

AVIS DU SEPAL SUR LE PROJET DE SCHÉMA RÉGIONAL D'AMÉNAGEMENT, DE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET D'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES (SRADDET) DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

(ARRÊTÉ LES 28 ET 29 MARS 2019)

Le Sepal a pris connaissance avec intérêt du projet de Sraddet arrêté par la Région Auvergne-Rhône-Alpes lors de l'Assemblé plénière des 28 et 29 mars 2019 et soumis pour avis aux personnes publiques associées.

1_ Présentation du Sraddet et de l'ambition régionale

Introduit par la loi NOTre, le Sraddet est un document de planification structurant pour le développement et l'aménagement du territoire régional; il se substitue à la plupart des schémas et plans régionaux : Schémas Régionaux d'intermodalité (SRI), Schéma Régionaux des Infrastructures de Transports (SRIT), Schémas Régionaux Climat-Air-Énergie (SRCAE) et Schémas Régionaux de Cohérence Écologique (SRCE), et « Plans déchets » régionaux.

Il est composé:

- d'un rapport d'objectifs (RO) illustré par une carte synthétique à valeur indicative ;
- d'un fascicule des règles (FR) ;
- de documents annexes.

De son état des lieux, la Région tire trois constats principaux :

- une région fortement organisée selon des corridors nord-sud, principalement autour de la vallée du Rhône ;
- un profond déséquilibre démographique, économique, en équipements d'infrastructures,... au sein de la nouvelle entité régionale, entre l'ex territoire d'Auvergne et l'ex territoire rhônalpin ;
- un dangereux mouvement de décentrement vers l'est de l'Europe des corridors de circulation et des grands axes de développement.

Face à ces constats, le projet de Sraddet est porteur d'une ambition régionale à l'horizon 2030 que la Région résume par la phrase suivante : « Faire du trait d'union entre l'Auvergne, le Rhône et les Alpes un nouveau potentiel de développement et d'ouverture sur le monde. »

Pour ce faire, le projet de Sraddet Auvergne-Rhône-Alpes fixe plusieurs **objectifs stratégiques et opérationnels**, précisés pour certains par **43 règles** adressées aux autorités et collectivités compétentes (dont la Région).



2_ LES LIENS JURIDIQUES ENTRE LE SRADDET ET LE SCOT

Les Scot, à défaut les PLU(i), les PDU, les PCAET et les chartes des PNR doivent prendre en compte les objectifs du Sraddet et être compatibles avec les règles générales du fascicule de ce schéma.

Ainsi, le Scot de l'agglomération lyonnaise devra se mettre en compatibilité avec le Sraddet Auvergne-Rhône-Alpes lors de sa prochaine révision.

Le choix de la Région a été fait de proposer un Sraddet « certes prescriptif dans l'esprit de la loi, mais respectueux des compétences des acteurs locaux ». Ainsi, le Sepal se réjouit du principe de subsidiarité Sraddet / Scot retenu par la Région, qui fait confiance aux Scot pour respecter le cap donné par le Sraddet et s'appuie sur eux pour le décliner localement (notamment en matière de limitation de consommation d'espaces, de développement de surfaces commerciales et de production de logements).

Toutefois, le fascicule attribue à plusieurs reprises aux Scot des règles qu'ils ne sont pas en mesure de prescrire au regard de leurs compétences décrites dans le code de l'urbanisme. De même, le fascicule exprime parfois des obligations « de forme » (contenu du document ou procédures), alors qu'il devrait se limiter à des exigences « de fond ». La formulation de certaines règles devra donc être adaptée pour éviter toute fragilité juridique : que ce soit du Sraddet en tant qu'il excède parfois le champ de ses compétences, ou des Scot (et des autres documents) à qui il serait reproché une incompatibilité avec une règle que le Sraddet n'aurait dû exprimer sous cette forme.

Le présent avis identifie la plupart de ces règles qui méritent des ajustements d'écriture, notamment en annexe.

Le Sepal s'associe également aux douze autres Scot de l'inter-Scot de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Etienne (Amelyse) dans l'expression d'un avis commun sur le projet de Sraddet qui figure en annexe 2 du présent document.

3_ COHÉRENCE DU PROJET DE SRADDET AVEC LE SCOT DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE

L'analyse du projet de Sraddet appelle de la part du Sepal les observations suivantes, déclinées par grandes thématiques.

3.1 ORGANISATION ET ÉQUILIBRES TERRITORIAUX

Le projet de Sraddet porte l'objectif de « promouvoir une organisation multipolaire qui renforce les complémentarités des territoires et qui favorise les fonctionnements de proximité à l'échelle locale », celui de « garantir un cadre de vie de qualité pour tous », « une offre de services correspondant aux besoins en matière de numérique, proximité, mobilité, santé et qualité de vie », ou encore de « faire une priorité des territoires en fragilité ».



Le Sepal souscrit à ce modèle d'aménagement du territoire qui est d'ores et déjà traduit, à son échelle, dans le Scot de l'agglomération lyonnaise.

Toutefois, dans l'affirmation de ces objectifs généraux, le Sepal regrette, comme l'ensemble des élus de l'inter-Scot, le manque de reconnaissance des systèmes territoriaux métropolitains, et notamment celui de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Etienne. Convaincu que les territoires urbains, ruraux et périurbains qui composent ces aires métropolitaines interagissent entre eux, le Sepal considère que le « fait métropolitain » (reconnu par ailleurs par le CGET) est une caractéristique et une singularité de la Région Auvergne Rhône-Alpes tout aussi importante que son caractère montagnard et rural.

Aussi, à titre d'exemple, et à l'exception de l'agglomération du Grand Genève, les aires métropolitaines (Lyon-Saint-Etienne, Grenoble et le sillon alpin, Clermont-Ferrand et sa région) ne sont pas identifiés dans le projet de Sraddet comme « territoires à enjeux d'échelle régionale » alors qu'ils jouent un rôle de locomotive fondamentale à leur échelle¹, notamment sur des sujets majeurs comme l'emploi, la transition énergétique ou encore les mobilités.

Par ailleurs, la prise en compte des territoires en difficulté semble, de manière générale, fondée sur une opposition entre des territoires urbains riches et dynamiques et des territoires ruraux en fragilité, alors que localement, les grandes agglomérations concentrent également des difficultés, notamment en **quartier politique de la ville** (QPV)².

Enfin, dans l'état des lieux sur « *Une région touristique de rayonnement international* »³, **les grandes villes patrimoniales** (telles que la ville de Lyon dont le cœur historique est classé à l'UNESCO) ne sont pas citées alors même qu'elles attirent de nombreux touristes nationaux et étrangers. Seuls sont recensés les petites cités ou plus beaux villages de France sur la carte synthétique du RO.

Le Sepal se félicite en revanche de l'identification de la **Plaine Saint-Exupéry** comme territoire à enjeux d'échelle régionale. Il s'agit en effet d'un secteur stratégique ayant fait l'objet d'une démarche spécifique et partenariale, reconnue dans la DTA et le Scot de l'agglomération lyonnaise; il cumule des enjeux en matière de mobilité et d'accessibilité régionale, nationale et européenne (aéroport et gare de Lyon-Saint Exupéry, développement de nouvelles infrastructures d'accessibilité et d'intermodalité), de développement économique et logistique ou encore de préservation des espaces et des ressources (foncier agricole, espaces naturels, eau...).

Afin de garantir le modèle multipolaire et un cadre de vie de qualité, le projet de Sraddet fixe une série d'objectifs et de règles, en grande partie déjà déclinés dans le Scot de l'agglomération lyonnaise : limitation de l'étalement urbain par une gestion économe et une approche intégrée de la ressource foncière, préservation des espaces agricoles, naturels et

² Cf. RO pages 17-19

¹ Cf. Objectif 3.5

³ Cf. RO pages 22-23



forestiers, redynamisation des centre-ville, offre diversifiée en logements, cohérence entre urbanisme et déplacement, densification et optimisation du foncier économique existant,...

En la matière, le Sepal se réjouit de la confiance faite aux Scot dans la détermination de la hiérarchisation de l'armature urbaine et la territorialisation des objectifs de production de logements. Il se félicite d'ailleurs de la valorisation dans le projet de Sraddet des travaux de l'inter-Scot de l'Amelyse sur les « Recommandations pour une harmonisation de la sémiologie et du vocabulaire employés ».

De même, le projet de Sraddet laisse le soin aux Scot de définir les objectifs quantitatifs de réduction de la consommation foncière; néanmoins la rédaction de certaines règles du fascicule mériteraient d'être revues, en particulier celles relatives à la production de logements neufs, conditionnée dans le projet de Sraddet, à la réhabilitation <u>préalable</u> des logements dégradés, au traitement de l'habitat indigne ou encore à la lutte contre la vacance. Il en va de même de la création de nouvelles zones d'activités, conditionnée à la densification et à l'optimisation des zones d'activité existantes. De telles rédactions semblent trop restrictives⁴, particulièrement dans les zones tendues comme l'agglomération lyonnaise qui connaissent localement une situation de pénurie foncière, et mériteraient par conséquent d'être revues⁵.

Concernant les projets à enjeux structurant pour le développement régional, la Région précise ceux dont il s'agira de garantir la réalisation dans les Scot en préservant le foncier et/ou en adaptant les règles d'urbanisme. Au-delà des projets économiques ou touristiques cités – Plaine Saint-Exupéry, Véloroutes-voie vertes, Vallée mondiale de la gastronomie...-le Sraddet mentionne :

- les grandes infrastructures de transport soutenues par la Région, et notamment la nouvelle liaison autoroutière entre Saint-Etienne et Lyon : au sujet de cette dernière, le Sepal rappelle son opposition au projet d'A45 tel qu'il est envisagée à ce jour en ce qu'il constitue une nouvelle pénétrante dans l'agglomération lyonnaise (cf. remarque infra).
- « les parcs d'activités économiques d'intérêt régional » sans toutefois que la Région en dresse une liste exhaustive⁶. Celle-ci est en cours de définition et fera l'objet d'une délibération spécifique ultérieure, ce qui ne laisse aucune possibilité aux territoires de s'exprimer sur ces choix, ni même d'ailleurs d'apprécier les conséquences d'un tel classement. Le Sepal réserve ainsi son avis sur cette règle du fascicule.

-

⁴ Cf. règles 3, 4 et 5

⁵ Le terme « avant tout projet d'extension ou de création » est trop fort et presque contradictoire avec la volonté d'en faire une « préférence ».

⁶ Cf. règle 9



3.2 INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET MOBILITÉS

3.2.1 Grandes infrastructures

À l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise, le projet de Sraddet soutient les projets d'infrastructures de transports majeures suivants :

- Les accès français au tunnel transfrontalier du Lyon-Turin.
- Le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL)
- Le renforcement ou la création des infrastructures de transports nécessaires pour accroitre la capacité du nœud ferroviaire lyonnais à long terme (NFL).
- L'aménagement et le renforcement de l'infrastructure ferroviaire entre Lyon et Grenoble pour accueillir des liaisons à grandes vitesses performantes.
- La ligne nouvelle à grande vitesse entre Paris-Orléans-Clermont Ferrand et Lyon (POCL) ainsi que les aménagements nécessaires pour l'amélioration des liaisons existantes Paris- Clermont et Clermont-Lyon.
- La nouvelle liaison autoroutière entre Saint-Etienne et Lyon
- Les infrastructures et équipements de transports nécessaires au développement de la plaine de Saint-Exupéry et d'une optimisation de l'usage de la gare de Lyon Saint-Exupéry.
- Les infrastructures et équipements de transport programmés dans le cadre des Contrats de Plan État-Région (CPER), du Contrat de Plan Interrégional État Région (CPIER) « Plan Rhône », et de la stratégie nationale portuaire.
- Les sites permettant le transbordement des marchandises de la route vers le fer et le fleuve par les différentes techniques d'intermodalité mobilisables (combiné, autoroute ferroviaire, etc.).

Le Scot de l'agglomération lyonnaise intègre d'ores et déjà ces projets d'infrastructures inscrits pour la plupart dans la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'aire métropolitaine lyonnaise. Le Sepal souhaite toutefois apporter quelques nuances quant à la description de certains projets dans les différentes pièces du projet de Sraddet.

Concernant les infrastructures ferrées :

Le Sepal soutient l'objectif à long terme (2025 et au-delà) de la Région de « Renforcer la mobilisation pour la réalisation des grands projets » et notamment le NFL, les accès français du Lyon-Turin ainsi que le CFAL. S'agissant de ce dernier, le Sepal rappelle sa préférence pour un passage en jumelage avec la LGV Méditerranée – à défaut pour une infrastructure enterrée - pour ne pas multiplier les coupures dans le tissu urbain et les espaces agricoles de l'agglomération.

S'agissant plus particulièrement du nœud ferroviaire lyonnais qui fait actuellement l'objet d'un débat public sur ses aménagements de long terme, le Sepal se réjouit globalement du soutien de la Région aux investissements capacitaires et de sa volonté d' « Accroître la capacité du nœud ferroviaire lyonnais, à long terme, pour répondre à



l'augmentation des besoins de longue distance, renforcer les transports du quotidien pour tendre vers une offre de desserte au quart d'heure dans la métropole lyonnaise, améliorer la performance des relations avec les autres métropoles de la région, et contribuer au développement du fret » (cf. RO page 144).

Néanmoins, s'agissant de la formulation de la page 105 du rapport d'objectif, celle-ci précise que « Dans une vision de long terme post 2030, et sans remettre en cause le rôle de la gare Lyon Part-Dieu comme hub majeur d'accès à la grande vitesse, [il convient de] renforcer le rôle de Lyon-Saint-Exupéry en tant que vraie gare régionale d'accès à la grande vitesse avec des correspondances TER et une connexion renforcée avec les autres gares de la métropole lyonnaise. »

Le Sepal juge cette rédaction ambigüe quant au rôle de hub TGV/TER qu'elle laisse présager à terme pour la gare Saint-Exupéry ; elle semble ainsi orienter les investissements capacitaires vers des scénarios alternatifs au renforcement de l'axe central Saint-Clair-Guillotière présentés lors du débat public NFL. Elle s'écarte en ce sens de la position défendue par le Sepal, à savoir :

- la volonté de conforter à Part-Dieu une gare centrale forte assurant les correspondances entre les liaisons grandes lignes (notamment TGV) et régionales, interconnectée au réseau de transports collectifs urbains ;
- le soutien aux aménagements de long terme qui visent à renforcer l'axe central Saint-Clair-Guillotière passant par la Part-Dieu ;
- la possibilité, au regard de sa double vocation de gare d'aéroport et de gare de territoire, d'envisager en gare de Saint-Exupéry le développement de nouvelles dessertes dans un principe de complémentarité et non d'opposition ou de substitution à Part-Dieu.

Le Sepal souhaite à ce titre que la formulation en page 105 du Rapport d'objectifs soit modifiée et rendue plus cohérente avec la rédaction proposée en page 144 de ce même document.

Concernant les infrastructures routières :

Concernant la nouvelle liaison autoroutière entre Saint-Etienne et Lyon, qui figure dans le schéma du réseau de voirie du Scot de l'agglomération lyonnaise : le Sepal tient à rappeler que, s'il soutient le besoin d'améliorer l'accessibilité routière et ferrée entre les deux métropoles, il s'oppose au projet d'A45 tel qu'envisagée à ce jour dans la mesure où il entre en contradiction avec les orientations du Scot (cf. page 24 du Doo) ; ce projet constituerait, en effet, une nouvelle pénétrante dans l'agglomération lyonnaise et y ramènerait du trafic supplémentaire sur une A450 déjà congestionnée.

Par ailleurs, le Sepal s'étonne que le projet de Sraddet ne fasse nullement mention de l'enjeu d'écarter le trafic de grand transit routier Nord-Sud du centre de l'agglomération lyonnaise par la réalisation d'un **itinéraire de grand contournement** et le bouclage du périphérique.



3.2.2_ Fret et logistique

Le projet de Sraddet incite à la complémentarité des grands équipements d'intermodalité fret et à leur montée en puissance. L'organisation des flux de marchandises dans la grande région lyonnaise, située au cœur des échanges nationaux et européens, constitue un enjeu majeur reconnu et partagé dans le Scot et le Sraddet.

Concernant les aménagements portuaires, toutefois, le Sepal s'étonne de l'inscription dans l'une des cartes du RO (page 137) d'un **projet d'« autoroute ferroviaire » à long terme** sur le Port Lyon Édouard Herriot.

Nullement évoqué avec les acteurs concernés, ce projet semble antinomique avec la volonté locale d'optimiser les capacités actuelle d'un port situé en cœur d'agglomération, et d'accueillir prioritairement des fonctions liées aux besoins économiques et d'approvisionnement de l'agglomération lyonnaise. Il apparaît, en outre, peu cohérent avec les orientations du « Schéma portuaire du pôle métropolitain lyonnais et de ses territoires d'influence » (2015) et la Directive Territoriale d'Aménagement (approuvée en 2007, modifiée en 2015) qui envisage d'autres secteurs de l'agglomération lyonnaise pour ce type d'équipement.

Aussi, le Sepal souhaite que ce projet d'autoroute ferroviaire, nécessaire pour le développement économique de la Région et de l'aire métropolitaine lyonnaise, soit envisagé sur un site mieux configuré à la multimodalité rail-route, à savoir au Sud de l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry, ainsi que le prévoient la DTA et le Scot de l'agglomération lyonnaise.

À noter que le projet de Sraddet mentionne un projet d'autoroute ferroviaire au Sud de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry dans son objectif 5.5. Il s'agirait de le faire figurer sur la carte de synthèse et d'assurer ainsi une cohérence entre les différentes pièces du Sraddet.

3.2.3 Mobilités voyageurs

Le projet de Sraddet souhaite « répondre aux besoins de mobilité en diversifiant les offres et services en fonction des spécificités des personnes et des territoires », en proposant plusieurs actions dont voici une synthèse pour le territoire de l'agglomération lyonnaise :

- Garantir l'accessibilité régionale et nationale en développant une offre structurante de transports collectifs d'intérêt régional ferroviaire et routière reliant l'ensemble des pôles urbains de la région.
- Améliorer la performance de l'offre de transports collectifs pour les liaisons Lyon-Grenoble, Lyon-Clermont-Ferrand, Lyon-Chambéry-Annecy, Lyon-Genève et Lyon-Saint-Etienne.
- Coordonner cette offre avec l'offre nationale sur les portes d'entrée grande vitesse ferroviaire et aéroportuaire du territoire Auvergne-Rhône-Alpes, dont Lyon et Saint-Exupéry.



- Dans les territoires urbains et périurbains, s'appuyer sur le réseau ferroviaire et l'articuler avec les autres modes pour répondre au besoin de capacité en vue d'offrir une desserte de type « RER ».
- Renforcer l'attractivité de l'offre dans les bassins métropolitains, dont celui de l'aire métropolitaine lyonnaise, avec un objectif de desserte au minimum à la demi-heure, voire au quart d'heure sur les axes les plus chargés.
- Compléter en tant que de besoin les dessertes ferroviaires par des offres de transports collectifs en site propre de type « bus à haut de niveau de service ».
- Développer des solutions de transport collectif innovantes adaptées à la spécificité des territoires : transports par câbles, navettes autonomes, navettes fluviales, transports à la demande, etc.
- Déployer et promouvoir en lien avec l'ensemble des autorités organisatrices, les autres alternatives à l'usage de la voiture solo : voiture partagée (covoiturage, autopartage, etc.) et autres usages partagés, modes actifs etc.

Le Sepal partage l'ensemble de ces mesures et approuve l'objectif de définir des **bassins de mobilité cohérents** sur l'ensemble de la Région.

Le Sepal approuve également l'intérêt d'identifier et de réserver le foncier nécessaire à l'évolution des équipements et au développement des pôles d'échanges d'intérêt régional; toutefois, il s'agirait que la Région identifie plus précisément dans le Sraddet ceux qu'elle considère comme « d'intérêt régional » en concertation avec les acteurs locaux compétents.

3.2.4_ Lien urbanisme / transports

Le projet de Sraddet porte l'objectif de « consolider la cohérence entre urbanisme et déplacements » qui rejoint les orientations du Scot de l'agglomération lyonnaise et le chapitre commun de l'inter-Scot de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Etienne.

Toutefois, cet objectif semble insister davantage sur la mise en adéquation de l'urbanisation avec l'offre actuelle en transports en commun, et moins sur l'amélioration de l'offre de services, rendue parfois nécessaire pour accompagner le développement économique et résidentiel des territoires. En outre, les efforts d'intensification du développement dans les secteurs autour des gares de l'étoile ferroviaire se sont parfois accompagnés d'une baisse du niveau de service sur certaines branches particulièrement dommageable pour des territoires ne bénéficiant que de peu d'alternatives à la voiture.

C'est la raison pour laquelle le Sepal regrette globalement l'insuffisante expression par la Région d'une vision stratégique et partagée de l'évolution des services ferroviaires à moyen-long-terme sur les différentes branches du réseau. L'affirmation de cette vision est essentielle pour les structures porteuses de Scot, dont le rôle est d'organiser

_

⁷ Cf. règle 16 et RO page 131 (aucune liste, ni carte des PEM d'intérêt régional)



l'aménagement et le développement de leur territoire en articulation étroite avec l'offre structurante de transports collectifs.

À défaut, le Sepal insiste sur la nécessité d'un dialogue constant sur ces sujets entre la Région et les territoires – et en particulier les Scot. C'est pourquoi le Sepal se réjouit de la volonté affichée d'une approche concertée et d'une coordination à l'échelle des bassins de mobilité impliquant l'ensemble des acteurs concernés.

3.3_ COMMERCE

Le projet de Sraddet décrit la stratégie d'urbanisme commercial que la Région souhaite défendre en CDAC dans un objectif intitulé « Limiter le développement de surfaces commerciales en périphérie des villes en priorisant leurs implantations en centre-ville et en favorisant la densification des surfaces commerciales existantes ». Les actions décrites dans cet objectif ainsi que dans la règle n°6 concernant la régulation de l'urbanisme commercial rejoignent globalement celles défendues par le Sepal dans son Scot.

S'agissant de cette règle, qui demande « l'inscription des nouvelles surfaces commerciales importantes dans un projet urbain mixte », elle parait trop limitative alors que cette recherche de mixité devrait concerner l'ensemble des projets commerciaux quelle que soit leur taille.

3.4_ CLIMAT, AIR ET ÉNERGIE

Le projet de Sraddet porte une forte ambition en matière d'atténuation et d'adaptation aux changements climatiques et d'amélioration de la qualité de l'air. Celle-ci rejoint celle des collectivités membres du Sepal qui se sont lancées dans l'élaboration ou la révision de PCAET.

Ainsi, en reprenant les engagements internationaux (Accord de Paris,...) et nationaux (loi relative à la Transition énergétique pour la croissance verte, Stratégie Nationale Bas Carbone, ...), la Région affiche dans son projet de Sraddet les objectifs suivants à l'horizon 2030 :

- une baisse de 15% des consommations d'énergie par rapport à 2015;
- une augmentation de + 54% de la production en matière d'énergie renouvelable par rapport à 2015 ;
- une diminution de 35 à 44% des émissions des différents polluants (NO2, PM, COV).

Le Sepal partage les ambitions énergétiques et climatiques de la Région⁸. Il s'interroge toutefois sur la **rédaction de certaines règles du fascicule parfois trop générales ou trop**

⁸ Pour information, la Métropole de Lyon prévoit -20% de consommation d'énergie et +100% de production d'EnR dans son projet de PCAET



restrictives, posant de possibles difficultés dans leur mise en œuvre, voire des risques juridiques dans la rédaction des futurs documents d'urbanisme.

Ainsi, concernant la règle 28 qui demande aux Scot de « conditionner les ouvertures de projets de création ou d'extension de zones d'activités économique à l'intégration de dispositifs de production d'énergie renouvelable (électrique et/ou thermique) ou de récupération de l'énergie fatale », il s'agirait de préciser le champ d'application de cette règle9.

Par ailleurs, dans l'objectif de développer la mobilité hydrogène, la règle 34 demande aux documents de planification et d'urbanisme de « prévoir un zonage permettant de respecter une zone de chalandise dans laquelle il ne sera pas possible d'installer une nouvelle station à énergie décarbonée ». D'une part, l'élaboration de ce type de zonage ne semble pas relever des documents d'urbanisme et nécessiterait des études spécifiques conséquentes pour les collectivités compétentes ; d'autre part, cette règle apparaît anti-concurrentielle visà-vis des autres énergies décarbonées (GNV, électricité,...).

3.5_ TRAME VERTE ET BLEUE

Le Sepal se réjouit de la bonne reprise par la Sraddet des principales mesures du SRCE Rhône-Alpes vis-à-vis duquel le Scot de l'agglomération lyonnaise a été mis en compatibilité dans le cadre de sa modification en 2017. On y retrouve ainsi l'ensemble des corridors de rang régionaux.

Plus généralement, le Sepal approuve le fait que le Sraddet fasse confiance aux Scot dans la définition des limites à l'urbanisation au regard de la trame verte et bleue. La notion « d'inversion du regard », envisageant le développement du territoire régional à partir de l'armature des espaces naturels et agricoles, est au cœur du projet d'aménagement et de développement du Scot de l'agglomération lyonnaise.

Néanmoins, s'agissant de l'identification par les Scot des zones potentielles de compensation environnementale « indépendamment et en amont des projets », suggérée dans le rapport d'objectif page 99, le Sepal souligne la difficulté de l'exercice tant ces projets, souvent de long terme, sont par nature souvent peu ou mal connus. Cette identification, doit rester du domaine de l'expérimentation et donc du possible, non de l'obligation.

Enfin, le Sepal tient à rappeler à la Région que les Penap (ou PAEN) sont fortement développés dans le Rhône, et notamment sur l'agglomération lyonnaise (12 653 ha de périmètres Penap approuvés en 2014 à l'échelle du Sepal). Cet outil de protection foncière avait d'ailleurs été associé sur notre territoire à un programme d'action financé par la Région

⁹ Quelles zones concernées, communales et intercommunales ? Quid des zones commerciales ?Quelles

modalités de mise en œuvre : qui porte les exigences (collectivité, aménageur, promoteur/utilisateur) A quelle échelle (zone économique, parcelle, bâtiment ?) ?A quelle étape du projet (création de la ZAC, permis d'aménager, permis de construire)?



(le Psader-Penap) dont le Sepal ne peut que regretter l'abandon. Ainsi, ces Penap mériteraient d'être mieux valorisés dans le projet de Sraddet.

3.6_ DÉCHETS

Le projet de Sraddet dispose d'un « tome déchet » adossé au fascicule des règles. Celui-ci reprend les principaux éléments du Plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD).

Il s'agirait de bien préciser dans le Sraddet que ce « tome déchet » concerne directement les acteurs compétents en matière de déchets, et non les Scot qui disposent de peu de leviers en la matière.

CONCLUSION

Au final, le projet de Sraddet reste globalement cohérent avec les objectifs du Scot de l'agglomération lyonnaise et plus largement avec les ambitions défendues dans le cadre de l'inter-Scot.

Le Sepal souhaite toutefois que ce projet puisse évoluer sur l'ensemble des points soulevés dans le présent avis (comprenant ses annexes), et réaffirme ses réserves concernant plus particulièrement :

- La prise en considération des systèmes urbains métropolitains, et plus particulièrement l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Etienne, dans l'ensemble des pièces du projet de Sraddet;
- Les objectifs de la Région concernant les aménagements de long terme sur le NFL, le rôle de la Part-Dieu et les évolutions attendues sur la gare Lyon-Saint-Exupéry;
- Le projet d'autoroute-ferroviaire dans le port Lyon-Édouard Herriot (cf. schéma illustrant l'évolution du système intermodal fret p.137);
- La formulation de certaines règles (cf. sur ce point l'annexe technique) et le besoin de distinguer davantage ce qui relève du Scot, des PLUi ou d'autres documents (PCAET, charte PNR, PDU,...), en prenant toute la mesure du caractère « stratégique » attribué au Scot.



ANNEXE 1: AUTRES REMARQUES PARTICULIÈRES

Carte synthétique

Grands équipements portuaires et d'intermodalité fret :

- Le futur équipement dédié au ferroviaire au Sud de l'aéroport St Exupéry (autoroute ferroviaire, chantier multi-technique,...), inscrit dans la DTA et le Scot de l'agglomération lyonnaise, ne figure pas sur la carte en tant que « chantier de transport combiné rail-route » ou « Plate-forme d'autoroute ferroviaire ». Il est pourtant bien indiqué sur les cartes pages 169 et 226 de « l'état des lieux – Volet mobilité ».
- Le Port de Givors n'existe pas, c'est le même que celui de Loire-sur-Rhône. De même sur Couzon-au-Mont-d'Or, où seul est présent un port de plaisance.

Trame verte et bleue :

L'Ozon n'apparaît pas dans les « milieux aquatiques à préserver ou à restaurer » alors qu'il participe du corridor écologique. Il mériterait certainement d'être rajouté comme c'est le cas dans la carte dédiée dans le fascicule annexe TVB.

Fascicules des règles

Remarques générales :

- Pour éviter tout risque juridique (cf. remarque supra), une rédaction des règles commençant par « Les plans et programmes doivent définir, <u>dans le respect</u> <u>du principe de subsidiarité et de leurs compétences</u>,... » pourrait être plus appropriée.
- Il serait opportun d'identifier les documents et les acteurs ciblés réglementairement pour chacune des règles, à savoir : les Scot, et pour les territoires non couverts par un Scot, les PLU(i) ou cartes communales ; les PDU ; les PCAET ; les chartes de PNR ; et/ou les acteurs des filières déchets.
- Il conviendrait d'être plus explicite et de définir plus précisément (dans un glossaire?) certains « périmètres-cibles » qui correspondent parfois à des « projet urbain mixte » (R6), des « projets d'aménagement » (R23, R24, ...), des « opérations d'aménagement » et des « projets immobiliers » (R19),...
- Règle 16 (page 39): Il est à noter que le Scot ne peut réglementairement « réserver » un foncier. Cela relève du PLU(i). Il s'agirait de réécrire cette règle à destination des Scot.



- Règle 17 (page 26): Il est demandé aux Scot d'intégrer « les mesures nécessaires pour assurer la cohérence des niveaux d'équipements au sein des pôles d'échanges d'intérêt régional concernant la gestion des correspondances (...) des services voyageurs (...), et des services dédiés aux opérateurs de mobilité (...). » Les Scot (mais aussi les PLUi) ne disposent pas de levier opérationnel pour assurer cette règle qui s'adresse davantage aux AOT.
- Règle 19 (page 42): Les documents d'urbanisme ne sont pas les outils les plus adaptés pour mettre en œuvre cette règle. Préférer le terme « les collectivités, en lien avec les opérateurs publics et privés » plutôt que « les Scot et les PLUi », qui pourront néanmoins fixer des grands principes directeurs.
- Règle 23 (page 49): Cette règle est plus contraignante dans sa rédaction que ce qu'impose la loi. Elle est difficilement applicable dans la mesure où elle concerne « tous les projets d'aménagements, neufs ou en requalification » quel que soit leur taille (cf. remarque sur la règle 28 page 11). Par ailleurs, concernant « l'utilisation de matériaux à faible énergie grise », rappelons que la loi ne permet pas aux documents d'urbanisme d'imposer un type de matériaux. Ainsi, pour une meilleure application juridique de cette règle, le Sepal propose, non pas que les Scot « fassent respecter » ces objectifs performanciels, mais qu'ils « visent à atteindre » ces objectifs, comme cela est écrit pour la règle 24.
- Règle 35 (page 64): Le Sraddet demande aux Scot d'« éviter toute urbanisation dans les sites Natura 2000 ». Si le Sepal est attaché à la combinaison des principes des notions d'éviter réduire et compenser les incidences sur ces espaces, ils souhaitent que la formulation soit plus nuancée concernant les zones de protection spéciale (ZPS) liées à la directive européenne oiseau qui concernent parfois de larges espaces. Le code de l'environnement précise qu'il n'y a pas d'interdiction de construction dans ces sites mais invite au respect d'un principe de non altération de l'état de conservation favorable des habitats et des espèces. Il conviendrait dès lors d'ajuster l'écriture de cette règle.
- Règle 36 (page 66): Il serait préférable que les réservoirs de biodiversité à prendre en compte par les Scot soit, comme dans le SRCE Rhône-Alpes, listés dans le corpus de la règle et non seulement cartographiés (cf. renvoi à la cartographie dans la règle), afin de prendre en compte l'évolution de leur périmètre dans le temps.
- Règle 39 (page 71): Il est demandé aux Scot des inventaires et l'identification d'éléments qui ne relèvent pas de son échelle et de son rôle de document stratégique: haies, forêts anciennes et forêts laissées en libre évolution, pelouses sèches, etc...Par ailleurs, le Scot ne peut réglementairement mobiliser des « zonages spécifiques ». Ceci relève du PLU(i). Il s'agirait de réécrire cette règle à destination des Scot.

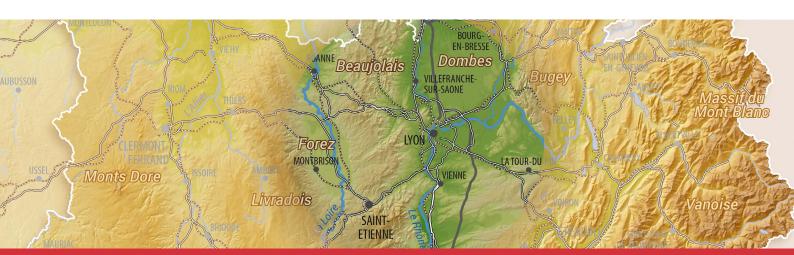


ANNEXE 2 : AVIS DE L'INTER-SCOT DE L'AMELYSE SUR LE PROJET DE SRADDET



Les Scot de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Etienne

AGGLOMÉRATION LYONNAISE
BEAUJOLAIS
BOUCLE DU RHÔNE EN DAUPHINÉ
BUGEY-CÔTIÈRE-PLAINE DE L'AIN
LA DOMBES
LOIRE CENTRE
MONTS DU LYONNAIS
NORD-ISÈRE
OUEST LYONNAIS
RIVES DU RHÔNE
ROANNAIS
SUD LOIRE
VAL DE SAÔNE-DOMBES



Avis des élus de l'inter-Scot de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Étienne

sur le projet de Schéma régional d'aménagement et de développement durable et d'égalité des territoires

Signatures des présidents de Scot de l'inter-Scot de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Étienne

JACQUELINE SELIGNAN

SCOT BUGEY-CÔTIÈRE-PLAINE DE L'AIN

an

JEAN-YVES SECHERESSE

SCOT AGGLOMÉRATION LYONNAISE

JEAN-LUC\REYNAUD

SCOT ROANNAIS

GAËL PERDRIAU

SCOT SUD LOIRE

DANIEL PACCOUD

SCOT BEAUJOLAIS

JEAN-FRANÇOIS NEYRAND

SCOT LOIRE CENTRE

In low Hoya

MICHEL GIRER

SCOT LA DOMBES

DANIEL MALOSSE

SCOT OUEST LYONNAIS

GÉRALD JOANNON

SCOT BOUCLE DU RHÔNE EN DAUPHINÉ

JEAN-CLAUDE DESCHIZEAUX

SCOT VAL DĘ SAÔNE-DOMBĘS

PHILIPPE DELAPLACETTE

SCOT RIVES DU RHÔNE

RÉGIS CHAMBE

SCOT MONTS DU LYONNAIS

ALAIN BERGER

SCOT NORD-ISÈRE

Préambule

Le projet de SRADDET a été arrêté par la Région Auvergne-Rhône-Alpes lors de l'Assemblée plénière des 28 et 29 mars 2019. Celui-ci est soumis pour avis aux personnes publiques associées, dont les Scot.

L'aire métropolitaine Lyon-Saint-Étienne (AMELYSE) couvre deux Métropoles (Lyon et Saint-Étienne), quatre pôles urbains de plus de 50 000 habitants (Vienne, Villefranche, Bourgoin-Jallieu/L'Isle d'Abeau, Roanne) et des territoires partenaires avec une trame de petites villes et villages. Cet ensemble lui confère une particularité singulière ; elle comprend treize Scot et se situe à cheval sur six départements.

Le morcellement institutionnel qui en découle permet difficilement d'agir à l'échelle où les problèmes se posent : économie, solidarité, déplacements, environnement.

Les élus ont ainsi volontairement engagé une démarche de coopération pour susciter un dialogue interterritorial.

L'inter-Scot vise à accorder les politiques d'urbanisme et de planification notamment sur un territoire de 13 000 km² et 3,3 millions d'habitants au cœur de la région Auvergne Rhône-Alpes

- en partageant des mises en perspectives communes pour révéler les particularités et solidarités de destin de leurs territoires
- en définissant des méthodes communes dans l'élaboration de leurs Scot
- en partageant des enjeux communs face aux grandes transitions écologiques et sociétales à l'œuvre

Fort de ces acquis communs, les élus de l'inter-Scot ont, en 2017, transmis à la Région une contribution commune à l'élaboration du SRADDET.

Cette intervention dans le process de concertation mis en œuvre par la Région Auvergne Rhône-Alpes avait vocation à mettre à disposition des élus régionaux les acquis de notre démarche et mettre en valeur les perspectives de collaboration que nos Scot entendaient pouvoir mettre en œuvre pour la déclinaison du futur schéma régional.

Le présent avis commun, élaboré par les élus de l'inter-Scot, analyse le projet de SRADDET au prisme de cette contribution initiale et particulièrement à partir des attendus collectivement exprimés (cf. rappel dans les encarts jaunes). Cet avis ne se substitue pas mais s'inscrit complémentairement aux avis exprimés par chacun des Scot.

Sur la place et le rôle des Scot dans la déclinaison du schéma régional

Attendus des élus de l'inter-Scot vis-à-vis du Sraddet

Reconnaître les périmètres des Scot comme des échelles incontournables de planification et l'inter-Scot comme un interlocuteur privilégié

L'inter-Scot souhaite que la Région dans l'élaboration de son schéma d'aménagement considère les structures porteuses de Scot comme des acteurs incontournables de planification pour la mise en œuvre de politiques publiques régionales et leurs déclinaisons locales. Les élus de l'inter-Scot saluent la volonté de reconnaitre à l'échelle du SRADDET et notamment au travers de la règle 1 du fascicule le besoin de subsidiarité entre la Région et les territoires de Scot et à l'échelon local.

La Région exprime son souhait de s'impliquer dans les instances locales et favoriser les approches inter-Scot. Nous réaffirmons notre volonté de collaborer avec la Région au sein de l'inter-Scot AMELYSE.

Pour les élus de l'inter-Scot, il s'agit bien que les Scot jouent leur rôle pivot dans la déclinaison des objectifs du SRADDET en mettant en œuvre localement et en subsidiarité avec leurs territoires d'intervention les règles qui y sont associées.

A ce titre, il nous apparait nécessaire d'alerter la Région sur l'emploi souvent abusif du principe suivant dans l'énoncé des règles du fascicule : «....par les Scot et « à défaut » par les EPCI et communes dans le cadre de leurs exercices de PLU et PLUI »

Ainsi juridiquement, dès lors qu'un Scot est exécutoire, les PLU n'ont plus d'obligation juridique à l'égard des règles du SRADDET qui ne s'imposent donc qu'aux seuls Scot. Or, certaines règles du SRADDET (par exemple règle n°16 relative à la réservation du foncier autour des gares, règle n°23 relative à l'édiction d'objectifs performanciels en matière d'énergie pour tous les projets d'aménagements, neufs ou en requalification) ne pourraient trouver leur mise en œuvre que par les PLU, sans que les SCOT n'aient la capacité juridique d'exprimer eux-mêmes ce qui relève du champ des PLU; autrement dit, dès lors qu'un SCOT existe, la portée de certaines règles du SRADDET se trouverait de facto diminuée voire effacée.

Il convient dès lors de rappeler que les dispositions qui régissent le SRADDET ne lui permettent pas de réglementer le contenu des documents soumis à une obligation de compatibilité à l'égard de ses règles : le « contenu » des documents est défini par les législations respectives dont ils relèvent. Ainsi, à titre d'exemple dans la règle n°37 le SRADDET ne peut imposer une échelle cartographique pour déterminer la délimitation des corridors écologiques.

Les élus de l'inter-Scot souhaitent en conséquence une écriture plus appropriée des règles du fascicule dans le respect des rôles règlementaires et possibilités d'intervention juridique de chaque document.

Sur la reconnaissance de l'échelle de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Étienne comme un territoire moteur de la Région

Attendus des élus de l'inter-Scot vis-à-vis du Sraddet

Reconnaître le territoire de l'aire métropolitaine lyonnaise comme un territoire moteur et pertinent au sein de la Région

Dépassant les nombreux périmètres institutionnels et administratifs, l'aire métropolitaine lyonnaise s'avère être l'échelle territoriale pertinente pour exister en Europe et garantir l'efficience ainsi que la cohérence des différentes politiques publiques. L'inter-Scot souhaite que cette échelle fasse référence aux yeux de la Région pour l'élaboration de ses politiques d'aménagement terLes élus de l'inter-Scot AMELYSE regrette que la tournure générale du projet vise à amoindrir voire parfois à nier la pertinence d'analyse et de force d'actions que représentent à l'échelle de la région les systèmes territoriaux métropolitains.

C'est bien parce que nous sommes convaincus que nos territoires interagissent entre eux que nous considérons à notre échelle que le « fait métropolitain » est une caractéristique et une singularité de la Région Auvergne Rhône-Alpes au moins aussi importante que son caractère montagnard et rural.

Ces systèmes métropolitains, comme celui de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Etienne représentant 44% de la population et 41% des emplois d'Auvergne Rhône-Alpes, sont à l'échelle régionale largement complémentaires et représentent à notre sens une valeur ajoutée et une puissance de coopération importante au bénéfice des populations et des entreprises.

Sur la mise en œuvre du modèle de développement multipolaire porté par l'inter-Scot AMELYSE

Attendus des élus de l'inter-Scot vis-à-vis du Sraddet

Intégrer la vision politique du système multipolaire à l'échelle du schéma régional

Les élus de l'inter-Scot soulignent et défendent la de sin-gularité du système urbain l'aire métropolitaine lyon-naise. Ainsi, ils souhaitent voir relayer cette vision po-litique d'un modèle de développement sur l'ensemble des polarités urbaines qui la composent à l'échelle ré-gionale. En effet, les élus font la promotion d'un système multipolaire qui reconnait et respecte la capacité des polarités à organiser un territoire d'équilibre et de proxi-mité, à l'inverse du modèle en «tâche d'huile » d'autres métropoles en France et en Europe.

Nous nous félicitons que la Région aille dans le sens de notre projet commun qui est aujourd'hui décliné de manière précise dans chacun de nos Scot.

Sur le fond, parce que nous sommes favorable à la coordination et au dialogue entre territoires, les élus de l'inter-Scot soutiennent la Région en ce qu'elle appelle chaque territoire à déterminer et justifier ses choix d'organisation du développement territorial en dialogue avec ses voisins.

Nous sommes par ailleurs satisfaits que notre travail commun porte ses fruits et notamment qu'il soit pris en référence par la Région au sein des mesures d'accompagnement du SRADDET pour le travail collectif mené ces dernières années afin de faire converger nos méthodes et nos orientations en la matière.

Sur la mise en œuvre de politiques de mobilité durable

Attendus des élus de l'inter-Scot vis-à-vis du Sraddet

Organiser l'offre en transports à l'échelle de l'aire métropolitaine en tenant compte de son organisation multipolaire

- >Accompagner le principe de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs bien desservis en transports collectifs en garantissant le maintien et le renforcement de l'offre ferroviaire
- >Assurer la régularité de l'offre ferroviaire
- >Mettre en œuvre des politiques de mobilité durable et d'intermodalité efficaces et adaptées à la diversité des territoires et permettant le désenclavement des secteurs moins denses

Favoriser une scène de dialogue des autorités organisatrices des transports

Accompagner la démarche «Urbagare» qui articule urbanisme et déplacement Les élus de l'inter-Scot regrettent que la Région en tant qu'autorité organisatrice s'engage peu sur sa compétence vis-à-vis de l'organisation et du développement des niveaux des services de transport régionaux dans les territoires

Les élus de l'inter-Scot insistent sur le fait que nos projets, qu'ils soient à destination d'espaces urbains ou ruraux, sont intimement liés aux compétences des autorités organisatrices de la mobilité et au premier rang d'entre elles la Région.

L'enjeu de gestion des mobilités par des offres de services performantes et adaptées aux caractéristiques des territoires est d'importance pour atteindre les objectifs de durabilité du développement de nos territoires notamment sur le plan énergétique et d'empreinte écologique

Si le SRADDET est peu disert sur les engagements de la Région, cette dernière propose (règle 10 bis) de s'appuyer sur des bassins de mobilité pour permettre la mise en œuvre, les élus de l'inter-Scot l'y encouragent, d'une politique coordonnée et efficiente entre les autres autorités organisatrices.

La définition de ces bassins de mobilité est intéressante, l'inter-Scot appelle la Région à s'appuyer sur les structures existantes ou à venir de coordination dans nos territoires, comme le Syndicat Mixte de Transports AML à l'échelle de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Etienne.

Les Scot demandent par ailleurs à être associés aux côtés de leurs autorités organisatrices à la définition de ces bassins de mobilité.

Il apparait que le lien entre urbanisme et niveaux de services de mobilité n'est pas très clairement mis en évidence alors qu'il devrait être, pour nous, au cœur du projet de SRADDET.

Les élus de l'inter-Scot souhaitent que la liste des pôles d'échanges d'intérêt régional soit définie et associée à un engagement sur des objectifs de niveau de services sur les axes et en gares.

L'ensemble de ces définitions et objectifs doivent faire l'objet d'une concertation avec les territoires, les autorités organisatrices, les Scot et autres structures de coordination existantes de type syndicat mixte.

Sur la complémentarité des développements économiques des territoires

Attendus des élus de l'inter-Scot vis-à-vis du Sraddet

Territorialiser le SRDEII

Les élus de l'inter-Scot reconnaissent les filières identifiées dans ce document. Ils proposent de les territorialiser au travers des Scot et ainsi contribuer à la vitalité économique de l'aire métropolitaine lyonnaise

- > Viser la complémentarité des sites de développement métropolitains
- > Promouvoir un développement économique adapté à la diversité des territoires
- > Garantir une desserte multimodale des sites économigues les plus stratégiques, s'agissant notamment du fret

Sur le plan du développement économique des territoires, les élus de l'inter-Scot regrettent que le SRADDET ne permette pas de franchir un pas sensible sur la territorialisation du SRDEII.

Ainsi le SRADDET doit définir quelles sont les zones d'activités d'interêt régional sur la base d'une définition explicite à ce jour absente du projet.

Partager des méthodes et des outils

> S'appuyer sur le quide de l'harmonisation des Scot

Pour les élus de l'inter-Scot, les zones d'activités d'interêt régional doivent faire l'objet d'une définition précise et nous rappelons à ce titre nos outils et méthodes communes qui pourraient utilement être utilisés par la Région.

Partager une ambition commune sur les sites à enjeux identifiés par l'inter-Scot

Sur le fond les élus de l'inter-scot appellent la Région à les associer dans les définitions à venir des zones d'activités d'interêt Régional.

Nous souhaitons ainsi partager avec la Région ce que pourrait recouvrir en terme de d'objectifs, de règles et orientations le classement ou le non classement des zones économiques reconnues par nos documents à venir ou aujourd'hui applicables.

Développer une complémentarité entre échelles métropolitaine et régionale

Enfin, sur le volet commercial il nous apparait opportun de rappeler dans le rapport d'objectifs et le fascicule des règles le rôle des Scot en matière d'urbanisme commercial dans la mesure où au niveau national, la loi ELAN a de nouveau rendu les DAAC obligatoire.

Sur la reconnaissance de l'activité agricole dans ses dimensions économique alimentaire, environnementale et paysagère

Attendus des élus de l'inter-Scot vis-à-vis du Sraddet

Soutenir l'activité agricole

En vue du maintien de la palette d'espaces productifs agricoles, l'inter-Scot souligne l'importance d'appuyer cette ambition forte sur un panel d'outils : de sécurisation du foncier (de type PENAP/PAEN), de maîtrise du développement urbain par les documents d'urbanisme, de financement des projets. Pour encourager la création d'activités agricoles et la structuration des filières, l'inter-Scot souhaite une animation territoriale forte qui les aide à trouver un équilibre économique et humain viable, à développer les systèmes d'entraides et de solidarité.

- > Protéger le foncier agricole et sa fonctionnalité
- > Accompagner les activités agricoles ainsi que la structuration des filières

Les élus de l'inter-Scot notent que le volet agricole est un peu en retrait dans le projet de SRADDET.

Le projet aurait pu à notre sens donner une place plus importante à la prise en compte de l'activité agricole et à l'organisation sur le territoire régional de cette prise en compte.

Ainsi à titre d'exemple, un état des lieux des procédures de PAEN / PENAP et ZAP aurait pu permettre d'inciter à leur mise en œuvre dans le fascicule de règle au-delà de leur dénomination dans les mesures d'accompagnement.

Accompagner l'évolution des pratiques agricoles et de consommation

Développer des circuits de proximité

Par ailleurs, les élus de l'inter-Scot sont convaincus de la place essentielle de la Région dans le soutien aux politiques locales de préservation et valorisation des activités agricoles notamment au travers des outils d'accompagnement de type PSADER, dont nous regrettons l'abandon.

Sur la protection, la restauration et la valorisation des richesses et de la diversité des espaces naturels

Attendus des élus de l'inter-Scot vis-à-vis du Sraddet

Poursuivre la mise en œuvre la trame verte et bleue commune et partagée du SRCE

Afin de faciliter son appropriation, la DREAL et la Région Rhône-Alpes ont souhaité construire une méthode singulière en associant les territoires (Scot) dès les premières réflexions sur le SRCE de Rhône-Alpes. Tout au long de la procédure d'élaboration, des rencontres territoriales, des temps de concertation et de consultation ont permis à la co-maîtrise d'ouvrage d'être à l'écoute des attentes et craintes locales pour aboutir finalement à un document cadre partagé. De plus, afin de faciliter la mise en œuvre dans les documents d'urbanisme, la co-maîtrise d'ouvrage a réalisé des modules de formation à destination des territoires mais également des maîtres d'œuvre.

Les élus de l'inter-Scot saluent la volonté de la région de poursuivre l'esprit du SRCE de l'ex Région Rhône-alpes. Ce document formalisé en coordination avec nos instances est aujourd'hui une des pierres angulaires de nos documents et, à ce titre, ses objectifs et déclinaisons doivent être respectés dans la durée d'autant qu'ils commencent à s'inscrire dans les PLU et PLUi sous l'effet des mises en compatibilité.

Pour autant nous émettons des demandes de modifications pour mieux prendre en compte les spécificités locales sur le point suivant :

- La règle n°35 du fascicule qui énonce pour les sites Natura 2000 que « Les Scot et à défaut les PLU-PLUI doivent garantir leur préservation par l'application de leurs outils réglementaires et cartographiques, et éviter toute urbanisation dans les sites Natura 2000 afin de ne pas remettre en cause l'état de conservation des habitats et espèces ayant servi à la désignation des sites ».

Si nos Scot sont attachés à la préservation de ces espaces, ils souhaitent que la formulation, conformément au code de l'environnement soit nuancée pour les sites Natura 2000 et notamment ceux qui concernent de vastes espaces sur nos territoires (Dombes et Plaine du Forez par exemple).

De manière complémentaire les élus de l'inter-Scot s'interrogent fortement sur le fondement juridique et les modalités pratiques de la mise en œuvre : des principes énoncés sur l'objectif stratégique 3.2 relatif aux compensations environnementales.

Ainsi, alors que la partie « contexte et enjeux » de cet objectif encourage les Scot à identifier les zones potentielles de compensation, sans le leur imposer, les « actions concrètes » (cadre gris) ne leur laissent pas le choix.

Nos Scot partagent le souci d'organiser une compensation environnementale tel que le prévoient les règles du code de l'environnement, mais ils doutent de la pertinence à leur échelle de fixer des règles précisent en la matière.

« L'identification par les Scot des zones potentielles de compensation environnementale « indépendamment et en amont des projets », suggérée dans le rapport d'objectif, reste un exercice difficile, voire quasi impossible dans le temps d'élaboration d'un Scot, tant ces projets sont nombreux et par nature souvent peu ou mal définis.

Aussi, cette identification doit rester du domaine de l'expérimentation et donc du possible, non de l'obligation pour les Scot.

Au mieux, nos Scot, documents de cadrage prospectif, pourraient énoncer et préciser pour ceux qui le souhaiteraient les conditions générales d'exercice de cette obligation sur les projets de leur périmètre.

Notre volonté : s'assurer de l'accompagnement de la Région et forger une collaboration au travers de thématiques porteuses pour l'avenir de nos territoires.

Les élus de l'inter-Scot de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Étienne saluent l'ambition de la Région sur les volets énergie et protection de la biodiversité de son projet.

Il s'agit, face à l'acuité de ces enjeux dans le futur, de s'assurer au mieux que la transition énergétique et la préservation de la biodiversité des territoires soient accompagnées sur le terrain par la collectivité régionale, au travers de politiques contractuelles structurantes et d'accompagnement aux investissements. Ces thématiques ne peuvent pas seulement être traduites de manière règlementaire.

Par ailleurs, il nous semble que le projet de SRADDET aurait largement pu être amélioré sur le volet tourisme et sur la prise en compte des problématiques des espaces de moyenne montagne.

- directement concerné par des secteurs de moyennes montagnes notre inter-Scot est soucieux de voir se mettre en place des dispositifs particuliers pour ces territoires tant sur plan de l'accompagnement de leurs évolutions d'offres touristiques mais également face à leurs problématiques en matière de desserte et de préservation d'une agriculture viable par exemple.
- en matière touristique il est souhaitable que le projet de SRADDET puisse s'appuyer sur la chaine de valeurs économiques que représente sur le territoire d'Auvergne Rhône-Alpes, le développement du tourisme urbain et du tourisme d'affaires. De manière singulière sur notre territoire inter-Scot, les labellisations Unesco sur le patrimoine urbain bâti, les grands sites emblématiques (Geopark notamment) méritent d'être inclus dans les forces d'appui au développement d'un tourisme raisonné et durable dans nos territoires.

Enfin, en termes de préservation et gestion de la ressource en eau, des paysages, de systèmes alimentaires en lien avec le développement de l'agriculture et d'adaptation au changement climatique, nous formulons le vœu que l'inter-Scot de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Étienne et la Région puissent collaborer sur ces questions à l'avenir.