

**AVIS DU SEPAL  
SUR LE PROJET DE SCOT RIVES DU RHÔNE  
(ARRÊTÉ LE 14 DÉCEMBRE 2010)**

Votre avis sur le SCOT SEPAL en date du 16 mars 2010 se concluait sous la forme d'une prise de rendez-vous. Notre présence à la réunion d'association que vous avez organisée le 22 octobre 2010 constituait la première réponse à cette demande de rendez-vous pour vous exprimer notre accord sur votre projet et notre accord de principe pour travailler ensemble sur la cohérence du développement du bassin de vie Givors/Chasse/ Vienne sur les différents points évoqués dans votre courrier.

Concernant le projet de SCOT arrêté le 14 décembre 2010, les observations du SEPAL sont les suivantes :

**1\_ OBSERVATIONS GÉNÉRALES**

---

Un Scot qui s'inscrit de façon très volontariste dans une logique métropolitaine :

- Qui décline des choix convergents avec ceux de l'agglomération lyonnaise au service d'une métropole dynamique et attractive, multipolaire et qui inscrit la préservation de ses ressources et de son cadre de vie au cœur de son projet,
- Qui, dans sa forme et dans son vocabulaire, présente des similitudes avec le notre et facilite donc la mise en cohérence de nos orientations respectives.

Un Scot qui équilibre le développement métropolitain vers le Sud en complément de St Etienne à l'Ouest et du Nord Isère à l'Est en faisant clairement le choix d'un développement territorial de l'axe rhodanien.

**2\_ OBSERVATIONS SUR L'ÉCONOMIE**

---

Un Scot qui contribue fortement au développement économique métropolitain à travers 3 zones métropolitaines :

- Salaise (340 ha)
- Nord Drôme (250 ha)
- Givors Loire (115 ha) - site sur lequel un travail conjoint avec le SEPAL à permis d'aboutir à la signature d'une charte partenariale pour accompagner la mutation du site et à une écriture commune dans les deux Scot.

Des principes communs et des exigences communes avec l'agglomération lyonnaise concernant l'aménagement des zones d'activités (qualité, densité, desserte).

Des principes communs avec l'agglomération lyonnaise en matière d'aménagement commercial (hiérarchisation, intégration urbaine).

### **3\_ OBSERVATIONS SUR L'HABITAT**

---

Le Scot Rives du Rhône contribue de manière significative au développement métropolitain (+ 40 000 habitants / + 24 000 logements) dans une logique multipolaire en polarisant le développement sur la Vallée du Rhône et sur les deux agglomérations de Vienne et de Roussillon.

Le Scot impose des densités minimales globalement équivalentes à l'agglomération lyonnaise qui devraient lui permettre d'opérer des gains substantiels en matière de consommation de l'espace naturel.

Le Scot rives du Rhône affiche des objectifs en matière de logements sociaux moins volontaristes que ceux de l'agglomération lyonnaise mais affiche par contre des objectifs chiffrés significatifs en matière d'accueil des personnes âgées et d'hébergement d'urgence.

Il identifie comme le SCOT de l'agglomération lyonnaise, l'enjeu foncier comme une condition indispensable pour la concrétisation des objectifs du SCOT en termes de logement.

### **4\_ OBSERVATIONS SUR L'ENVIRONNEMENT**

---

Les orientations du Scot Rives du Rhône en matière d'armature verte et bleue concordent avec les orientations du SCOT de l'agglomération lyonnaise notamment à travers la place accordée à l'agriculture ainsi que la protection renforcée d'une dizaine de corridors biologiques.

Le Scot Rives du Rhône s'inscrit, comme le notre, dans une vision large de l'environnement qui intègre la question des gaz à effet de serre et de l'énergie (même si il ne fixe pas d'objectifs chiffrés en la matière) ainsi que la question des carrières et des déchets qui aurait pu s'enrichir d'une approche métropolitaine.

### **5\_ OBSERVATIONS SUR LES DÉPLACEMENTS**

---

Les principales orientations du Scot Rives du Rhône en matière d'infrastructures de transport s'inscrivent comme celles du SCOT de l'agglomération lyonnaise dans le cadre métropolitain fixé par la DTA (COL/CFAL) même si nos deux territoires expriment, dans leurs documents respectifs, des réserves ou des conditions vis-à-vis de ces infrastructures.

Les deux Scot concordent dans leur volonté de renforcer les liens urbanisme / transport à travers notamment la valorisation des pôles gares et leur souhait de tendre vers une meilleure coordination des politiques de transport en commun à l'échelle métropolitaine.

Les deux Scot partagent une communauté de vue sur le système portuaire métropolitain et énoncent les mêmes principes de hiérarchisation des voiries et de gestion apaisée des grandes infrastructures (la reconquête des berges du Rhône au sein de l'agglomération viennoise entre en résonance avec l'objectif de reconquête des berges du Rhône de Perrache à Pierre Bénite au sein de l'agglomération lyonnaise).

## 6\_ CONCLUSION

---

En conclusion, le SEPAL note avec intérêt la proximité entre nos deux documents et émet **un avis favorable au projet de SCOT** que vous nous avez transmis et que vous avez réussi à conduire à son terme dans un esprit métropolitain dans un contexte fortement interdépartemental.

Toutefois, dans la continuité de la coopération engagée entre nos deux syndicats, le Sepal souhaite attirer l'attention de votre syndicat sur la nécessité d'un dialogue renforcé entre nos deux territoires sur l'espace d'interface A46 Sud / A7, notamment en matière d'accueil d'activités économiques pour s'assurer d'une bonne cohérence entre les différents projets portés par les collectivités (Platières, Cornavent, Val de Charvas, Trénassets) au regard des exigences d'économie du foncier naturel portées par nos deux Scot.