

**AVIS DU SEPAL**  
**SUR LE PROJET DE SCOT NORD ISÈRE**  
**(ARRÊTÉ LE 18 NOVEMBRE 2011)**

Le SEPAL se réjouit que le Scot Nord Isère porte une attention particulière à inscrire le projet de territoire dont il est porteur dans l'espace métropolitain et contribue à la mise en œuvre du projet métropolitain dont l'Interscot est porteur :

- en intégrant le chapitre commun métropolitain de l'Interscot dans le PADD du Scot ;
- en accueillant de 45 à 75 000 nouveaux habitants (soit entre 15 et 20 % de la croissance métropolitaine) en prenant appui sur le réseau des villes du territoire et sur le réseau des transports collectifs ;
- en fixant comme objectif de compléter l'offre d'équipements métropolitains participant au positionnement du Nord Isère dans l'Aire métropolitaine dans le domaine du sport, de la nature, de la santé et de la culture en partenariat avec les Scot voisins ;
- en prévoyant et en portant dans le Scot le développement des sites économiques métropolitains (Chesnes et parc technologique) prévus par la DTA et l'Interscot ;
- en prévoyant la mise en place d'une organisation des transports à l'échelle métropolitaine.

Le PADD expose clairement les fondements de votre projet de territoire :

- Un développement de l'habitat mieux localisé, plus diversifié et plus qualitatif.
- Une prise en compte renforcée des enjeux environnementaux et notamment de la préservation de la nappe de l'Est lyonnais qui constitue un patrimoine et une ressource majeure partagée entre nos deux territoires.
- Un développement économique permettant au Nord Isère de participer aux dynamiques métropolitaines notamment en matière de logistique et de multimodalité puisque le territoire prévoit de contribuer à hauteur de 200 ha aux besoins de la métropole évalués à 700 ha (dans le Schéma logistique RUL) et d'accueillir des sites multimodaux d'intérêt métropolitain dans le cadre des opportunités nouvelles susceptibles de résulter de la démarche engagée par l'État sur le territoire autour de Saint Exupéry.
- Un confortement de l'activité agricole qui s'inscrit bien dans le projet métropolitain d'une agriculture périurbaine préservée et valorisée dans une logique de circuits courts pour un bassin de consommation de 3 millions d'habitants.

L'architecture de ce projet s'inscrit dans la logique d'une organisation territoriale multipolaire portée par la DTA et le chapitre commun métropolitain de l'Interscot. Cette organisation, qui reprend à son compte le concept de bassin de vie de proximité, prend appui sur le réseau des villes centres (Bourgoin, L'Isle d'Abeau, Villefontaine, La Verpillière, Saint Quentin Fallavier, La Tour du Pin, Pont de Beauvoisin) et des villes relais (Heyrieux, Saint Jean de Bournay, les Abrets) et sur un réseau de transports collectifs complété et renforcé (en référence explicite au Réseau express métropolitain) pour préserver l'armature verte autour de la vallée urbaine (l'axe Lyon-Chambéry) qui constitue l'épine dorsale du développement.

En conséquence, le SEPAL n'a pas d'observations majeures à formuler sur les orientations générales du projet qui sont globalement cohérentes avec celles de l'agglomération lyonnaise.

De manière plus précise, l'analyse de votre Document d'Orientations Générales appelle de la part du SEPAL les observations suivantes :

- **Le volet environnemental** de votre document est important. Il prévoit explicitement une réduction de 30 % de la consommation foncière du territoire pour les 20 années à venir à savoir 100 ha/an sur 20 ans soit 2 000 ha (1 400 ha pour l'habitat, 400 ha pour les activités, 200 ha pour les infrastructures).

Cet objectif est cohérent avec l'objectif porté par l'Interscot et le Pôle Métropolitain d'une « métropole nature » qui préserve son agriculture périurbaine.

Les grandes entités naturelles identifiées par la DTA sont effectivement prises en compte et préservées par votre Scot et reliées entre elles par des corridors écologiques qui correspondent aux liaisons vertes identifiées et préservées dans le Scot de l'agglomération lyonnaise.

C'est notamment le cas au contact de notre territoire :

- protection des balmes viennoises et de la plaine d'Heyrieux,
- cohérence des corridors écologiques figurant sur votre carte de la page 32/33 du DOG avec les liaisons vertes du Scot de l'agglomération lyonnaise entre l'aéroport et la plaine de la Bourbre, au niveau de la plaine d'Heyrieux où votre document identifie explicitement le projet de voie verte des confluences porté par le Pôle Métropolitain dont le tracé côté Rhône n'est pas encore défini.

Le SEPAL se réjouit que votre DOG traite de la question des carrières qui constitue un enjeu majeur pour une Aire Métropolitaine qui prévoit un développement important en matière de construction. En effet cette question, ne peut pas trouver de réponse pertinente et durable dans un cadre départemental mais seulement à l'échelle de l'Aire Métropolitaine.

Enfin, le niveau de protection de la ressource en eau figurant dans votre document nous paraît adapté aux enjeux que représente cette ressource commune à nos deux territoires et comparable à celle mise en œuvre par le Scot de l'agglomération lyonnaise en cohérence avec le SAGE.

- **En matière de déplacement**, votre Scot organise une cohérence forte entre l'offre de transport et le développement urbain et économique.

Le SEPAL porte à votre connaissance que la liaison Nord Isère-Saint Exupéry identifiée dans votre document est cohérente avec la carte des transports métropolitains de l'Interscot et avec la définition du Réseau express métropolitain figurant dans le Scot de l'agglomération lyonnaise.

Le SEPAL prend note de votre souhait d'augmentation de capacité de la branche Est du REAL (voie ferrée Lyon-Grenoble) sous la forme d'un élargissement (une ou deux voies supplémentaires). Il attire votre attention sur le fait que cet élargissement préconisé par le rapport de Madame Meaux ne saurait en aucune manière se substituer à la réalisation de la branche Sud du CFAL pour éviter qu'il ne serve de support à une pénétration accrue du trafic fret au sein de l'agglomération lyonnaise, qui serait préjudiciable aux riverains de cette infrastructure.

Concernant le réseau viaire, le SEPAL attire votre attention sur le fait que la RD1006 ainsi que la RD318 (non évoquée dans votre document), qui constituent une alternative à l'A43 pour les échanges Est/ouest, ne sauraient constituer, de notre point de vue, des voiries métropolitaines de pénétration mais au contraire remplir, au sens de notre Scot, des fonctions d'agglomération c'est-à-dire « *assurer la liaison entre les bassins de vie avec comme objectif une coexistence des différents modes dans des séquences à caractéristique fortement urbaines nécessitant une prise en compte des aménités et une protection des riverains* ».

Concernant la plateforme d'autoroute ferroviaire de Grenay qui a fait l'objet d'un appel d'offre de la part de l'État, nous nous étonnons qu'elle ne figure pas sur la carte de la page 58/59 et que la rédaction de la page 54 fasse référence à une révision du Scot pour qu'elle se réalise.

Concernant la maîtrise de l'évolution des trafics poids lourds, nous regrettons que le Scot Nord Isère ne prévoit pas pour la plateforme d'autoroute ferroviaire de Grenay qui va générer un trafic important, un raccordement à l'A43. Nous attirons votre attention sur le fait que ce raccordement pourrait la cas échéant se réaliser à partir du nouvel échangeur orienté Sud au droit de Saint Exupéry au carrefour de l'A432-A43 que nous avons prévu dans notre Scot comme une condition de l'ouverture à l'urbanisation du site métropolitain à vocation économique des Portes du Dauphiné (350 ha) sur les communes de Saint Pierre de Chandieu, Saint Bonnet de Mure et Saint Laurent de Mure.

- **En matière d'habitat**, l'organisation du développement résidentiel de votre territoire est fondée sur quatre leviers :
  - Une hiérarchie urbaine très complète qui, dans le cadre d'une organisation multipolaire, privilégie le développement urbain des villes centres et des villes relais situées au sein de la vallée urbaine ;
  - Un taux de construction par commune en fonction de leur place dans la hiérarchie urbaine qui va de 6 logements/an pour 1 000 habitants pour les villages à 12 logements/an pour 1 000 habitants pour les villes centres ;
  - Des densités moyennes par communes variables en fonction de leur place dans la hiérarchie urbaine qui vont de 20 logements/ha pour les villages à 50 logements/ha pour les villes centres ;
  - Une évolution des formes urbaines privilégiant le collectif et l'habitat intermédiaire au détriment de la maison individuelle surtout dans la vallée urbaine.

Ces orientations et ces valeurs sont cohérentes avec celles de l'agglomération lyonnaise et ne sont donc pas susceptibles de créer de discontinuité de part et d'autre des limites de nos territoires.

Par ailleurs, le SEPAL s'interroge sur le niveau de votre objectif de production du logement social (progression de 22 à 23 % du parc total à l'horizon 2030) pour répondre aux besoins de la population et à ceux générés par le développement économique avec le risque induit de report sur les territoires voisins de ce type de besoin.

- **En matière économique**, le SEPAL prend acte de votre orientation de consolider le rôle économique du Nord Isère dans l'espace métropolitain.

À cet égard, l'essentiel des enjeux en la matière se situe à l'interface de nos deux territoires au Sud de la plateforme de Saint Exupéry et au niveau de la plaine d'Heyrieux qui est destiné à constituer à terme un carrefour autoroutier et ferroviaire majeur.

Le Scot de l'agglomération lyonnaise a identifié la nécessité d'une réflexion conjointe avec les territoires voisins sur l'espace interdépartemental autour de Saint Exupéry pour aboutir à un projet global et cohérent. L'État a pris l'initiative d'engager cette démarche.

Il nous semble que les contributions de nos territoires à ces réflexions mériteraient d'être concertées dans le cadre de l'Interscot et du Pôle Métropolitain sachant que les résultats de cette démarche sont susceptibles de modifier plus ou moins fortement les orientations de nos documents (fortement encadrées par la DTA) sur ce territoire.

Le SEPAL partage les orientations figurant dans votre DOG concernant le confortement des pôles d'activités :

- Réduction des surfaces consommées : 400 ha pour les zones d'activités généralistes + 200 ha pour la logistique sur 20 ans ;
- Non dissémination des zones d'activités peu ou mal structurées (ex : interdiction des activités logistiques le long des axes Nord Sud de rabattement sur la vallée urbaine) ;
- Amélioration qualitative des zones d'activités (qualité environnementale, densité, desserte par les transports en commun).

Ces orientations cohérentes avec celles du Scot de l'agglomération lyonnaise, se matérialisent par la présence dans votre document, d'un schéma illustratif sur la conception des espaces d'activités élaboré par l'Agence d'Urbanisme, qui est commun à nos deux documents (page 81 du DOG).

- **En matière de commerce**, le volet commerce de votre DOG se fonde sur la même analyse que celle du Scot de l'agglomération lyonnaise :
  - achats du quotidien → commerce de proximité
  - achats occasionnels → commerce de bassin de vie
  - achats exceptionnels → commerce de niveau agglomération ou métropolitain

Il se fonde également sur la même orientation portée par la Charte commerciale de l'Interscot qui prévoit que la localisation et la qualité des opérations commerciales doivent contribuer à la qualification et à l'animation du territoire urbain ainsi qu'à la qualité environnementale du territoire.

À la différence de notre document, votre DOG ne localise pas le commerce de bassin de vie et le commerce exceptionnel de niveau Nord Isère ou métropolitain, ce qui ne permet pas bien d'apprécier les interférences possibles avec notre territoire.

Le SEPAL considère que l'élaboration de votre DAC puis ultérieurement du notre, devraient être l'occasion d'un travail en commun sur l'équipement commercial des zones d'interface entre nos deux territoires.

Nous avons bien noté et nous nous réjouissons de votre intention d'associer les Scot voisins à l'instance de suivi de l'offre commerciale que vous envisagez de mettre en place à l'échelle du Nord Isère. Dans cet esprit, nous regrettons que le projet de Village de marques dont la zone de chalandises dépasse clairement les limites de votre territoire n'ait pas fait l'objet d'une concertation, en amont de son élaboration. Elle aurait permis de discuter de sa pertinence et de sa cohérence à l'échelle métropolitaine tant en matière de concurrence pour les territoires voisins qu'en matière d'aménagement du territoire au regard des orientations portées par la Charte pour un Aménagement Commercial Durable et de Qualité que les Présidents de Scot ont validé en décembre dernier et qu'ils se sont engagés à signer en 2012.