

**AVIS DU SEPAL**  
**SUR LE PROJET DE SCOT DE LA BOUCLE DU RHÔNE EN DAUPHINÉ**  
**(ARRÊTÉ LE 22 NOVEMBRE 2018)**

Le Sepal a pris connaissance du projet de Scot arrêté le 22 novembre 2018 par le Syndicat mixte du Scot de la Boucle du Rhône en Dauphiné dont il salue la qualité globale.

Précisons que la révision du Scot de la Boucle du Rhône en Dauphiné était rendu nécessaire par l'évolution législative, mais aussi en raison d'un besoin d'ajustement du document de 2007. En 2016, le périmètre du Scot a évolué ; les élus ont stoppé la révision pour en conduire une nouvelle sur un périmètre élargi.

Dans la mesure où ce nouveau projet fait suite au Scot approuvé en décembre 2007, cet avis se réfère notamment aux observations que le Sepal avait formulées en mai 2007 dans son précédent avis sur le projet de Scot arrêté le 25 janvier 2007, lorsqu'elles sont toujours d'actualité.

**PHILOSOPHIE GÉNÉRALE ET ARCHITECTURE DU PROJET DE SCOT DE LA BOUCLE DU RHÔNE EN DAUPHINÉ**

Le Sepal se réjouit que le Scot de la Boucle du Rhône en Dauphiné porte une attention constante à inscrire son projet de territoire 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 le chapitre commun métropolitain de l'inter-Scot dans les choix fondateurs et la stratégie d'aménagement du PADD et au sein des orientations et objectifs du Doo ;
- en précisant dans le Rapport de présentation l'articulation de votre Scot avec les Scot voisins, et notamment celui de l'agglomération lyonnaise ;

**Extrait du Rapport de présentation concernant l'articulation du Scot de la Boucle du Rhône en Dauphiné avec le Scot de l'agglomération lyonnaise (page 171)**

*Les orientations des deux Scot sont cohérentes en matière de préservation des paysages, des ressources naturelles et de l'espace agricole. L'harmonisation des représentations pour la thématique environnementale permet une bonne complémentarité des projets.*

*Les deux Scot délimitent un ensemble de corridors afin de préserver les espaces naturels à enjeux et les liaisons entre ces espaces ; c'est le cas notamment des coupures identifiées à l'Ouest de Villette d'Anthon en prise directe avec le territoire de l'agglomération lyonnaise.*

*Enfin, les deux Scot sont reliés par l'espace interdépartemental de la plaine Saint-Exupéry qui recoupe des enjeux économiques, démographiques, environnementaux et de mobilités. Les quatre Scot concernés ont travaillé de concert pour décliner l'objectif démographique porté par la DTA et ont participé activement aux travaux de modification de la DTA réaffirmant la nécessité de mieux connecter en TC ces deux territoires.*

Concernant les grands choix pour votre territoire, votre PADD exprime à la fois des « inflexions » dans le développement, mais aussi des « continuités » dans la préservation des ressources et de l'identité de votre territoire :

- Une **forte inflexion en matière de développement démographique** : passage d'un rythme de croissance annuelle observé de 1,78%/an à un rythme de 0,96%/an. En effet, compte-tenu des « *importants défauts d'équipements structurants en eau et assainissement, voire en infrastructures de transports* », le Préfet de l'Isère a demandé aux élus de la Boucle du Rhône en Dauphiné de réduire leur ambition. (pour information, ces derniers prévoyaient initialement de ralentir leur développement, mais à un taux de 1,3%/an jugé plus réaliste au regard des dynamiques actuelles).
- De ce fait, le développement résidentiel connaîtra aussi une inflexion, avec une **diminution de près de 12% de la production en logements** par rapport à la dernière décennie : objectif de production de 14 000 logements à horizon 2040 (soit environ 640 log/an contre 660 log/an dans le Scot de 2007).
- Une inflexion dans la consommation d'espaces naturels et agricoles : la volonté de réduire la production du nombre de logements et la mise en place de densités moyennes ambitieuses permettent une nette réduction de la consommation d'espace, pour l'habitat. D'ici 2040, elle sera de l'ordre de 550 hectares. Ce chiffre correspond à **une diminution de 58% de la consommation foncière par rapport aux dix dernières années** observées. De même, ce projet permet une consommation foncière pour l'activité économique d'environ 229 ha, soit une diminution d'au moins 25% par rapport à ces dix dernières années (10 ha /an en moyenne contre 13,4 ha).
- Un développement économique structuré d'une part, autour de **9 sites stratégiques identifiés comme les moteurs économiques** de la Boucle du Rhône en Dauphiné, en complémentarité avec les sites métropolitains alentours (Saint Exupéry, Parc industriel de la Plaine de l'Ain et Parc de Chesnes) d'autre part, autour de 7 sites économiques spécifiques (grands comptes, entreprises de rayonnement régional, national ou international).
- 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 un DAAC 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.
- 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.
- 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 vocabulaire des travaux d'harmonisation de l'inter-Scot, prend appui sur :

- **6 polarités de bassin de vie** (l'agglomération pontoise composée par les 3 communes de Pont-de-Chéruy, Charvieu-Chavagneux, et Tignieu-Jamezieu ; Crémieu ; Montalieu-Vercieu ; St-Chef ; Morestel ; Les Avenières-Veyrins-Thuellin), auxquelles ont été ajoutées dans le projet de Scot révisé les communes périurbaines de ces polarités, nommées **pôles relais**, pour venir soutenir leur effort de développement ;
- **7 polarités de proximité** ;
- et les **villages**.

Cette organisation multipolaire rejoint globalement celle du Scot de 2007, à la différence près que **les polarités de bassin de vie partagent dorénavant leur effort de production de logements avec les pôles relais**. Ainsi, quand dans le Scot de 2007 les « pôles urbains » avaient pour objectif d'accueillir 73% de la production de logements, le projet de Scot révisé prévoit que ces mêmes pôles, nommés dorénavant « polarités de bassin de vie », accueillent 55% de la production de logements et que leurs pôles relais en accueillent 20%, soit 75% au total.

Concernant **la polarité de l'agglomération pontoise**, le Sepal tient à souligner le fait que **le projet de Scot révisé prévoit de réduire de façon conséquente son développement**. En effet, alors que dans le Scot de 2007 celle-ci<sup>1</sup> devait accueillir 42% des objectifs de production de logement (soit environ 275 log/an), dans le projet de Scot révisé celle-ci n'accueillerait plus que 28% de la production totale (soit environ 180 log/an). Notons que le rythme de production de logements de l'agglomération pontoise reste encore assez soutenu sur la dernière période (environ 270 log/an entre 2011 et 2015) et est proche des objectifs du Scot de 2007.

Les raisons évoquées par le Syndicat mixte de la Boucle du Rhône en Dauphiné pour expliquer ce choix sont multiples : fort développement démographique de certaines communes composant l'agglomération qu'il s'agit d'absorber en matière d'équipements publics et de services, problèmes importants sur les réseaux d'assainissement de ce secteur qui engendrent des coûts élevés (saturation des stations, dégradation du réseau, ...), absence de desserte de l'agglomération par un réseau de transport en commun performant (CFEL notamment).

Le Sepal ne peut que regretter cette baisse de régime souhaitée, mais contrainte, de l'agglomération pontoise qui constitue un véritable pôle d'appui structurant à l'Est de l'agglomération lyonnaise, au même titre que Vienne au Sud et Villefranche-sur-Saône au Nord. Il comprend toutefois les motifs économiques, sociaux et environnementaux qui mènent à ce choix, et se tient à disposition du Syndicat mixte de la Boucle du Rhône en Dauphiné pour travailler à l'amélioration des connexions en transport en commun entre nos deux territoires (cf. ci-après).

Enfin, le Sepal note avec intérêt la prise en compte par le Syndicat mixte de la Boucle du Rhône en Dauphiné de la **réflexion conjointe menée sur l'espace interdépartemental autour de Saint-Exupéry** pour aboutir à un projet global et cohérent.

---

<sup>1</sup> L'Agglomération Pontoise est à considérer dans ce calcul comme celle définie par le Scot de 2007, à savoir les 3 communes de la polarité de bassin de vie du Scot révisé, auxquelles est ajoutée la commune de Chavanoz.

Rappelons que l'État avait 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.

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

---

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

- **En matière d'habitat**, au-delà des objectifs chiffrés énoncés ci-avant, il est intéressant de noter que l'organisation du développement résidentiel de votre territoire est fondée sur cinq leviers :
  - une hiérarchie urbaine plus détaillée qui, dans le cadre d'une organisation multipolaire, privilégie le développement urbain des polarités de bassin de vie et de leurs pôles relais ;
  - une déclinaison des objectifs de production de logements à l'échelle de la commune qui permet une traduction précise de la hiérarchie urbaine énoncée ci-avant ;
  - une règle générale de compacité de l'urbanisation qui impose à chaque commune que 80% (minimum) des nouveaux logements soient produits dans les secteurs de centralités identifiés sur la carte de cohérence ;
  - un objectif de diversification des formes urbaines qui incite les communes à respecter une certaine part de logements individuels purs, d'habitat groupé et d'habitat collectif ; lesquels permettent d'atteindre des densités allant de 15 à 50 logements à l'hectare ;
  - L'amélioration de la qualité des nouvelles formes urbaines produites.

**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 le souhait de réaliser à minima 15% de logements locatifs sociaux au sein de la production neuve. Avec un taux actuel de 7% de logements locatifs sociaux, votre territoire connaît des difficultés à attirer les bailleurs sociaux, mais ce parc à toute son importance pour répondre aux besoins de votre population, et notamment des plus précaires.

- **En matière de déplacement**, votre Scot tend de remédier, à son niveau, à une mobilité tournée quasi-exclusivement sur l'usage de la voiture individuelle. En effet, l'offre ferrée est inexistante et la desserte en transports en communs reste limitée au regard du niveau de service proposé. Ainsi, concernant plus spécifiquement les connexions avec l'agglomération lyonnaise, les déplacements quotidiens entre nos territoires sont importants et majoritairement faits en voiture (33 600 véhicules/jour répartis sur les RD 55, 517 et 24). Les communes situées en frange, telles que Pusignan, constatent une augmentation du trafic de transit sur leurs principaux axes.

Le Sepal souligne donc la **volonté politique forte, inscrite dans votre Scot, visant à améliorer les connexions entre votre territoire et l'agglomération lyonnaise** en définissant un réseau TC « structurant » entre les principales polarités de votre territoire et en rabattement sur les pôles d'échanges voisins, et notamment l'aéroport Saint-Exupéry et le parc relais de Meyzieu ZI.

À ce titre, le Sepal approuve les prescriptions du Doo sur la **préservation de l'emprise du CFEL et la réalisation d'une ligne TC structurante entre nos territoires**. Celles-ci figurent également au sein du Scot de l'agglomération lyonnaise (Doo page 117) dans le but de créer à terme un véritable réseau express de l'aire métropolitaine. De même, **l'étude d'un rabattement direct entre la plateforme multimodale Lyon Saint Exupéry depuis le cœur de l'agglomération pontoise** semble opportune.

Par ailleurs, le Sepal partage l'objectif du Scot de développer une **véritable stratégie de covoiturage** et de développer les autres solutions de mobilités alternatives à la voiture individuelle en lien avec les principales polarités voisines.

Sur l'ensemble de ces projets de connexion entre nos deux territoires, le Sepal sera attentif à leur bon état d'avancement dans la mesure où ils contribueront à compenser l'augmentation de trafic sur les pénétrantes Est de l'agglomération lyonnaise engendrée par l'arrivée de nouveaux ménages sur votre territoire, lesquels resteront en partie dépendants des emplois de l'agglomération lyonnaise.

À ce titre, le Sepal souhaite que le choix de dissoudre l'Agence de Mobilité du Nord-Isère fin 2018 (une instance qui constituait un outil précieux de connaissance et de partage des enjeux de mobilités sur votre secteur) soit l'opportunité pour vos EPCI compétentes en matière de mobilités de **prendre en main ces enjeux et de porter concrètement les actions de mise en œuvre des projets** énoncés ci-avant.

Le Sepal se félicite donc de la volonté, inscrite dans le Doo, des élus de la Boucle du Rhône en Dauphiné d'**engager un travail partenarial avec les différentes autorités compétentes (Région, Départements, Sytral, Capi, etc.)**. Il se tient à la disposition du Syndicat mixte du Scot de la Boucle du Rhône en Dauphiné pour l'aider dans l'avancement des projets de connexion avec l'agglomération lyonnaise.

Concernant le réseau viaire, le Sepal prend acte de la volonté de requalifier certains axes structurants, tels que la RD55 et la RD75 en direction de l'agglomération lyonnaise :

- Concernant la RD55, il s'agit de soutenir la mise en œuvre de mesures et d'aménagement de **dissuasion du trafic de transit et de limitation de la vitesse**, notamment dans des secteurs urbaines ou résidentiels. À ce titre, le Sepal ne peut qu'approuver ce type d'orientation pour limiter ce trafic de transit sur un axe secondaire.
- Concernant la RD75, il s'agit de requalifier cette voirie (aménagement sur les sections les plus congestionnées et accentogènes) pour fluidifier le trafic et permettre une meilleure accessibilité de votre territoire depuis l'A43. Le Sepal attire votre attention sur le fait que **cette fluidification du trafic ne doit pas avoir pour conséquence une augmentation de trafic sur la RD1006 et la RD518**, qui constituent une alternative à l'A43 pour les échanges Est/ouest. En effet, ces axes ont vocation à 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 ».*

- **En matière économique**, le Sepal prend acte de votre objectif de développement d'une diversité d'offre d'accueil de l'activité économique (renforcement du socle productif, développement des activités tertiaire et des services) pour répondre aux besoins des entreprises et développer l'emploi sur votre territoire.

Une partie de ces enjeux économiques se situe à l'interface de nos deux territoires au Nord de la plateforme de Saint-Exupéry. 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 2 (secteur Pusignan – Janneyrias - Vilette d'Anthon : ZA Charvas et ZA Salonique) et de niveau 3 (tissu économique local) présents sur votre territoire. Ainsi, les activités logistiques ne sont autorisées que sur les sites des Charvas et de Salonique repérés dans la DTA.

Il prend acte des possibilités d'extension offertes aux sites économiques existants sur un total d'environ 229 ha (en diminution d'au moins 25% par rapport à ces dix dernières années), dont 80 ha pour le seul Parc du Pays des couleurs (communes d'Aradon-Passin et Courtenay) créé initialement pour bénéficier de l'accès du projet d'A48 (rappelons que ce projet concernant 174 hectares dans le Scot de 2007, et que les élus locaux ont souhaité maintenir une enveloppe de 80 ha compte-tenu des acquisitions foncières entreprises ces dernières années).

Les autres orientations pour un développement économique de qualité et durable sont cohérentes avec celles du Scot de l'agglomération lyonnaise.

- **En matière de commerce**, votre Scot a fait l'objet d'un approfondissement dans ses différentes pièces et fait l'objet d'un **Document d'Aménagement Artisanal et Commercial (DAAC)**. Votre analyse se fonde sur les mêmes critères que ceux du Scot de l'agglomération lyonnaise : hiérarchisation des niveaux de polarités commerciales en fonction de la fréquence des achats (quotidien, hebdomadaire, occasionnel, exceptionnel).

Il localise désormais les différentes polarités commerciales ce qui permet bien d'apprécier les correspondances avec celles de notre Scot. Parmi les huit zones de commerce d'importance identifiées par votre Scot, deux figurent à proximité de l'agglomération lyonnaise :

- **La zone de Bois Bernet à Vilette d'Anthon** pour laquelle seule une extension d'un hectare (soit environ 20% de la surface occupée actuellement) est rendu possible ;
- **La zone de la Garenne en entrée Ouest de Charvieu-Chavagneux** le long de la RD517 : une nouvelle zone de 12 hectares à vocation mixte (industrielle, artisanale, tertiaire et commerciale) dont 5 hectares dédiés au commerce (zone organisée autour d'un hypermarché ou supermarché, éventuellement accompagné d'une galerie commerçante).

Cette dernière zone est conséquente et, outre le fait qu'elle pourrait avoir un impact non négligeable sur le maintien des commerces situés en centralité de l'agglomération pontoise, sa zone de chalandise devrait également intégrer les communes du Sepal situées en frange Est de l'agglomération, telles que Jons et Pusignan. Ainsi, dans la perspective de fabriquer une aire métropolitaine lyonnaise

cohérente et sans couture, il nous semblerait opportun de **travailler collectivement sur l'impact de ce projet commercial sur les commerces environnants.**

Enfin, le Sepal se félicite que votre stratégie commerciale s'inscrive en cohérence avec la « **charte pour un aménagement commercial durable et de qualité** » de l'inter-Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise co-signée par les présidents de Scot et certaines enseignes (cf. Doo page 13).

- **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.

Comme détaillé précédemment, il prévoit une réduction conséquente de la consommation foncière du territoire à horizon 2040, ce qui est cohérent avec l'objectif porté par l'inter-Scot 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.

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 d'importance régionale (corridor « axe ») reliant le canal de Jonage et les marais de Charvas**, pour lequel une délimitation a été faite à la parcelle à l'image de celle du Scot de l'agglomération lyonnaise (cf. zoom 19 page 75 – et non zoom 18 comme indiqué sur la carte page 56) ;
- du **corridor écologique d'importance régionale (corridor « fuseau ») qui relie la plaine d'Heyrieux aux reliefs de l'Isle Crémieux** en passant entre les tissus urbanisés de Colombier-Saugnieu, Satolas-et-Bonce et Chamagnieu (localisation sur la carte du Doo page 56).

Notons que le Sage de l'Est Lyonnais a élaboré un programme d'action pour la préservation et la remise en bon état de ces corridors dans le cadre d'un contrat vert et bleu.

Concernant la ressource en eau, le Sepal se réjouit que votre Scot prenne en compte les orientations du Sage de l'Est Lyonnais, à cheval sur nos deux territoires, et le Sage de la Bourbe en limite de notre territoire. 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 nos deux territoires, la préservation de la ressource en eau constitue 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 (page 30) traite bien de la question des **carrières qui constituent 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 et de lutte contre la vulnérabilité

énergétique des ménages. 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 avec intérêt les orientations du Doo en matière de **développement des énergies renouvelables qui sont déclinées par filière**. La transition énergétique constitue en effet un levier économique majeur pour notre aire métropolitaine lyonnaise et le développement de certaines filières d'EnR nécessite des rapprochements étroits entre nos territoires.

**En conclusion, le Sepal émet un avis favorable au projet de Scot arrêté le 22 novembre 2018 par le Syndicat mixte du Scot de la Boucle du Rhône en Dauphiné, conduit dans un esprit métropolitain et un contexte interdépartemental.**