

AVIS DU SEPAL
SUR LE PROJET DE SCOT DES RIVES DU RHÔNE
(ARRÊTÉ LE 14 FÉVRIER 2019)

Le Sepal a pris connaissance du projet de Scot arrêté le 14 février 2019 par le Syndicat mixte du Scot des Rives du Rhône.

Cette révision est justifiée par l'extension du périmètre du Syndicat mixte à 5 nouvelles intercommunalités du Nord-Drôme et du Nord-Ardèche (mars 2013) puis à la Communauté de Communes du Val d'Ay (ex Territoire de Beaurepaire) en février 2018.

Le périmètre du Syndicat mixte recouvre désormais **153 communes** (près de deux fois plus que le Scot précédent) répartis en **6 EPCI**, et accueille une population d'environ **273 000 habitants**.

La révision du Scot prend en compte les dernières évolutions législatives et réglementaires, et notamment la loi Engagement Nationale pour l'Environnement.

PHILOSOPHIE GÉNÉRALE ET ARCHITECTURE DU PROJET DE SCOT DES RIVES DU RHÔNE

Le Scot des Rives du Rhône 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 des orientations partagées à l'échelle de l'inter-Scot :

- en prenant en compte la **sémiologie et le vocabulaire communs** d'harmonisation de nos Scot, que ce soit pour l'armature urbaine, les sites économiques, les commerces, les espaces naturels, le réseau de transport en commun, etc...
- en intégrant dans son projet les **orientations du chapitre commun métropolitain** de l'inter-Scot (annexé au Scot).

Concernant les grands choix d'aménagement du territoire, le projet exprime une continuité dans ses objectifs et orientations par rapport au Scot précédent, même s'il marque quelques inflexions :

- **en matière de développement démographique** : passage d'un rythme de croissance annuelle d'environ 1%/an dans le précédent Scot à un rythme d'environ 0,7%/an. Cette adaptation du taux est justifiée par :
 - le tassement de la croissance observée ces dernières années sur le territoire des Rives du Rhône,
 - le renforcement des politiques d'accueil de la métropole lyonnaise, « *qui conduit de très volontaristes politiques de l'habitat, de déplacements et du cadre de vie pour maintenir sur place des ménages qui auparavant*

déménageaient dans les couronnes périphériques » (extrait du PADD page 9),

- l'intégration de territoires aux tendances démographiques passées moins fortes, notamment dans le secteur ardéchois,
 - l'ambition de préserver le cadre de vie et les ressources du territoire.
- Une inflexion dans la consommation d'espaces naturels et agricoles : en comparaison avec la période 2005-2015, le Scot des Rives du Rhône justifie une **réduction d'environ 45% des consommations foncières** pour l'habitat et le développement économique.
 - Un développement économique structuré autour de **5 sites d'envergure métropolitaine ou régionale** dont la **capacité d'accueil à long terme est de l'ordre du 350-400 ha**. Ces sites sont complétés localement par des zones d'échelle Scot et des zones dites de bassin de vie ; sur le territoire de Vienne Condrieu Agglomération qui jouxte l'agglomération lyonnaise, ces sites représentent une capacité d'accueil total d'environ 90 ha.
 - 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.
 - Une **prise en compte renforcée des enjeux environnementaux**, et notamment la formalisation de nouveaux objectifs en matière de transition énergétique, de préservation de la ressource en eau et de la trame verte et bleue.
 - 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'organisation territoriale multipolaire affirmée dans 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 :

- **3 polarités d'agglomération** multi communales, qui ont vocation à accueillir près de 40% de la croissance démographique attendue et une grande partie des emplois : Vienne, Annonay et Roussillon-Saint-Rambert-d'Albon ;
Précisément, le projet de Scot maintient les objectifs de développement de la polarité Viennoise - autour de 273 logements par an - et la positionne comme « *tête de pont entre la métropole lyonnaise et le territoire des Rives du Rhône, amenée à accueillir des activités spécifiques liées à la métropole et à rayonner sur le territoire, notamment en partie Nord* » (extrait du PADD page 7) ;
- 4 polarités intermédiaires, composées parfois de plusieurs communes regroupées autour de Condrieu, Pélussin, Beaurepaire et Saint-Vallier. Elles peuvent accueillir près de 10% des nouveaux habitants à horizon 2040 ;

- Des polarités locales susceptibles d'accueillir 15% des nouveaux habitants ;
- et les nombreux villages pouvant accueillir un peu plus de 35% des nouveaux habitants.

APPROCHE THÉMATIQUE

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**

Le Scot des Rives du Rhône contribue de manière significative au développement métropolitain (+47 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2040 et + 34 750 logements).

L'organisation du développement résidentiel est notamment fondée sur :

- une hiérarchie urbaine globalement similaire au précédent Scot (cf. ci-avant), adaptée à l'organisation multipolaire prônée par l'inter-Scot ;
- une déclinaison des objectifs de production de logements par typologie de commune qui permet une traduction précise de la hiérarchie urbaine énoncée ci-avant ;
- une intensification du renouvellement urbain, notamment par l'identification des secteurs à fort potentiel dans les polarités d'agglomération et les polarités intermédiaires ;
- une diversification des formes urbaines et des densités minimales globalement cohérentes avec celles de l'agglomération lyonnaise (15 à 35 logements à l'hectare en moyenne selon la typologie de commune) ;
- la réalisation d'au minima 20% de logements locatifs abordables dans la production neuve des polarités d'agglomération et intermédiaires (recommandation d'en produire 5 à 15% dans les polarités locales et les villages), et 25% de logements locatifs sociaux pour les communes soumises à la loi SRU. Ces objectifs s'avèrent moins volontaristes que ceux de l'agglomération lyonnaise ;
- une attention à la qualité urbaine et architecturale des nouveaux projets d'habitat.

- **En matière de déplacement,**

Le projet de Scot révisé tente de remédier, à son niveau, à une mobilité tournée quasi-exclusivement sur l'usage de la voiture individuelle.

Ainsi, les Scot de l'agglomération lyonnaise et Rives du Rhône concordent dans leur volonté de renforcer l'articulation urbanisme/déplacement, notamment à travers la valorisation des pôles gares et la recherche d'une meilleure coordination des politiques de mobilité à l'échelle métropolitaine.

Les objectifs d'amélioration de la desserte ferroviaire inscrits dans le Doo (p.97) sont pour certains d'entre eux réalisables, à court –moyen terme (confort des rames, aménagement de gares...) ; pour les autres, leur réalisation est conditionnée à des investissements d'ampleur nationale au cœur du réseau ferré pour désaturer le « nœud ferroviaire lyonnais » - NFL (nœud ferré national situé à Lyon). Ces aménagements de long terme sur le NFL, qui feront l'objet d'un débat public d'opportunité au printemps 2019, sont seuls à même de générer un saut de capacité et de répondre aux besoins de nouvelles liaisons infra-régionales.

Compte tenu de son intérêt pour le développement de l'ensemble de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Etienne et du territoire des Rives du Rhône, le projet NFL long terme, sa finalité, ses caractéristiques, mériteraient d'être présentés dans les différentes pièces du Scot et son intérêt fermement réaffirmé, dans la partie consacrée aux améliorations ferroviaires.

Pour les autres infrastructures de transport, les principales orientations du Scot Rives du Rhône s'inscrivent, comme celles du Scot de l'agglomération lyonnaise, dans le cadre métropolitain fixé par la DTA même si les deux territoires expriment, dans leurs documents respectifs, des réserves ou des conditions vis-à-vis de ces infrastructures (COL, CFAL et projet de shunt de Ternay).

Le Sepal souscrit à la proposition d'une réflexion métropolitaine (inter-Scot) conjointe autour de l'axe de la RD75, de Vienne à l'Isle d'Abeau et à l'aéroport de Saint-Exupéry. Il propose que cette démarche partenariale soit également engagée vis-à-vis du projet de liaison au Nord Est de l'agglomération viennoise (entre la RD75-RD502 et la RN7-A46), inscrit au Scot Rives du Rhône et au PDU de Vienne et dont l'opportunité et la faisabilité doivent être finement étudiées.

Enfin, les Scot Rives du Rhône et de l'agglomération lyonnaise partagent une communauté de vue sur le système portuaire métropolitain multi-sites et plus globalement sur la nécessité d'augmenter les trafics multimodaux de marchandises. Concernant plus spécifiquement le site industrialo-portuaire de Givors-Loire sur Rhône, tous deux s'accordent sur la nécessité d'améliorer l'accessibilité ferrée et routière de ce site et, pour toute nouvelle implantation, de limiter l'impact des trafics poids lourds dans les traversées de Vienne et de Givors. **Ces éléments mériteraient d'ailleurs d'être rappelés plus explicitement dans les prescriptions/recommandations du Scot.**

- **En matière économique**

Le Scot Rives du Rhône contribue de manière significative au développement économique métropolitain à travers 5 zones de rang métropolitain voire régional : le site industrialo-portuaire de Loire-sur-Rhône, les plates-formes chimiques de Saint-Clair-du-Rhône / Les Roches de Condrieu et de Roussillon / Salaise-sur-Sanne, la ZIP Inspira de Salaise-Sablons, le Parc d'Activités Axe 7.

En dehors de ces sites, le Scot révisé donne une priorité forte au développement tertiaire sur l'agglomération de Vienne et souhaite conforter sa fonction métropolitaine supérieure, en accroche à la métropole lyonnaise et aux dynamiques européennes qui s'y jouent.

Par ailleurs, en accord avec les arbitrages métropolitains effectués dans le cadre de l'inter-Scot, le projet de Scot révisé priorise l'accueil **d'activités logistiques** dans les secteurs bénéficiant d'une desserte multimodale et dans lesquelles l'impact sur les espaces résidentiels (nuisances) sera réduit.

Le projet de Scot édicte des principes communs avec l'agglomération lyonnaise concernant l'aménagement durable des zones d'activités (qualité, densité, desserte).

Ces objectifs restent cohérents avec la vision et les principes édictés au niveau de l'inter-Scot : organisation multipolaire, complémentarité du développement économique, qualité des espaces d'activités.

- **En matière de commerce**

Le projet de Scot révisé comprend un Document d'Aménagement Artisanal et Commercial (DAAC) dont les principes s'avèrent convergents avec ceux édictés au Scot de l'agglomération lyonnaise : hiérarchisation commerciale, recherche d'un meilleur équilibre 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.

Le DAAC marque notamment un frein important à l'extension des zones commerciales de périphérie, à l'exception de certains sites au Sud des Rives du Rhône, hors des espaces d'interface ; il interdit également les commerces le long des axes porteurs de flux, tels que la RN7.

- **En matière d'environnement**

Le volet environnemental du projet de Scot révisé est renforcé sur les volets consommation foncière, énergie-climat, eau et trame verte et bleue, en conformité avec les nouveaux documents cadres et la loi ENE.

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 la trame verte et l'agriculture périurbaine de proximité.

Les grandes entités naturelles et agricoles identifiées par la DTA sont également prises en compte et préservées par le projet de Scot révisé. Ces grandes entités sont reliées entre elles par des corridors écologiques qui correspondent à ceux identifiées et préservées dans le Scot de l'agglomération lyonnaise au contact de nos deux territoires (Balmes Viennoises, Pilat, Vallée du Gier).

De même, le projet de Scot révisé traite bien de la question des carrières qui constituent un enjeu majeur pour une aire métropolitaine Lyon-Saint-Etienne qui prévoit un développement important en matière de construction. Cette question ne peut trouver de réponse pertinente et durable dans un cadre départemental mais seulement à l'échelle des bassins de production et de consommation.

Enfin, le Sepal relève avec intérêt les nouvelles prescriptions et recommandations du projet de Scot révisé en matière de transition énergétique, mais aussi d'économie circulaire par la valorisation des déchets qui constituent une véritable « ressource ».

En conclusion, le Sepal émet un avis favorable au projet de Scot arrêté, conduit dans un esprit métropolitain.