

AVIS DU SEPAL
SUR LE PROJET DE SCOT DE LA DOMBES
(ARRÊTÉ LE 11 JUILLET 2019)

Le Sepal a pris connaissance du projet de Scot de la Dombes arrêté le 11 juillet 2019. Celui-ci présente la particularité de couvrir un seul EPCI, la Communauté de Communes « de la Dombes », comprenant 36 communes pour une population d'environ 38 200 habitants.

Cette révision a été rendue nécessaire au regard du changement du périmètre du Scot (arrivée de 7 nouvelles communes en 2014), des dernières évolutions législatives et des résultats de l'évaluation du Scot approuvé en 2006.

PHILOSOPHIE GÉNÉRALE ET ARCHITECTURE DU PROJET DE SCOT DE LA DOMBES

Le Sepal salue tout d'abord la démarche de révision conjointe entreprise par les élus des Scot Val de Saône – Dombes et Dombes, qui assure une plus forte complémentarité des projets sans ignorer leurs spécificités territoriales.

Cette démarche porte une attention à inscrire son projet de territoire dans l'espace de l'aire métropolitaine Lyon Saint-Etienne et contribue à la mise en œuvre des orientations partagées à l'échelle de l'inter-Scot :

- en intégrant dans son projet les orientations du Chapitre commun métropolitain de l'inter-Scot (annexé au Scot).
- en prenant en compte la sémilogie et le vocabulaire communs d'harmonisation des Scot, que ce soit pour l'armature urbaine, les sites économiques ou la trame verte et bleue.

Dans le respect de ces orientations communes, la philosophie générale du projet de Scot de la Dombes s'appuie sur un scénario « **garant de la préservation de l'identité Dombiste et d'une maîtrise du développement** », qui affirme la volonté des élus « *d'encadrer strictement le développement urbain en priorisant la construction de logements au sein de l'enveloppe urbaine et en refusant l'étalement et l'imperméabilisation des espaces naturels, agricoles et forestiers* ».

Cet objectif est largement partagé par le Sepal et l'ensemble des présidents de l'inter-Scot qui ont identifié, parmi d'autres, l'espace Dombiste comme un élément fort du patrimoine environnemental et paysager de l'aire métropolitaine Lyon Saint-Etienne, ce qui n'exclut pas son rôle pour l'activité économique et notamment agricole.

L'architecture du projet de Scot répond au principe d'organisation territoriale multipolaire affirmé dans la DTA et le Chapitre commun métropolitain de l'inter-Scot. Cette organisation prend appui sur 4 pôles de bassin de vie¹ à conforter, 7 pôles de proximité et 25 villages.

Le projet de développement de la Dombes s'appuie sur la ligne ferroviaire Lyon-Bourg qui traverse le territoire et s'inscrit dans cette volonté de limiter l'étalement urbain et rendre les futurs habitants moins dépendants de la voiture pour leurs déplacements vers l'agglomération. Il implique néanmoins une vigilance particulière pour éviter tout continuum urbain entre Lyon et Villars qui serait préjudiciable à l'organisation multipolaire que nous recherchons.

APPROCHE THÉMATIQUE

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

▪ En matière d'habitat

L'organisation du développement résidentiel du projet de Scot est fondée sur :

- une **hiérarchie urbaine** globalement similaire au précédent Scot (cf. ci-avant), qui s'appuie notamment sur les gares de la ligne Lyon-Bourg ;
- une **priorité donnée au renouvellement urbain** au sein de l'enveloppe bâtie de chaque commune, sans toutefois préciser d'objectif chiffré en la matière ;
- une **forte inflexion en matière de consommation d'espaces naturels et agricoles** par les logements, avec une réduction de moitié de la consommation foncière par rapport à la période 2005-2015 ;
- une **enveloppe maximale de 85 ha** pour les projets d'habitat en extension, déclinée par typologie de commune, traduisant la hiérarchie urbaine souhaitée et un effort réel de limitation de la consommation d'espace, notamment dans les villages² ;
- une diversification des formes urbaines et des **densités minimales** qui correspondent globalement à celles retenues par le Scot de l'agglomération lyonnaise pour ses communes « non polarités urbaines » (30 à 35 log/an en renouvellement urbain et 15 à 20 log/ha en extension).
- la réalisation d'au minima 20% de **logements locatifs sociaux** dans la production neuve des pôles de bassin de vie et des pôles de proximité avec gare et 15% dans les pôles de proximité sans gare ;

¹ Saint-André-de-Corcy, Villars-les-Dombes, Chalamont et Châtillon-sur-Chalaronne

² Les extensions urbaines permises dans les villages seraient en moyenne de 1 à 2 ha et de 5 à 6 ha dans les pôles de bassins de vie.

Le Sepal prend acte du choix délibéré de la Communauté de Communes de la Dombes de ne pas inscrire d'objectifs chiffrés d'accueil démographique et résidentiels à horizon 2035. Les élus de la Dombes ont en effet choisi d'aborder la révision du Scot par une entrée foncière et qualitative avec le choix prioritaire d'un développement urbain maîtrisé. Néanmoins, le futur PLH que la Communauté de communes entend réaliser à l'échelle de son territoire permettra de mieux identifier les besoins en matière de logements et les outils les plus à-même de traduire sa stratégie « habitat ». Ce PLH fixera des objectifs chiffrés et territorialisés en matière de production de logement, et permettra à nos territoires, à l'échelle de l'inter-Scot, d'évaluer la cohérence de nos orientations en matière de développement résidentiel.

- **En matière de développement économique**

Le projet de Scot poursuit l'objectif de créer plus d'emplois sur la Dombes pour inverser un phénomène de résidentialisation de plus en plus important. Si le Sepal partage avec vous le principe d'un développement économique endogène, destiné à conforter les pôles de votre territoire et à réguler positivement le ratio emplois/actifs, **il s'interroge sur l'ampleur de l'enveloppe foncière consacrée à ce développement (100 hectares à l'horizon 2035), qui correspond à une consommation deux fois plus importante que sur la période 2005-2015.**

S'agissant plus particulièrement du Parc d'Activité Économique de la Dombes à Mionnay (28 hectares)³, situé en frange de l'agglomération lyonnaise, **le Sepal suggère d'apporter une attention particulière au traitement qualitatif des abords de cette zone qui borde l'A46 Nord, dans la mesure où cet axe constitue une des portes d'entrée Nord sur l'agglomération lyonnaise.** Il s'agira également d'être attentif à la préservation du corridor écologique « fuseau » du SRCE (cf. remarques consacrées à l'environnement). Notons que le PLU-H de la Métropole de Lyon a récemment reclassé en agricole la zone « à urbaniser » présente en limite Sud du PAE de Mionnay, sur la commune de Cailloux-sur-Fontaine ;

- **En matière de développement commercial**

Le Scot intègre un Document d'Aménagement Artisanal et Commercial (DAAC) dont les principes s'avèrent globalement convergents avec les principes généraux du 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...

³ sur lequel le Sepal avait exprimé certaines réserves lors de ses précédents avis

Le principe d'interdiction de toute extension de l'offre commerciale de périphérie sur le territoire (à l'exception de la polarité de la Chalamont qui pourra étendre sa zone commerciale périphérique Nord), **traduit une volonté politique des élus de la Dombes de privilégier les centralités commerçantes et correspond en cela à une préoccupation partagée avec le Sepal.**

S'agissant néanmoins des conditions permettant aux polarités commerciales relais d'implanter des commerces et ensemble commerciaux d'importance « *si, et seulement si, une impossibilité technique ou une disponibilité foncière ne permettra pas d'accueillir ce commerce au sein d'une polarité principale* », **celles-ci restent assez vagues et peuvent laisser des marges importantes d'interprétation.**

▪ **En matière de déplacement**

Le projet de Scot révisé essaie de remédier, à son niveau, à une mobilité tournée quasi-exclusivement sur l'usage de la voiture particulière. Il entend notamment renforcer l'articulation urbanisme/déplacement à travers la **valorisation des pôles gares de la ligne Lyon-Bourg** (densification autour des gares, multimodalité, rabattement des lignes de transports en commun,...).

Plus concrètement, les objectifs d'amélioration de la desserte ferroviaire inscrits dans le Scot révisé sont pour certains d'entre eux réalisables à court-moyen terme (aménagement de gares, tarification unique,...) ; 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. Ces aménagements de long terme sur le NFL, qui ont fait l'objet d'un débat public au printemps 2019, sont seuls à même de générer un saut de capacité et répondre aux besoins de nouvelles liaisons infrarégionales.

Aussi, compte tenu de son intérêt pour le développement de l'ensemble de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Etienne et en particulier du territoire de la Dombes, le Sepal estimerait judicieux que le projet de Scot :

- **présente le projet NFL long terme, sa finalité, ses caractéristiques, dans son Rapport de Présentation ;**
- **réaffirme l'intérêt de ce projet dans les parties du PADD et du Doo consacrées au renforcement du rôle du ferroviaire dans les mobilités du territoire.**

▪ **En matière d'environnement**

Le projet de Scot révisé se voit renforcé sur son volet environnemental - consommation foncière, énergie et climat, trame verte et bleue - en conformité avec les nouveaux documents cadres et la loi ENE ; il prend en compte et préserve les grandes entités naturelles et agricoles identifiées par la DTA et le SRCE, ainsi que les corridors écologiques qui les relient.

L'un de ces corridors écologiques situé en frange Sud du territoire de la Dombes, à cheval sur Cailloux-sur-Fontaine, Mionnay et Miribel, est identifié dans le SRCE en tant que corridor « fuseau », reliant le Val de Saône à la Dombes. Il participe de la liaison verte du « Franc Lyonnais » inscrite au Scot de l'agglomération lyonnaise. C'est pourquoi le Sepal :

- **invite la CC de la Dombes à mieux l'identifier dans le dossier de Scot** et à en faire mention dans l'évaluation environnementale, notamment dans le chapitre consacré aux impacts potentiels du projet de PAE de Mionnay sur l'environnement.
- **propose que des réflexions d'échelle « inter-Scot » soient conduites sur la préservation de ce corridor très contraint** (voire la remise en bon état au vu des obstacles majeurs que constituent l'A46 et les voies ferrées).

XXXXXXX

Ces remarques étant faites, l'équipe du Sepal reste à votre disposition pour répondre à vos interrogations et expliciter ces observations qui visent à améliorer la complémentarité et la cohérence de nos projets respectifs.