation du carrefour de Chanas

Connectée à l'autoroute A7 par le rond point de Chanas, la route départementale 1082 offre un gabarit peu adapté au trafic au niveau du pont SNCF (situé à 200m à l'Ouest du rond point). Le gabarit ne permettant pas le croisement de deux poids-lourds, le projet d'un nouveau pont rails est en cours. De plus, le carrefour de Chanas ne présente pas un dimensionnement suffisant pour supporter l'augmentation prévisionnelle des flux routiers (+30.000 véhicules par jour à l'horizon 2020-2030 selon le SCoT Rives du Rhône).

Cet ensemble routier demeurant la seule connexion du territoire avec l'autoroute A7, le redimensionnement de cet accès est stratégique pour l'avenir de la desserte du territoire.



### Le carrefour de Chanas : un carrefour à redimensionner

*Si le territoire connaît peu de difficultés de circulation au niveau local, c'est l'accès à l'agglomération annonéenne et à la vallée du Rhône qui interroge toujours le territoire sur ses modes de développement. Un des principaux enjeux est de rendre plus accessible le bassin d'Annonay, de l'extérieur du département, notamment par la vallée du Rhône et Saint-Etienne.*

*Les déplacements le long de la vallée du Rhône longeant le territoire doivent aussi*

#### *)A Les flux de circulation*

En matière de déplacements et de flux, se dissocient sur le territoire une zone Ouest enregistrant très peu de déplacements et n'offrant que peu d'emplois d'une zone polarisée autour d'Annonay et regroupant la majorité des emplois et des services, donc des flux de déplacement.

#### **Des flux importants résultats de la polarisation d'Annonay et de Davézieux**

**La RD820** reliant le département de la Loire à l'Isère via le Nord d'Annonay et Serrières est **un axe à fort trafic** (entre 8500 et 12300 véhicules jour). **C'est la route principale pour rejoindre l'A7.** Cette voie, partiellement aménagée en 2x2 voies se heurte à des difficultés lorsque celle-ci arrive à proximité des centres urbains : rétrécissement du gabarit (passage à une 1x1 voie), non valorisation des entrées et traversées de ville (Sablon, Serrières et Davézieux). La traversée d'Annonay représente un enjeu à elle seule tant en terme de déplacements qu'en terme d'aménagement urbain.

**Des axes avec des trafics relativement importants** complètent ce dispositif (entre 5000 et 8500) véhicules jour) : la **RD86**, longeant le Rhône sur sa rive droite reliant Andance à Tournon sur Rhône, la **RD82** reliant Annonay et Andance et la **RD578** reliant Quintenas à Annonay.

Les trafics sont moindres sur les axes (entre 2000 et 3000) : Annonay-Satillieu (**RD578A**) et sur la D121 (Vallée de la Vocance-Annonay).

*être favorisés par une amélioration de la desserte.*

#### **Une desserte améliorée par la mise en œuvre du schéma de voirie de l'agglomération de l'agglomération d'Annonay**

Pour faire face au risque de saturation du réseau, le schéma de voirie de l'agglomération d'Annonay prévoyait la réalisation de plusieurs voies de liaison permettant à terme de soulager les voiries actuelles et de mieux répartir les flux de circulation à l'échelle de l'agglomération. Les objectifs, toujours d'actualité, étaient les suivants :

- améliorer l'accès à Annonay,
- délester les voies du centre-ville,
- fluidifier et sécuriser les flux de transit.

#### **Une logique de contournement**

Après la nouvelle voie de Deûme qui a permis l'amélioration de la desserte du quartier Fontanes, l'aménagement de l'accès Nord de l'agglomération (RD 820), la déviation de Davézieux et le contournement Est vont bientôt entrés en chantier, constituant deux des éléments phares du schéma d'agglomération.

Le tracé final pour le contournement nord (liaison RD820 – RD 206) n'a pas encore été choisi. Sa réalisation vise notamment à soulager l'accès principal à Annonay par la RD519 et la RD121, à offrir un accès plus direct aux zones d'activités situés au nord.

Le franchissement de la Cance (liaison RD 270 – RD 578) pour faciliter l'accès à l'agglomération des communes du Sud, en franchissant la Cance est en cours d'étude.

*Poursuivre l'amélioration de la fluidité de la circulation sur le bassin d'Annonay et fiabiliser le temps de parcours de et vers le couloir rhodanien, tout en renforçant la sécurité des déplacements restent des objectifs prioritaires le territoire.*







source : Schéma de voirie de l'agglomération d'Annonay

### **)B La constitution d'une offre en mobilité est engagée**

Quatre autorités organisatrices de transport proposent sur le Bassin d'Annonay des services de transport collectifs : le Syndicat Intercommunal à Vocation Unique des transports urbains de l'agglomération annonéenne (réseau Babus), la Région Rhône-Alpes (réseau TER Rhône-Alpes), le département de l'Ardèche (réseau Sept) et le département de la Loire (réseau TIL). La récente période a présenté des évolutions sensibles de l'offre en transport en commun et de l'organisation des acteurs témoignant d'une certaine rupture en matière de déplacement.

### **Une amélioration de l'offre sur l'agglomération avec le nouveau réseau urbain BABUS**

Le réseau urbain Babus - qui propose une alternative à la voiture pour des déplacements à l'échelle de l'agglomération - est géré par le Syndicat Intercommunal à Vocation Unique (SIVU) des transports urbains de l'agglomération annonéenne qui regroupe les communes d'Annonay et Davézieux.

Le système de transports en commun (Babus) a été récemment restructuré (septembre 2011) :

- **4 lignes régulières** desservent à la fois la ville d'Annonay et la ville de Davézieux. Ce nouveau réseau, souhaité **plus clair, plus lisible et plus efficace**, dessert les principaux lieux d'habitation avec une **fréquence améliorée** : 30 minutes sur les lignes structurantes (lignes 1 et 2) ou toutes les heures (lignes 3 et 4).
- **3 lignes à vocation scolaire** (à noter que **ces circuits sont ouverts à tous**) et une navette urbaine – gratuite - qui fonctionne les jours de marchés reliant

les parkings Michelet et Riboulon au cœur de ville.

- Le système a également été amélioré en **qualité** (information, lisibilité des grilles horaires, sensibilisation,...).

### **Ouverture d'une navette par bus entre Annonay et Boulieu**

Un nouvel itinéraire de transport collectif a été mis en place par la mairie de Boulieu-Annonay, fin 2011. Celui-ci relie la gare routière d'Annonay au centre de Boulieu-lès-Annonay et ses hameaux, chaque mercredi et samedi avec un cadencement d'une navette toutes les demi-heures entre 13h30 et 19h.

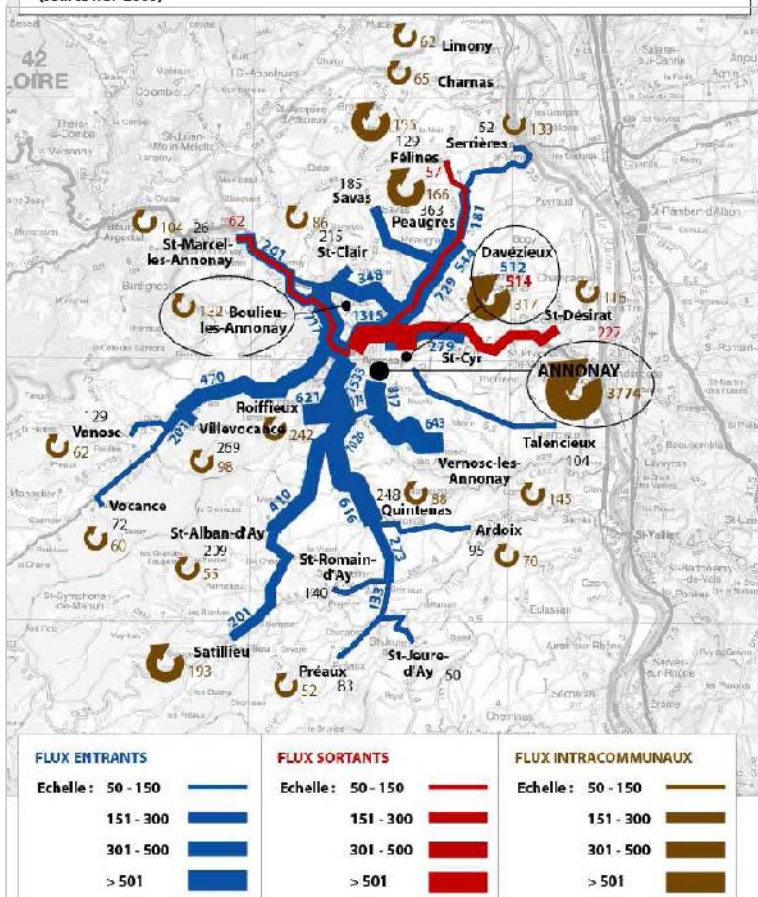
### **... Mais un Périmètre de Transports Urbains (PTU) trop réduit**

Malgré les efforts menés, le périmètre de transport urbain reste très réduit (seulement 2 communes) ne couvrant que partiellement le pôle urbain d'Annonay, soulignant ainsi la faiblesse de la desserte par les transports en commun des autres communes de l'agglomération.

**La mise en place du nouveau réseau a été pensée à court-moyen terme, pour ne pas compromettre le futur possible - et souhaitable - du développement de l'usage des transports collectifs, en prévoyant l'extension du périmètre dédié.**

Le schéma ci-contre présente les flux domicile-travail entre Annonay et ses communes environnantes. Seuls les flux supérieurs à 50 personnes ont été pris en compte. Ce schéma montre que les flux les plus importants dépassent largement le Périmètre des Transports Urbains pour s'étendre jusqu'à Peaugres au Nord, Boulieu les Annonay à l'Ouest, Vernosc les

Annonay à l'Est, Quintenas, Saint Alban  
d'Ay, Roiffieux et Villevocance au Sud.



## Nouveau plan des lignes régulières du Babus

source : [www.lebabus.com](http://www.lebabus.com)

Le nouveau réseau de l'agglomération est un potentiel qu'il s'agit de maintenir, de valoriser mais aussi d'étendre, qui mérite d'être envisagé rapidement dans le cadre de la constitution d'une agglomération urbaine annonéenne. Des modifications sont possibles à court terme.

### Les lignes de Transport à la Demande pour le désenclavement des espaces ruraux

L'offre en transport en commun est complétée par un système de TAD qui est un service de transport public qui ne fonctionne que lorsqu'une réservation a été enregistrée. Les TAD fonctionnent généralement les jours de marchés à destination d'Annonay ou Serrières.

On dénombre au total trois TAD en service sur le bassin d'Annonay :

- Roiffieux – Annonay,
- Satillieu – Annonay,
- Félines – Charnas – Serrières.

Ces lignes sont pour le moment rares et ne permettent pas de liaisons dans les espaces les plus mal desservis. Elles tendent à se développer sur le territoire. En effet, l'étude réalisée en 2010 par ITER, préconise le développement de cette offre afin de **permettre une desserte hebdomadaire des villages aux pôles de proximité.**

Les TAD préconisés par l'étude ITER :

- Saint-Symphorien de Mahun- Satillieu
- Préaux Saint-Jeure d'Ay-Ardoix-Quintenas
- Saint Alban d'Ay – Saint-Romain d'Ay – Quintenas
- Saint-Désirat-Peaugrès
- Saint-Jacques d'Atticieux-Serrières
- Limony-Serrières
- Torrenc – Talencieux – Vernosc-Les-Annonay – Annonay
- Savas-St-Clair-Annonay
- St-Julien Vocance- Monestier – Vocance – Vanosc - Villevocance

Ce système de déplacement constitue une opportunité pour les territoires ruraux ou mal desservis car s'adaptant plus facilement aux caractéristiques de ces espaces peu denses. Ils se substituent aisément aux lignes régulières (souvent insuffisamment fréquentées dans ces territoires) et présente une alternative pour les dessertes vers les services,

commerces et équipements particuliers (gares, marché, lieux publics...). Il est essentiellement destiné à un public captif, les personnes âgées en particulier.

### L'offre inter-urbaine

Sur le reste de son territoire, le Bassin d'Annonay bénéficie d'**une dizaine de lignes inter-urbaines, très majoritairement destinées à relier Annonay aux pôles urbains proches**, elle constitue un réseau essentiel de desserte pour le territoire.

Aujourd'hui, on dénombre un service TER régional ainsi que des lignes des services départementaux (Ardèche et départements limitrophes : Ardèche et Loire) dont la grande majorité ont leur terminus en gare routière d'Annonay.

**De nombreuses communes ne sont pas ou très faiblement desservies.**

### L'absence d'offre ferroviaire

Le territoire du Bassin d'Annonay tout comme le département de l'Ardèche ont la particularité de ne proposer **aucune desserte ferroviaire voyageur.**

Privas fut la première préfecture abandonnée par le rail. Ce progressif abandon s'est traduit en 1973 par la fermeture de la dernière ligne SNCF (Lyon-Nîmes) parcourant le département engendrant un enclavement ferroviaire.

Actuellement, **le réseau ferré se déploie sur la rive gauche du Rhône. Les gares les plus proches sont Roussillon, Saint-Rambert et St Vallier.**

Deux gares TGV se situent à proximité du Bassin d'Annonay : Lyon à 90km d'Annonay (en moyenne 25 allers-retours vers



Paris en semaine) et Valence TGV à 72 km.

### Le réseau TER de la Région Rhône-Alpes

**Cette ligne permet le rabattement sur le réseau urbain d'agglomération et le réseau ferroviaire régional :**

- La liaison routière Annonay – Le Péage de Roussillon dessert la zone industrielle d'Annonay, Davézieux, Peaugres, Félines et Serrières avec une fréquence de 10 allers retours

Desserte TER			
Départ	Arrivée	Nb trajets / jour	Nb trajets / jour
		(directs)	(avec 1 correspondance)
Annonay	Péage de Roussillon	11	
Péage de Roussillon	Annonay	10	
Annonay	Lyon Perrache	3	
Lyon Perrache	Annonay	3	
Annonay	Lyon Part-Dieu	1	9
Lyon Part-Dieu	Annonay	2	10
Annonay	Valence		10
Valence	Annonay	1	10

Les liaisons de transport express régional (TER) sont exclusivement routières (autocars).

La desserte TER dans le territoire s'exprime par **une ligne TER routière Annonay-Lyon** assurant quelques liaisons directes avec Lyon (Lyon, Valence mais surtout des dessertes vers la gare du Péage de Roussillon, connectée au réseau TER Rhône-Alpes (vers Lyon, Valence, Avignon, Marseille). La fréquentation de la ligne s'élève en moyenne à 137 (nb de voyages par jour) dont 71 à destination de Part Dieu. **La fréquentation a augmenté de 5.5% entre 2008 et 2010. La tendance à la hausse s'est confirmée en 2011 : +3%.**

quotidiens.

- La ligne Annonay – Le Péage de Roussillon relève à son terminus toutes les correspondances avec les liaisons TER vers Lyon Part-Dieu ou Valence Ville.
- La liaison routière directe Annonay – Lyon (Perrache ou Part-Dieu) : elle dessert la zone industrielle d'Annonay, Davézieux, et Serrières sur le territoire de l'Ardèche Verte avec une fréquence de 5 allers retours quotidiens.

**Cinq communes du territoire sont desservies** par cette ligne : Annonay, Davézieux, Péaugres, Félines et Serrières.

**Ce cabotage est à mettre en lien avec le positionnement géographique des communes sur l'axe de desserte, les voyageurs fréquentant très peu les points d'arrêt en dehors d'Annonay.**

L'évolution des migrations alternantes (plus d'actifs travaillant en dehors du territoire) encourage à **favoriser le transfert modal sur cette ligne** (VP, deux roues, TC).

### Les réseaux départementaux

Les lignes des Conseils Généraux de l'Ardèche et de la Loire permettent en complémentarité avec la ligne TER un substitut à la voiture en direction des pôles urbains voisins.

Plusieurs liaisons départementales permettent en effet de relier Annonay à des agglomérations d'importance régionale telles que St-Etienne et Valence ainsi qu'à des plateformes intermodales offrant des correspondances avec d'autres réseaux (TER Rhône Alpes, bus départementaux de la Drôme).

Ces liaisons départementales et interdépartementales bénéficient principalement aux villes captant le plus de flux, de par leur positionnement géographique ou de par leur importance dans le réseau urbain.

### Le Sept : le nouveau réseau du Conseil Général de l'Ardèche

Suite à la restructuration du réseau de Conseil Général (depuis septembre 2011), 4 lignes de bus départementales irriguent le territoire du Bassin d'Annonay (dont une dessert seulement Lalouvesc). Ces lignes permettent de desservir la majorité des pôles du territoire (Annonay, Davézieux, Quintenas, Roiffieux, Satillieu et Serrières) et de les connecter aux pôles alentours :

Valence, Péage de Roussillon, Lamastre et Tournon.

- **Ligne 3 : Annonay/Valence** (par Tournon), 1h15, 8 allers-retours par jour, 4 communes desservies : Annonay, Davézieux, St-Cyr, St-Désirat
- **Ligne 4 : Annonay/Péage de Roussillon**, 0h50, 5 allers-retours par jour, 4 communes desservies : Annonay, Davézieux, St-Cyr, St-Désirat
- **Ligne 7 : Lamastre/Annonay**, 1h20, 2 à 3 allers-retours par jour 7 communes desservies : St Jeure d'Ay, Préaux, St Romain d'Ay, Ardoix, Quintenas, Roiffieux et Annonay
- **Ligne 8 : Annonay / Satillieu / Lalouvesc**, 1 aller-retour entre les deux extrémités et 6 entre Annonay et Satillieu (0h40), 7 communes desservies : Annonay, Roiffieux, St Alban-d'Ay, Satillieu, Quintenas, St Romain-d'Ay et Lalouvesc
- **Ligne 11 : Lalouvesc/Tournon**, 2 allers-retours par jour. 1 commune desservie : Lalouvesc

### Le Sept ici : le TAD du Conseil Général de l'Ardèche

**Sept ici** prend le relais à l'échelle du territoire pour permettre de rejoindre le passage d'une ligne régulière. Le Sept ici est un service de proximité qui complète le réseau des lignes régulières départementales Le Sept.

### Le TIL : le réseau interurbains du Conseil Général de la Loire (42)

Quatre lignes départementales de la Loire desservent des communes se situant dans le Nord du territoire (Annonay, Davézieux et Serrières). Ces lignes permettent pour la plupart des dessertes vers des pôles majeurs ou des pôles urbains hors du territoire, comme St Etienne, Bourg-Argental ou encore Le Péage de Roussillon.

- Ligne 122 St Etienne – Bourg-Argental – Annonay/Davézieux (CG 42). 5 allers-retours (1h30 de trajet).



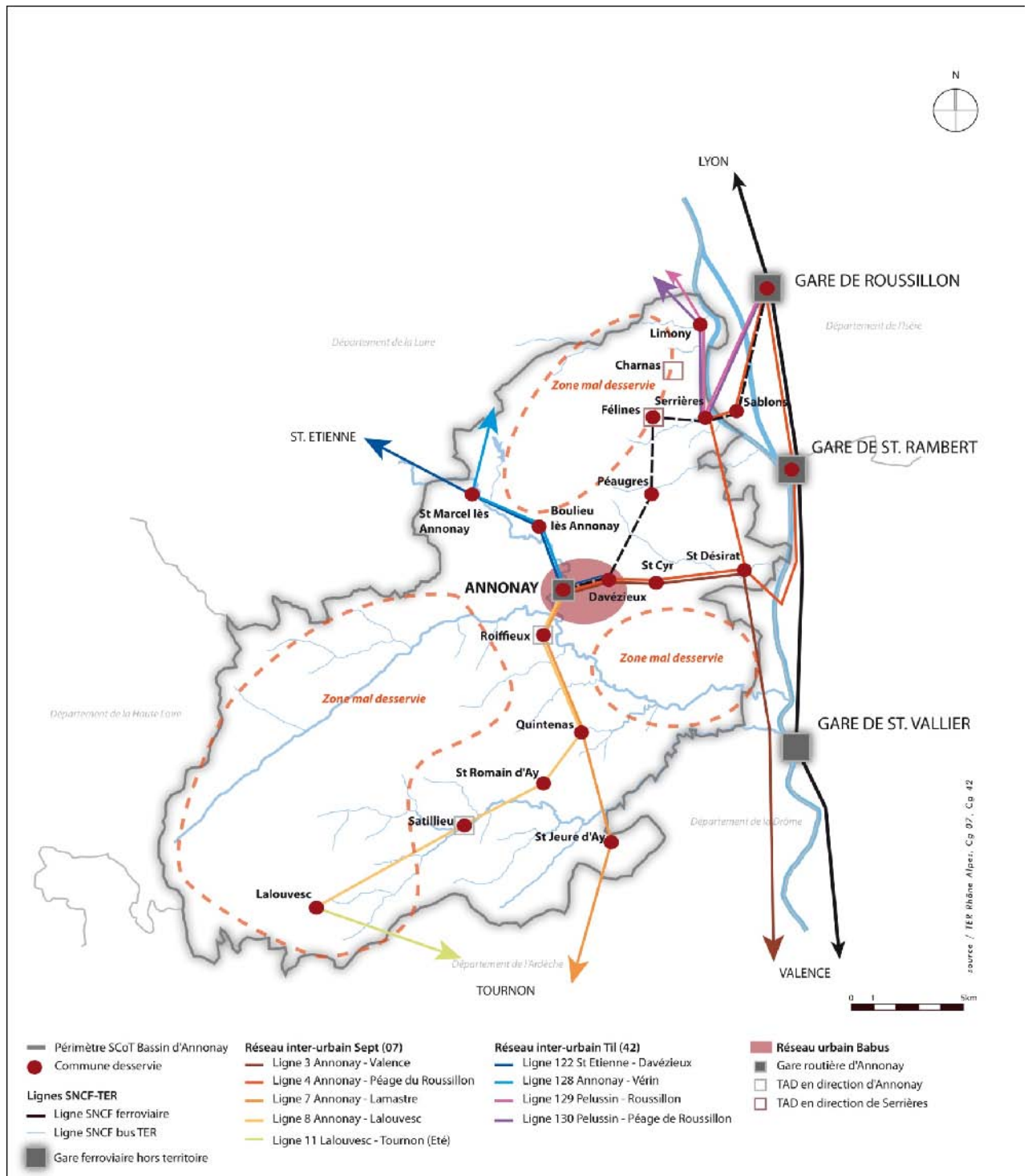
- **Ligne 128 Vérin – Annonay** (CG 42). 2 allers et 1 retour entre Annonay et Vérin, dont les 2 allers passant St Marcel-les-Annonay (1h de trajet).
- **Ligne 129 Pélussin – Chavanay – Roussillon** (CG 42). 2 allers-retours entre Serrières et Roussillon (aucuns hors période scolaire) (45 minutes de trajet).
- **Ligne 130 Pélussin – Limony – Serrières – Roussillon – Péage de Roussillon** (CG 42). 1 aller-retour entre Limony/Serrières et Roussillon (aucuns hors période scolaire), et 1 aller-retour entre Limony/Serrières et Péage de Roussillon (gare) (1 aller mais aucun retours hors période scolaire) (1h de trajet).

### .9.3. EN SYNTHÈSE ... SUR LES TRANSPORTS

- Le territoire n'est pas couvert de façon homogène en transports en commun. Les services et infrastructures se concentrent à destination d'Annonay et sur l'axe D820.
- L'offre inter-urbaine est satisfaisante mais l'offre quotidienne n'est que très peu adaptée aux déplacements de proximité et ne bénéficie pas de rabattement. Seules quelques communes autour de Davézieux et Serrières bénéficient d'une desserte adaptée, ainsi que celles bénéficiant d'un TAD.
- Tous services confondus, plus de 40% des communes ne sont pas desservies quotidiennement) et le niveau de dessertes varie fortement selon les communautés de communes : Vivarhône 64%, Bassin d'Annonay 38%, Val d'Ay 20%.
- Faible fréquence de desserte des communes de la vallée de la Vocance.
- Un potentiel de développement des clientèles commerciales sur les déplacements domicile travail à partir des pôles relais et de la périphérie d'Annonay autour de l'agglomération : Quintenas, ST Alban d'Ay, St Romain d'Ay, Staillieu, Villevocance...



# Une offre en mobilité tournée vers Annonay



- |  |   |   |  |
|--|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>— Périmètre SCOT Bassin d'Annonay</li> <li>● Commune desservie</li> <li><b>Lignes SNCF-TER</b></li> <li>— Ligne SNCF ferroviaire</li> <li>— Ligne SNCF bus TER</li> <li>■ Gare ferroviaire hors territoire</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Réseau inter-urbain Sept (07)</b></li> <li>— Ligne 3 Annonay - Valence</li> <li>— Ligne 4 Annonay - Péage du Roussillon</li> <li>— Ligne 7 Annonay - Lamastre</li> <li>— Ligne 8 Annonay - Lalouvesc</li> <li>— Ligne 11 Lalouvesc - Tournon (Eté)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Réseau inter-urbain TII (42)</b></li> <li>— Ligne 122 St Etienne - Davézieux</li> <li>— Ligne 128 Annonay - Vérin</li> <li>— Ligne 129 Pelussin - Roussillon</li> <li>— Ligne 130 Pelussin - Péage de Roussillon</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Réseau urbain Babus</b></li> <li>■ Gare routière d'Annonay</li> <li>□ TAD en direction d'Annonay</li> <li>□ TAD en direction de Serrières</li> </ul> |
|--|---|---|--|

#### .9.4. LE LIEN URBANISME-DÉPLACEMENT

*)A Les gares, lieux privilégiés de l'intermodalité : la nouvelle gare routière d'Annonay*

**Les « pôles gare » sont des lieux de rabattement identifiés comme des espaces potentiels pour faire naître des projets de structuration urbaine voire de développement urbain.** La nouvelle gare routière d'Annonay se présente comme un point névralgique, non seulement dans le système de déplacement local et régional mais aussi dans la structuration urbaine de la ville.

Dans une perspective de **valorisation et d'amélioration fonctionnelle**, elle a été récemment repositionnée (sur le site de l'ancienne usine Canson - place Faya). L'intégration de la thématique *source : Ville d'Annonay*

transport au Projet Urbain d'Annonay a permis de

donner une nouvelle place à la gare routière dans la structure de la ville en la liant mieux aux espaces publics situés à proximité.

**Grâce à des aménagements intégrés, elle est devenue le point central d'intermodalité permettant le transfert des usagers d'un réseau à l'autre : réseau urbain Babus, services des Conseils Généraux et Rhône-Alpes.** Seuls les cars scolaires eux, utilisent toujours l'ancienne gare routière. Suite à la restructuration du réseau Babus et du réseau Sept, les complémentarités entre réseaux progressent. Cependant, l'offre doit encore évoluer à l'échelle de l'agglomération si l'on souhaite encourager un report modal significatif. Une plaquette des horaires de tous les bus au départ et à l'arrivée de la gare routière a été mise en service fin 2011, engageant un premier pas dans le développement de

l'information multimodale.



Compte tenu de l'augmentation de fréquentation de la ligne TER, il semble né-

cessaire de poursuivre les efforts sur l'intermodalité.

*)B La proximité avec les gares de la Vallée du Rhône*

Exclusivement présentes sur la rive gauche de la Vallée du Rhône, les gares ferroviaires constituent un enjeu important le territoire (trois gares à moins de 20 kms d'Annonay) mais aussi pour les villes situées à leur proximité. Les villes de Limony, Charnas et Serrières situées entre 7 et 11km de la gare de Péage de Roussillon ; les villes de Serrières, Félines, Bogy et Saint Désirat situées entre 5 et 14km de la gare de Saint Rambert ; les villes de Talencieux et Ardoix situées à environ 8km de la gare de Saint Vallier. La proximité de ces communes avec ces pôles gare leur offre un **potentiel attractif que le SCoT devra encadrer.**

L'identification et la prise en compte des potentialités de développement et de densification dans les espaces situés à proximité des gares est un enjeu important identifié par le SCoT des Rives du Rhône tout comme **l'accessibilité de ces lieux multimodaux.**

**Améliorer ou créer le rabattement** sur ces gares est un objectif à affirmer. Dans le cadre de la réflexion engagée par la communauté de communes du Pays Roussillonnais / Saint Rambert sur la mise en place d'un réseau de transports publics, il serait intéressant de voir les potentialités d'intégration des communes limitrophes à cette réflexion (notamment Serrières). **Les aires de co-voiturages** sont également des pistes intéressantes.



*C) Un modèle de développement urbain, dépendant de la voiture, à remettre en cause*

D'une part, au-delà d'Annonay et de Davézieux, l'organisation des services de transport départementaux et le TER ne parviennent pas à constituer une alternative efficace pour les déplacements domicile-travail, faisant de loin de la voiture le mode de transport le plus utilisé.

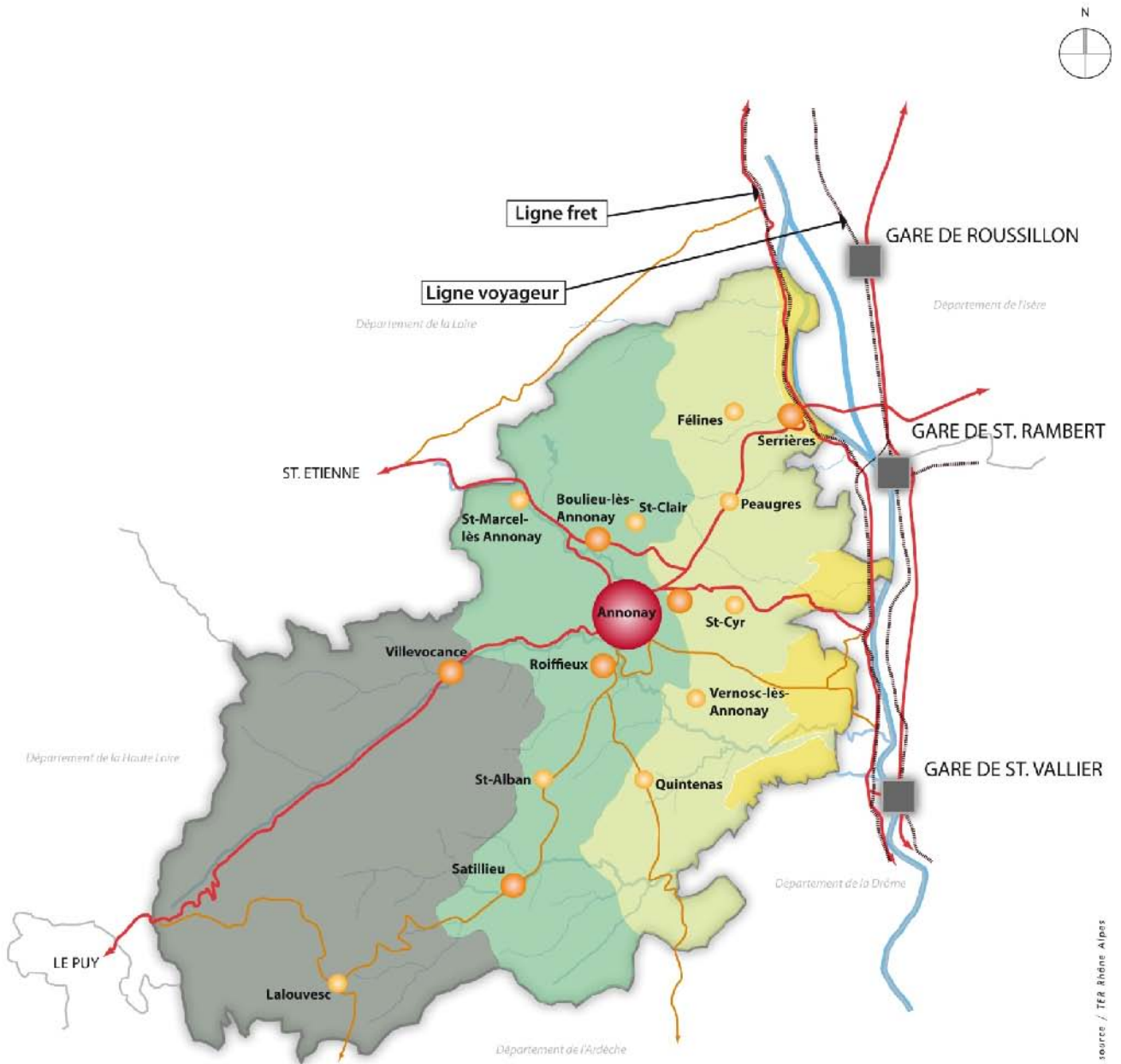
D'autre part, le développement urbain se fait à l'écart des pôles d'emplois et de service. En effet, les communes qui se sont proportionnellement le plus développées sont plutôt les communes du balcon rhodanien et la première voire la deuxième couronne d'Annonay. Le développement urbain s'est essentiellement traduit par du développement pavillonnaire et s'est éloigné des pôles d'emplois et de services

comme on le voit bien à la lecture des indicateurs par strate urbaine : alors que l'urbanisation n'a crû que d'un peu plus de 20 % en moyenne dans les pôles d'agglomération et pôles relais, elle a cru de 36 % en moyenne dans les autres communes, voire de 40 % dans les bourgs de proximité qui semblent avoir le plus profité du report de la croissance urbaine.

Force est de constater que ce mode de développement urbain du territoire favorise l'usage de la voiture (augmentation des déplacements et des distances) : les déplacements liés aux services, aux activités d'achats **induisant quasi systématiquement l'utilisation de la voiture.**

**Ce modèle de développement urbain interroge l'organisation future du territoire et les lieux de développements à promouvoir.**

# La proximité avec les gares de la vallée du Rhône



Temps de trajet moyens vers la gare la plus proche

- < à 10 minutes
- entre 10 et 20 minutes
- entre 20 et 30 minutes
- > à 30 minutes

0 1 5km

source : TER Rhône Alpes

## .9.5. LES MODES DOUX

### *)A Les modes doux : mode de déplacement de proximité*

Le développement des modes doux pour les déplacements de proximité comme alternative à la voiture particulière est un enjeu fort identifié par l'étude ITER (2010). En effet, **20% des déplacements en voiture font moins de 1km.**

L'étude ITER fournit un certain nombre d'axes de travail :

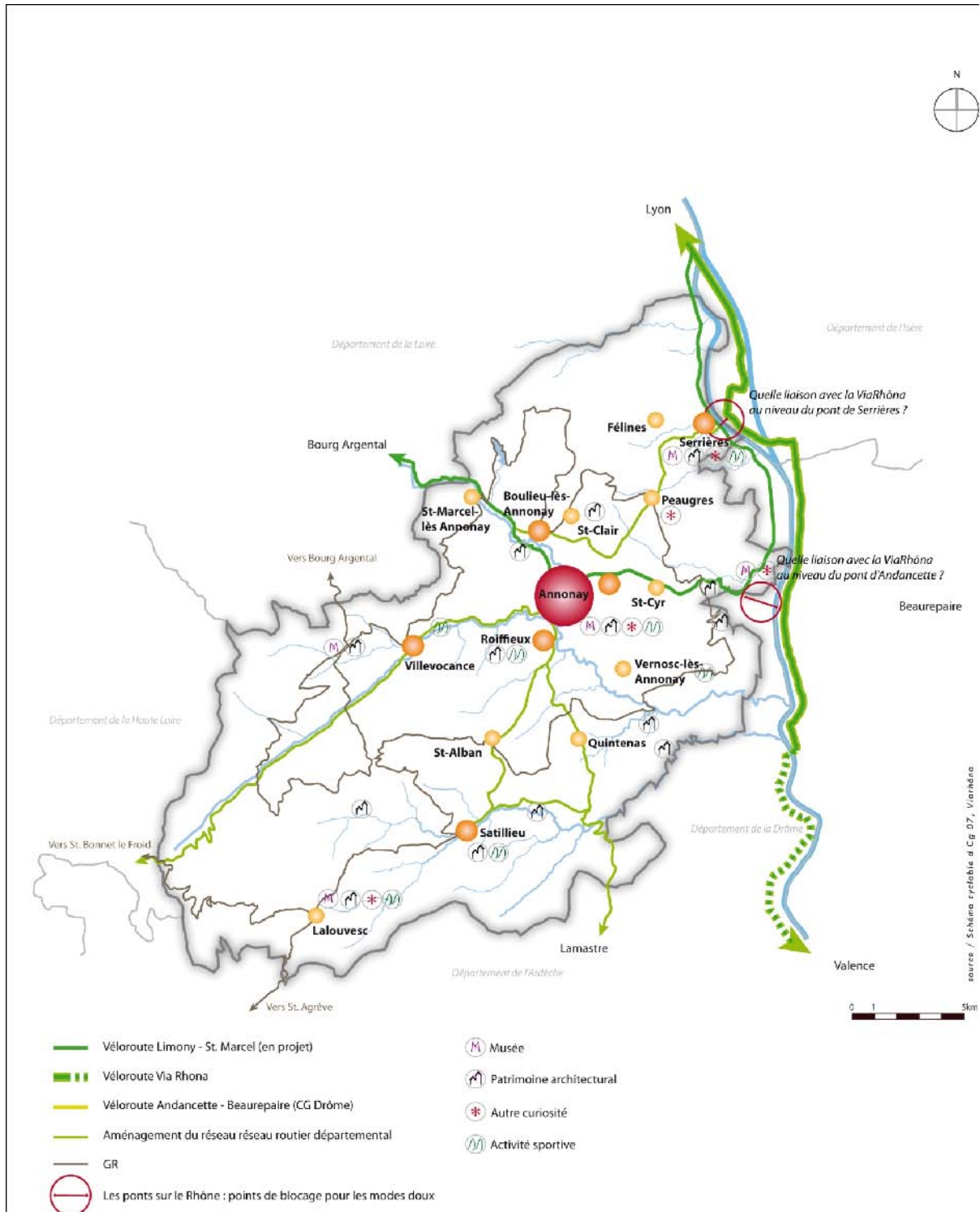
- Développer les liaisons communes – pôle de proximité en voie partagée,
- Développer les emplacements pour le stationnement des vélos à proximité des équipements au niveau des pôles de proximité,
- Mettre en place une signalétique appropriée et entretenue d'identification et de fléchage des itinéraires cyclables et du stationnement vélos,
- Capitalisation et échange des « bonnes » pratiques à animer par le pays notamment pour développer les Vélobus ®,
- Privilégier le cheminement piéton,
- Capitalisation et échange des « bonnes » pratiques à animer par le pays notamment pour développer les Pédibus ®.

### *)B Les modes doux : pratique de déplacement touristique et de loisirs*

Le Bassin d'Annonay se présente comme un lieu de détente et de loisirs tant pour les urbains que pour les locaux. La découverte de cet espace par les modes doux grâce à l'aménagement de cheminements de qualité est **un enjeu d'attractivité territoriale et touristique.** Le Conseil Général de l'Ardèche via son Schéma Directeur Cyclable, propose un maillage doux sécurisé qui s'adaptera à la géographie du territoire. La création d'une véloroute s'accompagnera d'une amélioration du réseau routier afin d'accueillir les cyclistes en toute sécurité. L'articulation avec la véloroute « Du Léman à la Mer » est aussi prise en compte, notamment sur les franges Est du territoire (passage de la véloroute sur les berges du Rhône et raccordement à Saint Pierre de Boeuf). **L'articulation entre les voies vertes / pistes cyclables locales et la ViaRhôna ne pourra s'effectuer dès lors que les franchissements du Rhône seront sécurisés,** notamment au niveau du Pont de Serrières (raccordement de la voie verte Limony - Saint Marcel lès Annonay avec la ViaRhôna) et au Pont d'Andance (raccordement avec la voie verte Andancette - Beaurepaire).



# Le développement des modes doux : une réflexion engagée à poursuivre



source / Schéma cyclable d'Ag. Dr. Vainéna



## .9.6. DES ENJEUX DE MOBILITÉ

### Se positionner sur les projets d'infrastructure de la vallée du Rhône

Les enjeux de mobilité auxquels sont confrontés les autres territoires de l'Ardèche sont sans aucun doute similaires à ceux que connaît le territoire. Il serait intéressant de mener des actions coordonnées avec les territoires similaires et limitrophes de manière à peser davantage dans la réflexion, notamment celles portant sur les infrastructures de la vallée du Rhône.

### Des améliorations sur les réseaux de transport mais :

- Toujours une hégémonie et une dépendance de la voiture particulière avec un allongement des distances domicile-travail et une multiplication des trajets (développement urbain en dehors des pôles relais)
- une desserte inégale entre Annonay et sa périphérie
- de grandes différences aussi entre les territoires.

### Poursuivre l'évolution de l'offre

Pour répondre aux problématiques transports, le territoire et ses partenaires ont récemment réorganisés leur offre, particulièrement l'agglomération d'Annonay : restructuration des lignes, amélioration de la fréquence, nouvelle gare routière.... Mais le faible périmètre de desserte réduit ses marges de manœuvre. Dans le prolongement de l'étude ITER et du diagnostic SCoT, des pistes d'intervention pour renforcer l'évolution de la desserte d'agglomération seront à envisager dans le cadre du SCoT.

Le SIVU indique que si le besoin s'en faisait ressentir, il pourrait facilement s'étendre aux territoires d'autres communes du bassin annonéen.

### Mieux communiquer à l'échelle du bassin

Malgré une offre qui s'étoffe doucement, les solutions alternatives à la voiture ne sont pas évidentes à premier abord pour se déplacer dans ce territoire majoritairement rural. Il est indispensable de poursuivre la communication sur l'offre de transport existant.

## .9.7. EN SYNTHÈSE SUR ... TOUTES LES MOBILITES

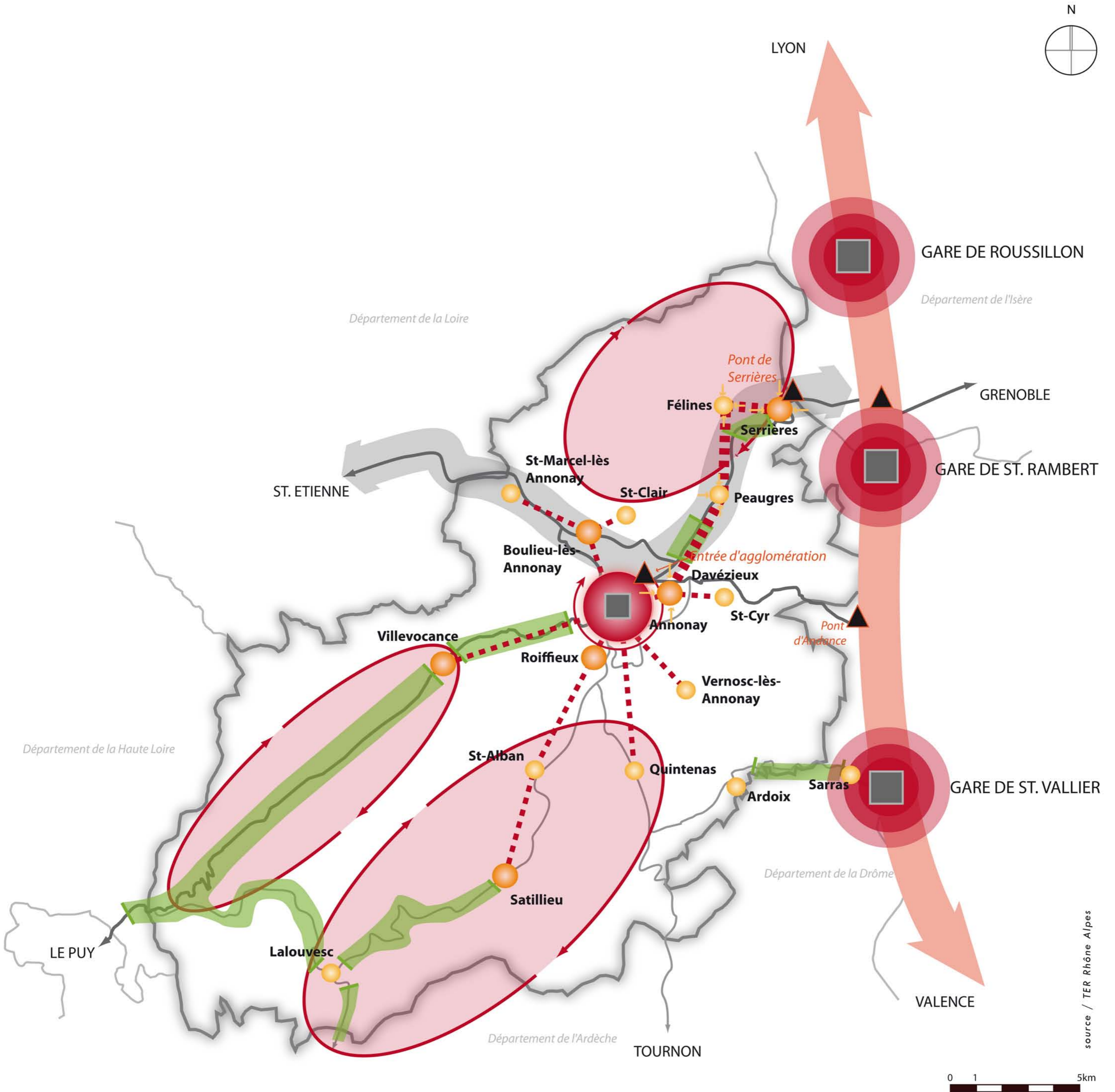
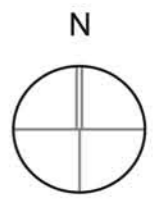
### Ce qu'il faut retenir

- Proximité de la vallée du Rhône : axe majeur de mobilité et de ses infrastructures de transport (gares, A7).
- Une desserte Est-Ouest organisée principalement par la RD82 qui favorise l'accès à la vallée mais qui présente des fragilités : trafic, porte d'entrée depuis la vallée, entrée d'Annonay.
- Un schéma de voirie d'agglomération en cours de réalisation, plus performant.
- Un allongement des distances domicile-travail.
- Un développement urbain surtout pavillonnaire et éloigné des pôles d'emplois et de services.
- Une offre de mobilité qui s'étoffe et se diversifie.
- Une ligne TER dont la fréquentation augmente qui présente un potentiel à encadrer pour les déplacements domicile-travail.
- Enclavement des territoires ruraux.
- 20% des déplacements en voiture font moins de 1km.
- Réseau cyclable peu développé mais en cours de réalisation.
- Présences d'axes routiers supports pour la découverte du paysage.

### Perspectives et enjeux

- Garantir le raccordement du territoire à la vallée du Rhône :
  - Poursuivre l'aménagement et la hiérarchisation du réseau principal de voirie
  - A court-moyen terme, bouclage du contournement de l'agglomération d'Annonay
- **Structuration du développement urbain en lien avec les polarités (pôles d'emploi, de commerces, de services...)**
- Poursuivre la restructuration et l'amélioration de l'offre de mobilité :
  - Étendre le réseau-urbain d'agglomération
  - Favoriser le report modal autour de la gare routière d'Annonay
  - Solliciter la ligne TER en direction des gares de proximité, notamment au travers de rabattement,
  - Connecter les pôles relais du territoire à Annonay
  - Favoriser la desserte des pôles relais (les TAD) et le désenclavement des espaces ruraux (notamment ouest du territoire)
- Développer les modes doux :
  - pour les déplacements de proximité
  - en tant que pratique de déplacement touristique et de loisirs.





Etendre le réseau urbain d'agglomération et favoriser le report modal sur la gare routière d'Annonay

// QUELLES STRUCTURATIONS DU RÉSEAU DE TRANSPORT ENTRE ANNONAY ET SA PÉRIPHÉRIE SI PTU AGRANDI ?



Connecter les pôles relais du territoire à Annonay



Désenclaver les espaces ruraux en les connectant aux pôles relais

// QUELS MODES DE RABATTEMENT DES ESPACES RURAUX VERS LES PÔLES-RELAIS (TAD-TC) ?



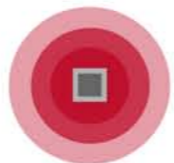
Axes de découverte du paysage

// QUELLES MISES EN VALEUR DES PAYSAGES DEPUIS LES AXES ROUTIERS ?



Vallée du Rhône : axe Nord - Sud de mobilité

// QUELLES RELATIONS ENTRE LE BASSIN D'ANNONAY ET LE VALLÉE DU RHÔNE ?



Gares ferroviaires : points d'accès à la mobilité régionale

// QUELLES LIAISONS ENTRE LES VILLES DU TERRITOIRE ET LES PÔLES MULTIMODAUX DE LA VALLÉE DU RHÔNE ?



Affirmation des arrêts de la ligne TER (accès, rabattement...)



Ligne TER



Points de blocage

// QUELLES GESTIONS DES POINTS NOIRS ROUTIERS, HANDICAPANT L'ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE ?



Garantir l'accès à la vallée du Rhône

source / TER Rhône Alpes