

**AVIS DU SEPAL
SUR LE PROJET DE SCOT NORD ISÈRE
(ARRÊTÉ LE 7 MARS 2018)**

Le Sepal a pris connaissance du projet de Scot arrêté le 7 mars 2018 par le syndicat mixte du Scot Nord-Isère dont il salue la qualité globale.

Dans la mesure où ce nouveau projet vient compléter ou ajuster le Scot approuvé en décembre 2012, cet avis se réfère notamment aux observations que le Sepal avait formulées au syndicat mixte du Scot Nord-Isère en février 2012 dans son précédent avis sur le projet de Scot arrêté le 18 novembre 2011.

PHILOSOPHIE GÉNÉRALE ET ARCHITECTURE DU PROJET DE SCOT NORD ISÈRE

Le Sepal se réjouit que le Scot Nord Isère porte une attention constante à inscrire le projet de territoire dont il est porteur dans l'espace de l'aire métropolitaine lyonnaise et contribue à la mise en œuvre du projet dont l'inter-Scot est porteur :

- en intégrant la mise à jour de 2013 du chapitre commun métropolitain de l'inter-Scot dans le PADD du Scot ;
- en accueillant un poids constant de population (50 à 60 000 nouveaux habitants, soit environ 12% de la croissance métropolitaine, légèrement plus faible que le Scot en vigueur compte-tenu de la réduction de son périmètre), 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, de la culture, mais aussi du tourisme 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 sa modification du 25 mars 2015, et l'inter-Scot ;
- en prévoyant la mise en place d'une organisation des transports à l'échelle métropolitaine.

Les fondements de votre projet de territoire exposés dans votre PADD ont peu évolué, mais ils ont été renforcés et précisés sur certains sujets (commerce, énergie-climat, ressource en eau, trame verte et bleue, activités économiques autour de Saint Exupéry) afin d'intégrer la loi ENE et se mettre en compatibilité avec les nouveaux documents cadres (SDAGE 2016-2021, SRCAE, SRCE, DTA modifiée du 25 mars 2015) :

- Un développement de l'habitat mieux localisé, plus diversifié et plus qualitatif.
- Une prise en compte renforcée des enjeux environnementaux, et notamment la formalisation de nouveaux objectifs en matières de transition énergétique et d'adaptation aux changements climatiques en compatibilité avec le SRCAE, de préservation de la ressource en eau en compatibilité avec le SDAGE 2016-2021 (à ce titre, rappelons que la préservation de la nappe de l'Est lyonnais constitue un patrimoine et une ressource majeure partagée entre nos deux territoires) et de préservation de la trame verte et bleue en compatibilité avec le SRCE.

- Une organisation du développement commercial qui répond aux besoins des habitants et valorise les espaces urbains. Ces objectifs en matière d'urbanisme commercial ont été précisés dans ce nouveau projet de Scot et rejoignent globalement ceux de l'agglomération lyonnaise : cohérence de la répartition de l'offre à l'échelle des bassins de vie et entre bassins de vie, renforcement du rôle commerçant des centralités urbaines, promotion de la qualité urbaine des espaces commerciaux et limitation de la consommation foncière.
- 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 150 à 200 ha aux besoins de la métropole évalués à 700 ha (dans le Schéma logistique RUL) et d'accueillir des sites d'activités économiques d'intérêt métropolitain selon l'armature définie dans la DTA modifiée du 25 mars 2015 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 toujours dans la logique d'une organisation territoriale multipolaire portée par la DTA et le chapitre commun métropolitain de l'inter-Scot. 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), auxquelles ont été ajoutées dans le projet de Scot révisé les communes périurbaines de ces villes centres pour venir soutenir leur effort de développement,
- des villes relais (Heyrieux et les Abrets en Dauphiné),
- des bourgs relais (Diémoz, Saint-Georges-d'Espéranche, Saint-Victor-de-Cessieu, Biol, Saint-André-le-Gaz, Aoste, Virieu, Ecluse Badinières et Satolas-et-Boncelle),
- 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.

Cette organisation multipolaire reprend, en l'adaptant à son contexte territorial, la hiérarchisation des polarités partagée et définie dans les travaux d'harmonisation de la démarche inter-Scot. Les villes-centres correspondent ainsi aux polarités de rang d'agglomération, les villes relais aux polarités intermédiaires (ou de bassin de vie), et les bourgs relais aux polarités locales (ou de proximité)¹. Néanmoins, l'importance du nombre de polarités ne permet de hiérarchiser clairement l'organisation du territoire et de déterminer des priorités claires pour chaque niveau de polarité.

En conséquence, le Sepal n'a pas d'observations majeures à formuler sur les nouvelles orientations générales du projet dans la mesure où elles sont globalement similaires aux précédentes et cohérentes avec celles de l'agglomération lyonnaise.

¹ Compte-tenu de la présence de nombreuses polarités de rang d'agglomération sur son territoire à dominante urbaine, le SEPAL n'a pas défini de polarité de rang inférieur à celui du bassin de vie. Notons toutefois qu'une commune « non polarité » dans le SCoT de l'agglomération lyonnaise telle que Colombier-Saugnieu peut prétendre à un développement urbain équivalent, voire supérieur, à une commune de mêmes caractéristiques comme Satolas-et-Boncelle classée en tant que « bourg relais » dans le projet de SCoT Nord Isère.

APPROCHE THÉMATIQUE DE « POINTS COMMUNS » ENTRE LE NORD ISÈRE ET L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE

Tout d'abord, le Sepal note avec intérêt la prise en compte par le syndicat mixte du Nord Isère de la plupart des observations qu'il avait formulé dans sa contribution sur le projet de Scot arrêté du 18 novembre 2011, et notamment de 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 ainsi pris l'initiative d'engager cette démarche dans le cadre de la modification de la DTA qui a abouti à un document adopté le 25 mars 2015. Le Sepal se félicite de constater que le Scot Nord Isère intègre dans son DOO les prescriptions de la DTA modifiée (plafond de population à ne pas dépasser sur les 6 communes concernées à horizon 2030, optimisation des enveloppes urbaines constituées résultants des POS/PLU en vigueur, adaptations mineures, etc...) et qu'il en rappelle certaines modalités d'évolution en accord avec l'État et les 4 Scot concernés.

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

- **Le volet environnemental** de votre document est important. En compatibilité avec les nouveaux documents cadres et la loi ENE, il a notamment été renforcé sur les volets consommation foncière, énergie-climat, eau et trame verte et bleue.

Il prévoit comme dans le projet précédent une réduction de 30 % de la consommation foncière du territoire à horizon 2030, à savoir 91 ha/an sur 15 ans soit 1 368 ha (1 005 ha pour l'habitat et les équipements, 350 ha pour les activités, 14 ha pour les infrastructures). Toutefois, en incluant les grands projets (sites économiques de la DTA, Lyon-Turin, CFAL, plate-forme de Grenay,...) cet objectif de réduction passe à 6% à savoir 122 ha/an sur 15 ans soit 1 832 ha (1 005 ha pour l'habitat et les équipements, 524 ha pour les activités, 303 ha pour les infrastructures).

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

Les grandes entités naturelles identifiées par la DTA sont également prises en compte et préservées par votre Scot. Ainsi, le Sepal souligne avec intérêt que la plaine d'Heyrieux fait l'objet de dispositions spécifiques permettant sa préservation dans votre DOO (page 40) : « *La plaine d'Heyrieux en particulier, plaine agricole reconnue comme « espace agricole d'envergure métropolitaine » et constitutive de la couronne verte d'agglomération » par la DTA est inscrite comme « zone de valorisation agricole renforcée » au Scot Nord-Isère [...] ».*

Ces grandes entités naturelles et agricoles sont reliées entre elles par des corridors écologiques qui correspondent à ceux identifiées et préservées dans le Scot de l'agglomération lyonnaise (cf. pages 50 et 51 du DOO). C'est notamment le cas au contact de nos deux territoires :

- du corridor écologique stratégique « Heyrieux/Saint-Quentin Fallavier » qui passe entre Satolas-et-Bonce et Colombier-Saugnieu d'une part, et Saint-Laurent-de-Mure et Grenay d'autre part ;
- du corridor écologique qui relie la plaine d'Heyrieux aux balmes viennoises en passant entre les tissus urbanisés d'Heyrieux et de Saint-Pierre-de-Chandieu.

Le Sepal se réjouit que votre Scot invite nos acteurs respectifs à suivre et participer à la mise en œuvre des actions des contrats vert et bleu de nos deux SAGE voisins que sont la Bourbre et l'Est Lyonnais (page 81 du DOO).

Le niveau de protection de la ressource en eau figurant dans votre document nous paraît adapté aux enjeux que représente cette ressource commune, comme le souligne le PGRE du SAGE de l'Est Lyonnais sur notre territoire (SAGE voisin de celui de la Bourbre qui lance une étude similaire sur la ressource stratégique). Par ailleurs, le Sepal se réjouit que votre DOO (page 67) recommande d'étudier les interconnexions possibles entre réseaux d'eau potable avec les collectivités voisines. La préservation de la ressource en eau constitue en effet un enjeu stratégique à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise, et les relations entre nos territoires sur ce sujet pourraient s'avérer pertinentes dans un contexte de raréfaction.

De même, votre DOO traite toujours 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 Sepal note avec intérêt les nouvelles prescriptions et recommandations de votre Scot en matière de transition énergétique, de lutte contre la vulnérabilité énergétique des ménages et d'adaptation aux changements climatiques. En effet, comme le rappelle l'étude récente menée par la démarche inter-Scot, nos documents d'urbanisme, quand bien même ils ne disposent pas de leviers d'action directement opérationnels en la matière, peuvent réduire de près de 50% les besoins en énergie par leurs choix en matière d'aménagement et d'urbanisme (essentiellement dans les transports et le bâtiment). Le Sepal souligne également le lien que fait votre Scot entre planification énergétique et excellence économique, comme en témoigne la présence sur votre territoire de plusieurs pôles d'innovation en matière de construction ou de logistique. La transition énergétique constitue en effet un levier économique majeur pour notre aire métropolitaine lyonnaise.

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

Plus spécifiquement, le Sepal souligne le fait 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 à nouveau votre attention sur le fait que cet élargissement 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 à nouveau votre attention sur le fait que la RD1006 ainsi que la RD518, 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 ». Le Sepal se félicite ainsi que ces qualificatifs ont été repris dans votre DOO (page 90) pour décrire ces axes routiers, et que le DOO favorise une vision à long terme en incitant à un report du trafic sur l'A43, ou à l'identification des itinéraires alternatifs à la RD1006.

Concernant le projet d'équipement de transport combiné de type autoroute ferroviaire de Grenay, le Sepal se réjouit qu'il fasse l'objet dans votre DOO d'un encart spécifique (page 83) permettant de préserver son potentiel de réalisation à court-moyen terme en identifiant sa localisation et son dimensionnement (environ 40 ha). Pour une meilleure compréhension, il aurait été intéressant de le faire figurer sur la carte page 88-89 de votre DOO.

Concernant la maîtrise de l'évolution des trafics poids lourds, votre Scot incite à engager des réflexions pour l'amélioration de la desserte de la future plateforme multimodale de Grenay qui va générer un trafic important (page 90 du DOO), mais nous regrettons qu'il ne prévoie pas explicitement un raccordement de cette plateforme 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.

Par ailleurs, le Sepal note avec intérêt votre volonté d'anticiper l'impact à l'échelle métropolitaine de la circulation des poids lourds liée à l'extension du parc de Chesnes par la création d'une voie de liaison Chesnes-Saint Exupéry, dite VP5, qui permettra d'organiser et de fluidifier le trafic routier (page 90 du DOO). Ce projet d'infrastructures est intégré aujourd'hui à la stratégie de la Plaine Saint-Exupéry, porté par le Pôle métropolitain. Il serait nécessaire que nos deux syndicats mixtes soient étroitement associés à la mise en œuvre de cette stratégie.

- **En matière d'habitat**, l'organisation du développement résidentiel de votre territoire reste 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 40 logements/ha pour les villes-centres (50 dans les centres et les quartiers-gares) ;
 - 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 note avec regret la baisse de la part de logements locatifs sociaux entre 1999 et 2015 (de 23% à 18%), baisse qui s'observe également en volume. Cette baisse a dû avoir pour effet induit un report sur les territoires voisins pour ce type de besoin. Ainsi, nous estimons qu'il est nécessaire pour votre territoire d'atteindre les objectifs minimum de production du logement social inscrit dans votre Scot (20% de la production neuve à l'horizon 2030 en moyenne : de 10% dans les villages à 25% dans les villes-centres), car ils visent à répondre aux besoins de votre population et à ceux générés par votre développement économique.

- **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.

À ce titre, le Sepal se félicite de la reprise par le DOO des prescriptions de la DTA modifiée concernant les sites économiques de niveau 1 (parc international de Chesnes) et de niveau 3 (tissu économique local) présents sur le Nord Isère (page 119, 121 et 122 du DOO).

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

- Réduction des surfaces consommées : 350 ha pour les zones d'activités généralistes + 175 ha pour la logistique (extension du Parc de Chesnes) sur 15 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 – cf. page 122 du DOO) ;
- 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 126 du DOO).

- **En matière de commerce**, votre Scot a fait l'objet d'un approfondissement dans ses différentes pièces. Votre DOO 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 localise désormais les différentes polarités commerciales ce qui permet bien d'apprécier les correspondances avec celles de notre Scot :

- les « pôles majeurs » de votre Scot (sites commerciaux de centralité urbaine et hors centralité de La Verpillière – Villefontaine, Isle d'Abeau, Bourgoin-Jallieu, la Tour-du-Pin, Les Abrets en Dauphiné et Pont-de-Beauvoisin) correspondent à nos « pôles d'agglomération » ;

- vos « pôles d'agglomération structurant du bassin de vie » (sites commerciaux de centralité urbaine et hors centralité des communes de Heyrieux, Saint-Quentin-Fallavier, Diémoz et Aoste) correspondent à nos « pôles de bassin de vie » et nos « polarités urbaines » ;
- vos « pôles relais » (site commercial de centralité urbaine et hors centralité des communes de Saint-Georges-d'Espéranche, Eclose-Badinières, Saint-Victor de Cessieu, Biol, Virieu, Saint-André-le-Gaz et Satolas-et-Bonce) correspondent à nos « pôles de bassin de vie » et nos « polarités urbaines » sur de l'alimentaire uniquement
- vos « pôle de proximité » correspondent à notre « territoire urbain lieu prioritaire pour l'accueil d'activités commerciales de proximité ».

Ces règles visant à organiser et réguler l'offre commerciale de votre territoire, permettent à certaines communes limitrophes du territoire de l'agglomération lyonnaise (Heyrieux, Satolas et Bonce,...), d'accueillir des points de vente de taille conséquente. Par leur localisation fréquente aux abords des pénétrantes routières convergeant vers l'agglomération lyonnaise, la zone de chalandise de ces projets est susceptible d'intégrer des communes du Sepal.

Dans la perspective de fabriquer une aire métropolitaine lyonnaise cohérente et sans couture, il nous semblerait opportun de travailler collectivement sur l'impact de ces projets commerciaux limitrophes

Or, nous regrettons l'abandon dans le DOO révisé (page 148) de votre volonté d'informer et d'associer les Scot voisins chaque fois que la portée d'un projet commercial et son aire de chalandise dépassent votre périmètre (page 121 du DOG en vigueur).

En conclusion, malgré quelques remarques de fond, le Sepal émet un avis favorable au projet de Scot arrêté le 7 mars 2018 par le syndicat mixte du Scot Nord-Isère, conduit dans un esprit métropolitain et un contexte interdépartemental.