

**AVIS DU SEPAL  
SUR LE PROJET DE SCOT BUGEY-CÔTIÈRE-PLAINE DE L'AIN  
(ARRÊTÉ LE 17 MAI 2016)**

Le Sepal a pris connaissance du projet de Scot arrêté le 17 mai 2016 par le syndicat mixte du Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain (BUCOPA) dont il salue l'ambition et la qualité globale.

Cet avis fait suite aux observations que le Sepal avait formulées au syndicat mixte du BUCOPA, sous forme de contributions écrites, dans le cadre des réunions de présentation aux Personnes Publiques Associées des documents de travail des trois phases du projet (diagnostic, PADD et DOO).

**CONCERNANT L'INSCRIPTION DU SCOT DU BUCOPA AU SEIN DE LA DÉMARCHE INTER-SCOT**

Le Sepal se réjouit que le Scot BUCOPA porte une attention particulière à inscrire son projet de territoire dans l'espace métropolitain. En effet, la présence en fin de PADD du chapitre commun de l'inter-Scot, élaboré dès 2006 puis actualisé en 2013, vient le matérialiser.

Toutefois, au-delà de la mise en « annexes » de ce chapitre commun et d'une carte de « l'armature urbaine » du Scot reprenant la typologie de l'inter-Scot, **il aurait été intéressant que le PADD puisse, sur la forme, renvoyer vers des orientations issues de ce chapitre commun.** Cet éclairage aurait pu, par exemple, venir alimenter l'introduction du PADD intitulée « *Le positionnement du territoire à l'échelle élargie* » et/ou compléter la dernière partie intitulée « *Articulation de la stratégie du Scot avec l'inter-Scot de la métropole lyonnaise* ».

Il aurait été tout aussi pertinent de faire référence dans le PADD, le DOO et/ou le DAAC, à la « **charte pour un aménagement commercial durable et de qualité** » signée en décembre 2012 par les Scot de l'inter-Scot.

Notons que sur le fond, la vision de l'évolution de l'aire métropolitaine lyonnaise partagée dans la démarche inter-Scot est bien reprise, à savoir :

- une organisation multipolaire visant à concentrer la croissance dans des pôles, existants ou en devenir, bien dotés en équipements et en services ;
- une connexion efficace aux transports collectifs ;
- une complémentarité du développement économique ;
- la valorisation des espaces naturels et agricoles.

Par ailleurs, le DOO fait bien référence page 45 aux **travaux d'harmonisation de la démarche inter-Scot** (et non de l'Agence d'urbanisme) en reprenant et en adaptant à son contexte territorial le vocabulaire et la hiérarchisation partagés sur les polarités.

Il aurait pu en être de même, dans la mesure du possible, pour les gares, les réseaux de transport collectifs et routier, et les sites économiques.

Enfin, le Sepal note la volonté du Scot BUCOPA de baisser significativement ses objectifs d'accueil de population sur son territoire, qui semblaient très ambitieux dans le Scot précédent :

- Objectif du Scot en vigueur : 174 000 habitants en 2020, soit environ + 2,6%/an.
- Objectif du Scot révisé : 170 000 habitants en 2030, soit environ + 1,2%/an.

Ce nouvel objectif semble plus réaliste. Il est proche des tendances observées actuellement (+1,1%/an) et se rapproche des projections « Omphale » de l'INSEE réalisées en 2010 dans le cadre des travaux de l'inter-Scot : 183 500 habitants en 2030 sur le Scot du BUCOPA.

#### **CONCERNANT CE QUI FAIT SENS COMMUN AVEC L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE, DANS UNE RELATION D'ESPACE D'INTERFACE**

---

Le Sepal se réjouit de la prise en compte par le syndicat mixte du BUCOPA des observations qu'il avait formulé dans ses contributions sur le PADD et le DOO, à savoir :

- La nécessité d'un dialogue maintenu entre nos deux territoires sur l'**espace d'interface A46 Nord**, notamment en matière d'accueil d'activités économiques pour s'assurer d'une bonne cohérence entre les différents projets portés par les collectivités, et plus spécifiquement pour « *pouvoir considérer les impacts des projets limitrophes sur Rillieux-la-Pape et Mionnay afin de mieux définir les activités qui pourraient le cas échéant être implantées et mesurer le bilan coût/avantage d'un tel développement* » (source : Conclusions des travaux sur l'espace d'interface A46 Nord). Le Sepal se félicite ainsi de la mise en place, au sein de votre projet de DOO, d'une mesure conservatoire d'attente pour l'aménagement d'une quarantaine d'hectare sur le secteur de l'échangeur du Hameau des Échets à Miribel.
- La compatibilité du projet d'**extension économique sur Neyron** avec la préservation du corridor écologique de rang régional à cheval sur nos deux territoires.
- La préservation de la **continuité des corridors écologiques** entre nos deux territoires au droit de Neyron et entre le Grand Parc Miribel-Jonage et la côtière de la Dombes.
- L'identification de l'**Anneau Bleu** comme secteur à enjeu à l'interface de nos deux territoires.
- La prise en compte du travail partenarial mené par les 4 Scot (BUCOPA, Boucle du Rhône en Dauphiné, Nord Isère et Sepal) impactés par la modification de la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise visant à **répartir le potentiel d'accueil de population** (14 000 hab.) sur 17 communes. Le DOO fait ainsi apparaître clairement la répartition de population pour les trois communes localisées sur le Scot BUCOPA (Balan, Niévroz et Thil).

Enfin le Sepal note avec un grand intérêt la prise en compte accrue par votre Scot de la protection de la ressource en eau potable, tant au niveau des prescriptions que des recommandations inscrites dans le document (pages 22 à 25 du DOO). Il s'agira désormais de s'assurer de la bonne mise en œuvre de ces orientations au regard notamment :

- de la présence d'activités industrielles recouvrant potentiellement un risque sanitaire important et des activités agricoles sur des cultures intensives mobilisant fortement la ressource en eau,
- du contexte géographique, où l'agglomération lyonnaise constitue un secteur « aval » dépendant des politiques menées en la matière sur les territoires « amonts »

**En conclusion, le Sepal émet un avis favorable au projet de Scot arrêté le 17 mai 2016 par le syndicat mixte du BUCOPA, conduit dans un esprit métropolitain et un contexte interdépartemental. Il recommande, sur la forme, la mise en valeur de la vision métropolitaine et des travaux réalisés dans le cadre de la démarche inter-Scot.**

## REMARQUES PONCTUELLES

On rappellera toutefois quelques observations formulées par le Sepal, mais non prises en compte dans le projet de Scot arrêté :

- La carte en page 4 du PADD pourrait être élargie à l'ensemble de l'aire métropolitaine lyonnaise, notamment à sa partie Ouest (mise en valeur de l'axe Bordeaux-Genève par l'A89-A42-A40, ajout du pôle de Villefranche-sur-Saône,...). Le terme « Lyon Métropole », utilisé sur cette carte et les suivantes, pourrait également être remplacé par celui de « agglomération lyonnaise » incluant ainsi les territoires de l'Est Lyonnais où se situe le pôle Saint-Exupéry.
- La carte page 19 du PADD ne mentionne pas la présence de la **gare des Échets** située sur la commune de Miribel.
- Il serait intéressant d'évoquer le rôle joué par la **gare de la Part-Dieu** pour le territoire du Scot BUCOPA (à 10 min de la gare de Miribel).
- Le Sepal s'interroge sur la question posée page 28 du PADD : « *Enfin, le **CFAL** repoussé dans la programmation de l'État nécessite-t-il l'identification d'un tracé d'opportunité à retenir ?* ». Cette question n'a pas lieu d'être dans la mesure où une DUP a été prise sur le CFAL Nord, celle-ci étant d'ailleurs évoquée dans le DOO page 47.
- Le Sepal s'interroge sur le point suivant page 28 du PADD : « Une réflexion mérite également d'être menée sur la **pénétrante vers Lyon et la voie express Montluel/Saint-Exupéry** ».
- Concernant l'évocation du projet TRANSPOLIS en page 110, proposition de faire évoluer l'écriture sur la forme ainsi « *Le projet TRANSPOLIS et le réaménagement des Fromentaux associé s'inscrit dans une dynamique issue du pôle de compétitivité LUTB Transport & Mobility Systems et dans une perspective d'innovation et de transitions numérique, énergétique, démographique, écologique puisqu'il s'agit d'imaginer les mobilités urbaines de demain* »
- Également en page 112, proposition de faire évoluer l'écriture : « *Le Pôle transport /mobilités urbaines TRANSPOLIS / les Fromentaux, LUTB Transport and Mobility Systems (LUTB), le pôle de compétitivité rhônalpin des transports terrestres urbains, et l'Institut Français de Sciences et Technologies de Transports, de l'Aménagement et des Réseaux (IFSTTAR) développent, sur l'emplacement de l'ancien camp militaire des Fromentaux, le projet TRANSPOLIS. Ce projet vise à expérimenter les nouvelles technologies de la mobilité sur des espaces recréés. Le principal espace de TRANSPOLIS, laboratoire urbain à l'échelle 1 sera une première en Europe.* »