

**DEPARTEMENT DE L'ISERE**  
**SYNDICAT MIXTE DE LA BOUCLE DU RHÔNE EN DAUPHINE**

---ooOoo---

**ENQUETE PUBLIQUE DU 20 JUIN AU 27 JUILLET 2007**

**Projet de Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)  
de la Boucle du Rhône en Dauphiné**

**PETITIONNAIRE : SYNDICAT MIXTE DE LA BOUCLE DU RHÔNE EN DAUPHINE (SYMBORD)**

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE GRENOBLE : Décision n° E07000198 / 38 du 20 avril 2007**

**Arrêté du Président du SYMBORD en date du 25 mai 2007 prescrivant l'enquête publique**

---ooOoo---

**RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

**CONCLUSIONS PERSONNELLES ET MOTIVEES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

---ooOoo---

**Commissaire enquêteur : Pierre-Yves FAFOURNOUX  
Commissaire enquêteur suppléante : Agnès GUIGUE**

---ooOoo---

**Rapport remis le 20 septembre 2007 à Monsieur le Président du SYMBORD**

Le présent document comprend deux parties distinctes :

**- RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

**- CONCLUSIONS PERSONNELLES ET MOTIVEES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

**DEPARTEMENT DE L'ISERE**  
**SYNDICAT MIXTE DE LA BOUCLE DU RHÔNE EN DAUPHINE**

---ooOoo---

**ENQUETE PUBLIQUE DU 20 JUIN AU 27 JUILLET 2007**

**Projet de Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)  
de la Boucle du Rhône en Dauphiné**

**PETITIONNAIRE : SYNDICAT MIXTE DE LA BOUCLE DU RHÔNE EN DAUPHINE (SYMBORD)**

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE GRENOBLE : Décision n° E07000198 / 38 du 20 avril 2007**

**Arrêté du Président du SYMBORD en date du 25 mai 2007 prescrivant l'enquête publique**

---ooOoo---

**RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

---ooOoo---

**Commissaire enquêteur : Pierre-Yves FAFOURNOUX  
Commissaire enquêteur suppléante : Agnès GUIGUE**

---ooOoo---

**Rapport remis le 20 septembre 2007 à Monsieur le Président du SYMBORD**

## SOMMAIRE

<b>INTRODUCTION ET SYNTHÈSE DU RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR .....</b>	<b>1</b>
<b>CHAPITRE 1 : GÉNÉRALITÉS CONCERNANT L'OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.....</b>	<b>3</b>
1.1 PRÉSENTATION SOMMAIRE DU PROJET ET DE SON CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE .....	3
1.2 LES OBJECTIFS DU SCOT .....	3
<b>CHAPITRE 2 : ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE .....</b>	<b>4</b>
2.1 RAPPEL DES DATES DES DÉCISIONS PRISES AVANT L'OUVERTURE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE .....	4
2.2 RÉUNIONS PRÉALABLES AVEC LE SYMBORD.....	4
2.3 COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE ET MODALITÉS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE .....	5
2.3.1 <i>Composition du dossier d'enquête publique</i> .....	5
2.3.2 <i>Modalités de l'enquête publique</i> .....	7
2.4 DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.....	8
2.4.1 <i>Information du public pendant l'enquête publique</i> .....	8
2.4.2 <i>Observations sur le déroulement de l'enquête publique</i> .....	8
2.4.3 <i>Opérations effectuées après la clôture de l'enquête publique</i> .....	8
<b>CHAPITRE 3 : OBSERVATIONS DU PUBLIC, DES CONSEILS MUNICIPAUX ET COMMENTAIRES.....</b>	<b>9</b>
3.1 OBSERVATIONS FORMULÉES DANS LES REGISTRES DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE .....	9
3.1.1 <i>Liste des communes où aucune observation n'a été écrite</i> .....	10
3.1.2 <i>Bilan des observations recueillies dans les registres</i> .....	11
3.1.3 <i>Récapitulation des observations recueillies dans les registres d'enquête publique</i> .....	21
3.2 AVIS DES ORGANISMES ASSOCIÉS OU CONSULTÉS.....	22
3.2.1 <i>Avis des conseils municipaux</i> .....	22
3.2.2 <i>Commentaires sur quelques avis des organismes associés ou consultés</i> .....	23
<b>CHAPITRE 4 : COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR SUR LE PROJET DE SCOT .....</b>	<b>26</b>
4.1 LA DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMÉNAGEMENT (DTA) ET SES IMPLICATIONS SUR LE SCOT.....	26
4.1.1 <i>Elaboration de la DTA</i> .....	26
4.1.2 <i>Les implications de la DTA sur le SCOT de la Boucle du Rhône en Dauphiné</i> .....	27
4.1.3 <i>Approbation de la DTA</i> .....	28
4.1.4 <i>Commentaires du commissaire enquêteur</i> .....	28
4.2 LA LIAISON A48 AMBERIEU - BOURGOIN-JALLIEU .....	30
4.2.1 <i>Consistance du projet A48 et état d'avancement</i> .....	30
4.2.2 <i>Commentaires et observations du Commissaire enquêteur</i> .....	30
4.2.3 <i>Positions des acteurs vis-à-vis du projet A48</i> .....	33
4.3 LA PRÉSERVATION DES PAYSAGES, DES RESSOURCES NATURELLES ET DE L'ESPACE AGRICOLE .....	34
4.3.1 <i>Mettre en valeur les paysages et préserver les milieux naturels</i> .....	34
4.3.2 <i>Protéger les ressources</i> .....	36
4.3.3 <i>Prévenir les risques naturels</i> .....	37
4.3.4 <i>Gérer les déchets</i> .....	37
4.3.5 <i>Economiser l'énergie</i> .....	38
4.3.6 <i>Préserver l'espace agricole</i> .....	38
4.4 S'ASSURER D'UN DÉVELOPPEMENT RESIDENTIEL DURABLE.....	39
4.4.1 <i>Regrouper l'urbanisation</i> .....	39
4.4.2 <i>Favoriser le développement des pôles urbains</i> .....	40
4.4.3 <i>Favoriser la qualité urbaine, répondre à tous les besoins en logement</i> .....	41
4.4.4 <i>Adapter les PLU pour atteindre les objectifs fixés</i> .....	41
4.4.5 <i>Développer les expériences, dynamiser les réflexions, sensibiliser</i> .....	41
4.5 FAVORISER L'ACCUEIL D'ACTIVITÉS ET D'EMPLOIS SUR PLACE POUR ÉQUILIBRER LA CROISSANCE .....	42
4.5.1 <i>Accueillir des activités dans les villages</i> .....	42
4.5.2 <i>Accroître les capacités d'accueil économique des pôles</i> .....	42
4.5.3 <i>Aménager des parcs d'activités en nombre limité et de qualité</i> .....	42
4.6 RÉÉQUILIBRER LES MODES DE DÉPLACEMENTS EN FAVEUR DES TRANSPORTS COLLECTIFS .....	43
4.6.1 <i>Développer les transports collectifs</i> .....	43
4.6.2 <i>Adapter le réseau routier aux besoins et organiser les déplacements doux</i> .....	43
<b>CHAPITRE 5 : BILAN ET SYNTHÈSE .....</b>	<b>44</b>
5.1 LES ASPECTS QUI MÉRITERAIENT D'ÊTRE DÉVELOPPÉS DANS LE SCOT.....	44
5.2 RÉUNION FINALE AVEC LE SYMBORD ET CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR .....	46

## **ANNEXES**

Annexe n°1 : Extraits de bulletins municipaux et articles de journaux.

Annexe n°2 : PROJECTIONS DEMOGRAPHIQUES POUR LA FRANCE ET SES DEPARTEMENTS.  
REGION : RHONE-ALPES.

Annexe n°3 : LOGEMENT :  
La demande va se concentrer sur un tiers des départements, selon le BIPE.

Annexe n°4 : « Pour une approche globale du développement durable du territoire ».  
Gilles BUNA, adjoint au Maire de LYON, à l'urbanisme et au développement durable.

## **INTRODUCTION ET SYNTHÈSE DU RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

### *Généralités*

Le Syndicat Mixte de la Boucle du Rhône en Dauphiné (SYMBORD) a pour mission de définir les grandes orientations du développement et de l'aménagement du territoire de la Boucle du Rhône en Dauphiné, territoire du Nord Isère, représenté sur la carte de la page suivante et comprenant :

- la Communauté de communes de l'Isle Crémieu,
- la Communauté de communes des Balcons du Rhône,
- la Communauté de communes de la Porte Dauphinoise de Lyon-Satolas
- la Communauté de communes du Pays des Couleurs,
- la commune de TIGNIEU-JAMEYZIEU.

Le SYMBORD a compétence pour élaborer le Schéma de Cohérence Territorial (SCOT). Par délibération en date du 25 janvier 2007, le Conseil Syndical du Syndicat Mixte de la Boucle du Rhône en Dauphiné (SYMBORD) a arrêté le projet de SCOT de son territoire.

### *Synthèse*

Dès sa désignation par le Tribunal Administratif de Grenoble, le Commissaire enquêteur a rencontré les élus du SYMBORD, pour prendre connaissance du projet et fixer, en accord avec les élus le calendrier du déroulement de l'enquête publique.

L'arrêté prescrivant l'ouverture de l'enquête publique a été pris et signé par le Président du SYMBORD.

Le Commissaire enquêteur, assisté de sa suppléante, a signé les pièces du dossier et les registres d'enquête publique mis à la disposition dans chaque mairie.

Aux jours et heures fixées par l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique, le Commissaire enquêteur s'est tenu à la disposition du public, pour commenter le SCOT, répondre aux questions et faciliter l'expression écrite des observations.

71 observations, accompagnées de 23 courriers ont été consignées et annexées dans les registres.

2 pétitions ont été signées respectivement par 135 et 84 personnes.

Les maires des quarante six communes et les présidents des 4 communautés de communes ont clos et signé les registres à l'issue de l'enquête publique.

Pour analyser ces observations, le commissaire enquêteur a procédé à quelques vérifications sur le terrain, et il a étudié de manière approfondie le projet de SCOT et les avis formulés par les conseils municipaux, les administrations et organismes consultés. Il a également consulté plusieurs documents, notamment la D.T.A. de l'aire métropolitaine lyonnaise et l'Avant Projet Sommaire de l'autoroute A48.

Les commentaires et les recommandations faites par le commissaire enquêteur ne constituent pas une expertise technique du projet de SCOT.

Le commissaire enquêteur a rédigé le présent rapport et ses conclusions motivées. Ces deux documents sont indépendants et doivent être considérés comme distincts.

Fait à VOIRON, le 14 septembre 2007.

Le Commissaire enquêteur  
Pierre-Yves FAFOURNOUX

## CARTE DU PERIMETRE DU SCOT

## **CHAPITRE 1 : GENERALITES CONCERNANT L'OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

### **1.1 PRESENTATION SOMMAIRE DU PROJET ET DE SON CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE**

**Nom du pétitionnaire :**       **SYNDICAT MIXTE DE LA BOUCLE DU RHÔNE EN DAUPHINE**  
**1, Parc d'Activités Buisson Nord**  
**38460 VILLEMORIEU**

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) est un document d'urbanisme qui traduit un projet global d'aménagement visant à assurer le développement durable du territoire.

Il définit, à travers un projet collectif intercommunal, la manière dont ce territoire doit évoluer pendant les 10-15 ans à venir (horizon 2020), dans un souci de cohérence et d'équilibre.

Le territoire couvre les trois cantons de MORESTEL, PONT-DE-CHERUY et CREMIEU (excepté sur ce dernier les communes de TREPT, SAINT-HILAIRE DE BRENS et VENERIEU). Au total, ce sont 46 communes qui sont concernées, représentant 76 000 habitants (en 2005) sur une surface de 570 km<sup>2</sup>.

Les élus du territoire se sont regroupés dans le Syndicat Mixte du Haut Rhône Dauphinois, devenu par la suite le Syndicat Mixte de la Boucle du Rhône en Dauphiné (SYMBORD). Celui-ci est un Etablissement Public de Coopération Intercommunale qui regroupe 4 communautés de communes et une commune :

- la Communauté de communes de l'Isle Crémieu,
- la Communauté de communes des Balcons du Rhône,
- la Communauté de communes de la Porte Dauphinoise de Lyon-Satolas
- la Communauté de communes du Pays des Couleurs,
- la commune de TIGNIEU-JAMEYZIEU.

### **1.2 LES OBJECTIFS DU SCOT**

Conformément à l'article L.111-1-1 du code de l'urbanisme, « les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme et les cartes communales déterminent les conditions permettant d'assurer :

*1° L'équilibre entre le renouvellement urbain, un développement urbain maîtrisé, le développement de l'espace rural, d'une part, et la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des espaces naturels et paysagers, d'autre part en respectant les objectifs de développement durable ;*

*2° La diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale dans l'habitat urbain et dans l'habitat rural, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, notamment commerciales, d'activités sportives et culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics, en tenant compte en particulier de l'équilibre entre emploi et habitat ainsi que des moyens de transport et de la gestion des eaux ;*

*3° Une utilisation économe et équilibrée des espaces naturels et, urbains, périurbains et ruraux, la maîtrise des besoins de déplacement et de la circulation automobile, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des écosystèmes, des espaces verts, des milieux, des sites et paysages naturels ou urbains, la réduction des nuisances sonores, la sauvegarde des ensembles bâtis remarquables et du patrimoine bâti, la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature ».*

Cinq enjeux majeurs ont été identifiés :

- Améliorer les transports et les déplacements et travailler à l'intégration des projets d'infrastructures,
- Mettre en valeur et protéger l'environnement et le patrimoine local,
- Promouvoir un développement économique adapté au territoire et à son environnement,
- Définir et rester maître d'une politique d'urbanisme soucieuse des principes de mixité,
- Dynamiser une politique efficace de services à la population.



## **CHAPITRE 2 : ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

### **2.1 RAPPEL DES DATES DES DECISIONS PRISES AVANT L'OUVERTURE DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

- **25/01/2007** : Délibération du Conseil Syndical du SYMBORD, tirant un bilan positif de la concertation sur l'élaboration du SCOT de la Boucle du Rhône en Dauphiné ;
- **25/01/2007** : Délibération du Conseil Syndical du SYMBORD, arrêtant le projet de SCOT de la Boucle du Rhône en Dauphiné ;
- **20/04/2007** : Désignation par le Tribunal Administratif de GRENOBLE du Commissaire enquêteur et de sa suppléante, par décision n° E07000198/38 ;

### **2.2 REUNIONS PREALABLES AVEC LE SYMBORD**

Suite à la décision du Tribunal Administratif de GRENOBLE, une première réunion s'est déroulée avec le SYMBORD afin de prendre connaissance du projet de SCOT, de préciser les modalités de consultation des dossiers et de fixer les dates des permanences de l'enquête publique.

Après présentation du projet de SCOT par le SYMBORD et examen rapide, le Commissaire enquêteur a estimé que le dossier pouvait être mis à la disposition du public.

Il a été convenu de tenir le dossier d'enquête publique à la disposition du public dans les 46 communes adhérentes au SYMBORD.

Compte tenu des délais de préparation de l'ensemble des documents, la date de commencement de l'enquête publique a été fixée au mercredi 20 juin 2007.

La date de clôture a été fixée au vendredi 27 juillet 2007.

L'arrêté d'ouverture de l'enquête publique a été signé par le Président du SYMBORD le 25 mai 2007.

Une seconde réunion avec le Maître d'Ouvrage a eu lieu le 18 juin 2007, au siège du SYMBORD, pour la signature des registres d'enquêtes destinés aux 46 mairies et aux 4 communautés de communes.

Les dossiers ont été remis aux communes et Communautés de communes par les soins du SYMBORD.

## **2.3 COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE ET MODALITES DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

### **2.3.1 Composition du dossier d'enquête publique**

La présentation du territoire concerné et des objectifs du SCOT s'appuie sur les documents suivants faisant partie du dossier d'enquête publique et présentés à la suite :

- le Rapport de Présentation,
- le Plan d'Aménagement et de Développement Durable,
- le Document d'Orientations Générales,
- le Plan d'Orientations Générales
- le Bilan de la concertation
- le dossier des avis émis par les collectivités et organismes associés ou consultés.

Ces documents sont bien rédigés et accompagnés de cartes et schémas d'un très bon graphisme. Il serait souhaitable que figurent les noms des bureaux d'études et rédacteurs de ces documents.

#### **2.3.1.1 Le Rapport de Présentation**

Ce document de 121 pages est organisé en huit chapitres :

- Diagnostic territorial et Etat initial de l'environnement, décomposé en 3 parties :
  - o Diagnostic socio-économique (34 pages)
  - o Environnement et agriculture (56 pages)
  - o Conclusions : des enjeux communs, des problématiques territoriales différentes (4 pages)
- Articulation du Schéma avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou programmes faisant l'objet d'une évaluation environnementale (4 pages),
- Analyse de la situation environnementale et de son évolution probable si le SCOT n'est pas mis en œuvre (1 page)
- Raisons du choix du projet retenu (2 pages)
- Analyse des effets prévisibles du SCOT sur l'environnement et présentation des mesures envisagées par le SCOT pour éviter, réduire, ou compenser ces risques (12 pages)
- Mesures envisagées pour assurer le suivi du SCOT et la définition des indicateurs (3 pages)
- Méthode d'évaluation environnementale (3 pages)
- Résumé (2 pages).

#### **2.3.1.2 Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable**

Ce document de 14 pages est organisé en quatre chapitres :

- Introduction : les perspectives
  - o une pression démographique certaine
  - o une pression urbaine très soutenue et qui s'accroît
  - o les limites connues du développement péri-urbain
  - o des richesses patrimoniales à préserver
  - o un équilibre à trouver
- I. La construction d'un espace métropolitain équilibré et durable
  - o un diagnostic métropolitain partagé
  - o des objectifs métropolitains communs
  - o la participation du SCOT à cette ambition collective
- II. Le développement voulu
- III. La stratégie spatiale de développement et les objectifs des politiques publiques
  - o préserver les paysages, les ressources naturelles et l'espace agricole
  - o regrouper l'urbanisation sur des secteurs et pôles préférentiels
  - o rééquilibrer les modes de déplacements en faveur des transports collectifs
- IV. Les grands équilibres géographiques

### **2.3.1.3 Le Document d'Orientations Générales**

Ce document de 38 pages présente les quatre grandes orientations du SCOT et les moyens proposés pour les atteindre :

- I. Préserver les paysages, les ressources naturelles et l'espace agricole
- II. S'assurer d'un développement résidentiel durable
- III. Favoriser l'accueil d'activités et d'emplois sur place pour équilibrer la croissance
- IV. Rééquilibrer les modes de déplacements en faveur des transports collectifs.

Ces orientations et les mesures associées sont examinées en détail dans le chapitre 4 consacré aux commentaires du commissaire enquêteur.

### **2.3.1.4 Le Plan d'Orientations Générales**

Ce plan est présenté à l'échelle du 1/57 000 et en couleurs.

Sa lecture est assez difficile, car les noms des lieudits, des routes, des cours d'eau, ainsi que les limites de zones n'apparaissent pas clairement.

Durant l'enquête publique, le commissaire enquêteur a pu utiliser sur ordinateur la version numérique du plan et ainsi effectuer des agrandissements (zoom) sur les zones qui intéressaient le public.

Il est vivement recommandé, une fois effectuées les nécessaires corrections signalées dans les avis des organismes consultés, par le public et par le commissaire enquêteur, de reproduire ce plan à l'échelle 1/50 000 en prêtant une attention particulière à la qualité du dessin et de la reproduction graphique.

### **2.3.1.5 Le Bilan de la concertation préalable à l'approbation du SCOT**

Ce document de 63 pages présente le bilan de la concertation menée conformément à l'article L.300-2 du code de l'urbanisme. La concertation a été engagée à l'automne 2002.

Les principales actions conduites ont été les suivantes :

- Diffusion à 28 000 exemplaires et distribution dans les boîtes à lettre des numéros 1, 2 et 3 du Journal du SCOT, présentant successivement ce qu'est un SCOT, le diagnostic territorial, le Plan d'Aménagement et de Développement Durable et informant le public des dates des réunions publiques sur le terrain ;
- Organisation au printemps 2006 de sept commissions thématiques pour alimenter le diagnostic territorial et définir les orientations générales du PADD ;
- Organisation de trois commissions territoriales (une par canton) en juin 2004 au cours desquelles le diagnostic territorial a été présenté,
- Organisation en 2005 de neuf réunions de débat avec les habitants, réunissant 200 personnes, avec la participation bénévole de « rapporteurs citoyens »,
- Organisation de commissions par sous secteurs territoriaux en octobre 2005 pour « vérifier » à une échelle plus fine les orientations générales du SCOT,
- Mise en place en parallèle du « PACTE pour la citoyenneté » dans le cadre d'une démarche Agenda 21,
- Organisation de huit conférences-débats entre 2003 et 2005,
- Mise en place de l'opération « génération SCOT », structure participative avec les 3 lycées,
- Information de la population par la presse locale et régionale,
- Mise à la disposition du public du site Internet : [www.symbord.fr](http://www.symbord.fr)
- Echanges de courriers et courriels avec la population.

En définitive, des efforts importants ont été développés et même si la mobilisation de la population n'a pas toujours été au rendez-vous, les échanges ont été de qualité et riches de réflexions et de propositions. L'ensemble des participants a apprécié la démarche et a souhaité sa pérennisation.

Nota : le document de bilan présente d'assez nombreuses fautes d'orthographe, il serait à corriger.

### **2.3.1.6 Le dossier des avis émis par les collectivités et organismes associés ou consultés**

Ce dossier liste en 84 pages les avis émis par les collectivités et les organismes associés ou consultés avant l'enquête publique. Sa lecture est facile.

A noter cependant que moins de la moitié des communes ont exprimé leur avis sur le projet de SCOT. Plusieurs structures intercommunales (Communauté de Communes du Pays des Couleurs, Syndicat d'Aménagement Hydraulique de la Bourbre et de ses affluents) n'ont pas non plus exprimé d'avis.

### **2.3.2 Modalités de l'enquête publique**

#### **2.3.2.1 Dates et lieux des permanences**

Il a été décidé de tenir une permanence du Commissaire enquêteur dans chacune des six communes principales, et de tenir également une permanence dans six communes rurales, afin d'atteindre un public plus large. Les dates et horaires suivants ont été retenus :

<b>Date</b>	<b>Commune</b>	<b>Lieu</b>	<b>Horaire</b>
26 juin 2007	CHARVIEU-CHAVAGNEUX	Comm. de communes Porte Dauphinoise	9 h 30 - 12 h
26 juin 2007	SERMERIEU	Mairie	14 h - 16 h 30
4 juillet 2007	LES AVENIERES	Mairie	9 h 30 - 12 h
4 juillet 2007	TIGNIEU-JAMEYZIEU	Mairie	15 h - 17 h 30
12 juillet 2007	MONTALIEU	Mairie	9 h 30 - 12 h
12 juillet 2007	OPTEVOZ	Mairie	14 h - 16 h 30
19 juillet 2007	MORESTEL	Comm. de communes Pays des Couleurs	9 h 30 - 12 h
19 juillet 2007	VERTRIEU	Mairie	14 h - 16 h 30
20 juillet 2007	HIERES-SUR-AMBY	Mairie	10 h - 12 h
20 juillet 2007	CREYS-MEPIEU	Mairie	14 h - 16 h 30
27 juillet 2007	VILLEMORIEU	Comm. de communes de l'Isle Crémieu	9 h 30 - 12 h
27 juillet 2007	JANNEYRIAS	Mairie	14 h - 16 h 30

Le siège de l'enquête publique a été fixé au SYMBORD, à VILLEMORIEU.

#### **2.3.2.2 Publicité et information du public :**

L'enquête publique a été ouverte par le Président du SYMBORD.

Les règles de publicité en vigueur prévoient la publication de l'avis d'enquête dans deux journaux locaux ainsi que par voie d'affichage par les maires des communes concernées.

Les publications dans les journaux sont parues au moins 15 jours avant la date d'ouverture du 1<sup>er</sup> jour d'enquête, et dans la première semaine qui a suivi l'ouverture de l'enquête, dans des journaux locaux dans quatre départements environnants et dans deux journaux nationaux de grande diffusion.

Le tableau ci-dessous indique les noms des journaux et les dates des publications :

<b>Journal</b>	<b>Département</b>	<b>1<sup>ère</sup> parution</b>	<b>2<sup>ème</sup> parution</b>
Le Dauphiné Libéré	Isère	29 mai 2007	27 juin 2007
Les Affiches de Grenoble et du Dauphiné	Isère	1 <sup>er</sup> juin 2007	22 juin 2007

Chaque mairie a mis en place l'affichage sur ses panneaux d'information au public.

Le SYMBORD a édité le numéro 4 du « Journal du SCOT », qui a été consacré à l'enquête publique. Tiré à 28 000 exemplaires, ce journal a été distribué dans tous les foyers des 46 communes et quelques exemplaires étaient également disponibles dans chaque mairie où devait se tenir une permanence.

Des articles de presse sur le projet sont également parus dans les journaux régionaux. Enfin, un jeu de six panneaux présentant les objectifs du SCOT a été placé au siège des quatre communautés de communes, au siège du SYMBORD et en mairie des Avenières.

## **2.4 DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

### **2.4.1 Information du public pendant l'enquête publique**

Le dossier et le registre ont été mis à la disposition du public par le secrétariat des mairies concernées. Lors des permanences du Commissaire enquêteur, une salle a été mise à sa disposition pour recevoir le public. Le Commissaire enquêteur a été présent à toutes les permanences. Il a été accompagné par sa suppléante, Madame Agnès GUIGUE, lors de plusieurs permanences.

Plusieurs bulletins municipaux ont présenté le déroulement de l'enquête publique. Un article du Dauphiné Libéré a été consacré à l'enquête publique.

Aucune remarque concernant des difficultés d'accès du public aux dossiers ou portant sur les horaires d'ouverture des mairies n'a été formulée.

### **2.4.2 Observations sur le déroulement de l'enquête publique**

Le Commissaire enquêteur estime :

- que si la participation du public a été faible dans certaines communes, cela ne peut être imputé à une insuffisance d'information ou de publicité relative à cette enquête, mais plutôt au manque de motivation des habitants, qui ne réalisent pas l'importance d'une réflexion à long terme,
- que par contre, dans certaines communes, la participation a été importante, car le public a souhaité faire entendre des préoccupations concrètes,
- que toutes les dispositions ont été prises pour informer convenablement le public pour lui permettre de prendre connaissance du projet et de présenter ses observations, ses suggestions et ses critiques,
- et que dès lors, l'un des objectifs essentiels de l'enquête publique a été satisfait en offrant, par l'information et la publicité apportées, la possibilité d'expression des citoyens sur ce projet.

### **2.4.3 Opérations effectuées après la clôture de l'enquête publique**

A l'issue de la consultation du public, les registres ont été clos et signés par les Maires. Les registres d'enquête ont été mis à la disposition du Commissaire enquêteur dans les délais légaux.

Le commissaire enquêteur a analysé les observations et les demandes du public, il a examiné les délibérations des conseils municipaux et les avis des administrations et organismes consultés, et enfin, formulé ses propres commentaires sur le projet de SCOT.

Le commissaire enquêteur a ensuite adressé au SYMBORD un document de travail, pour lui faire part de ses commentaires et interrogations et a participé à une réunion finale le 4 septembre 2007. A l'issue de cette réunion, le commissaire enquêteur a finalisé son rapport et ses conclusions motivées.

Après avis de son Conseil Syndical, le SYMBORD décidera de la suite à donner au projet de SCOT.

## **CHAPITRE 3 : OBSERVATIONS DU PUBLIC, DES CONSEILS MUNICIPAUX ET COMMENTAIRES**

### **3.1 OBSERVATIONS FORMULEES DANS LES REGISTRES DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

Compte tenu du nombre de personnes qui se sont exprimées, nous avons choisi de présenter toutes les observations, commune par commune, en les classant par ordre alphabétique, ainsi que les quatre communautés de communes.

Pour chaque collectivité locale, sont mentionnés :

- le nom de la personne ayant rédigé une observation,
- la commune du domicile de la personne,
- l'objet résumé de l'observation,
- le type de sujet évoqué dans l'observation, selon une typologie précisée à la suite
- l'avis exprimé dans l'observation (demande au commissaire enquêteur d'émettre un avis favorable, avec réserves ou défavorable, ...).

#### **Typologie des sujets évoqués dans les observations et signification des abréviations utilisées**

- **A48** : observation concernant le projet A48,
- **Cycl** : observation relative au développement des pistes cyclables,
- **Const** : observation sur les possibilités de construction,
- **EnRen** : observation sur le développement durable et les énergies renouvelables,
- **Eco** : observation relative au développement économique,
- **Envt** : observation visant à la protection de l'environnement,
- **Info** : observation relative à l'information du public ;
- **LogS** : observation relative au logement social,
- **Patr** : observation concernant le patrimoine architectural et historique,
- **Santé** : observation concernant la santé des populations,
- **Séc** : observation concernant la sécurité des riverains des routes,
- **TraPL** : observation concernant le trafic de Poids Lourds
- **TrCol** : observation concernant le développement des transports collectifs.

### 3.1.1 Liste des communes où aucune observation n'a été écrite

<b>Liste des communes où aucune observation n'a été écrite dans les registres d'enquête</b>			
<b>Dept.</b>	<b>Commune</b>	<b>Avis exprimé du Conseil Municipal</b>	<b>Remarques du commissaire enquêteur</b>
38	ANNOISIN-CHATELANS		
38	ANTHON		
38	BOUVESSE-QUIRIEU		
38	BRANGUES		
38	CHARRETTE		
38	CHOZEAU	Favorable	
38	COURTENAY		1 conseillère municipale a écrit à CREYS-MEPIEU.
38	CREMIEU		
38	FRONTONAS	Favorable	
38	LA BALME-LES-GROTTE	Favorable	
38	LEYRIEU	Défavorable	1 observation en mairie d'OPTEVOZ. 1 observation à la C.C. de l'Isle Crémieu.
38	MORAS		
38	MORESTEL	Favorable	
38	PANOSSAS	Favorable	
38	PARMILIEU	Favorable	
38	PASSINS		
38	PORCIEU-AMBLAGNIEU	Favorable	Le C.E. s'est entretenu avec le Maire au SYMBORD. 1 observation dans le registre de CREYS-MEPIEU.
38	SAINT-ROMAIN-DE-JALIONAS	Refus de la commune d'intégrer l'agglomération Pontoise	2 conseillers municipaux ont écrit à OPTEVOZ. 1 observation à la C.C. de l'Isle Crémieu.
38	SAINT-VICTOR-DE-MORESTEL		
38	SERMERIEU		Le C.E. s'est entretenu avec le Maire
38	SICCIEU-SAINT JULIEN ET CARISIEU	Favorable	
38	VASSELIN		1 observation à la C.C. du Pays des Couleurs
38	VERNA		
38	VEYRINS-THIELLIN		
38	VEYSSILIEU	Favorable	
38	VEZERONCE-CURTIN	Favorable	
38	VILLEMOIRIEU	Favorable	
<p><b>Synthèse</b> : 27 communes dans lesquelles les registres d'enquête n'ont fait l'objet d'aucune observation. Il est regrettable que plus de la moitié des communes n'ait pas délibéré.</p>			

### 3.1.2 Bilan des observations recueillies dans les registres

Registre d'enquête publique SCOT en mairie de ARANDON					
N°	Nom	Commune	Objet	Type	Avis émis
1	Délibération du Conseil Municipal	ARANDON	Mieux prendre en compte le développement de la zone d'Activités d'ARANDON-COURTENAY. Prévoir les logements. Souhait que la commune maîtrise l'aménagement de son territoire.	Eco	Remarques
<p><b>Nombre d'observations recueillies en mairie de ARANDON :</b> 1 observation du Conseil Municipal.</p> <p><b>Commentaires du C.E. :</b>            Le Parc d'Activités Economiques (P.A.E.) du Pays des Couleurs est prévu sur une surface de 119 hectares. En adoptant le ratio de 25 emplois à l'hectare, il devrait à terme permettre l'installation de 3000 emplois. On conçoit dès lors qu'une partie de ces emplois cherchera à se loger dans les communes proches. En faisant l'hypothèse que 4 % des emplois soient logés sur place, cela impliquerait la création de 120 logements sur 12 ans, soit une dizaine par an. il serait donc malthusien de limiter la croissance d'ARANDON à 10 % d'ici 2020 !</p> <p>Pour les mêmes raisons, il semble irréaliste de fixer le taux de croissance d'ici 2020 à 10 % pour les communes voisines de BOUVESSE-QUIRIEU, CREYS-MEPIEU et SAINT-VICTOR DE MORESTEL.            Le commissaire enquêteur propose d'augmenter le taux à 12 %, sous réserve que les communes concernées s'engagent à réaliser 20 % de logements sociaux, construits en Haute Qualité Environnementale (H.Q.E.).</p> <p>A signaler aussi une demande (Messieurs REY et CHOPIN) concernant la commune d'ARANDON qui a été écrite dans le registre d'enquête de MONTALIEU-VERCIEU.</p>					

Registre d'enquête publique SCOT en mairie de CHAMAGNIEU					
N°	Nom	Commune	Objet	Type	Avis émis
1	A. Raffin	CHAMAGNIEU	Inquiétude en raison du blocage de l'accroissement démographique	Démo	Remarque
2	J. Varnieu	CHAMAGNIEU	Inquiétude en raison du blocage de l'accroissement démographique, qui est jugé abusif*.	Démo	Remarque
<p><b>Nombre d'observations recueillies en mairie de CHAMAGNIEU :</b> 2 observations.</p> <p><b>Commentaires du C.E. :</b>            CHAMAGNIEU est située dans une zone de croissance démographique de 15%.            Ce taux paraît raisonnable et il n'est pas remis en cause par les élus locaux.</p>					

Registre d'enquête publique SCOT en mairie de CHARVIEU-CHAVAGNEUX					
N°	Nom	Commune	Objet	Type	Avis émis
1	C. Brêm	CHARVIEU-C.	Adresse du site internet du SYMBORD caduque	Info	Remarque
2	C. Brêm	CHARVIEU-C.	Lier croissance urbaine et développement du réseau ferré, qui ne peuvent aller l'un sans l'autre.	TrCol	Remarque
3	J. Poissonnet		Il est indispensable de favoriser les transports collectifs en remettant en service l'ex CFEL.	TrCol	Souhait
4	J. Caprio	CHARVIEU-C.	Routes départementales à restructurer ou créer, Ponts, pistes cyclables à créer, Réhabilitation des friches industrielles, Aménagement intercommunal de la Bourbre, Réservations d'emprises foncières pour la LEA, Manque d'information dans bulletins municipaux.	TrafPL Cycl Eco Envt TrCol Info	Souhaits
5	C. Brêm	CHARVIEU-C.	La volonté de voir réaliser le projet LEA n'est pas exprimé de façon suffisante.	TrCol	Remarque
<p><b>Nombre d'observations recueillies en mairie de CHARVIEU-CHAVAGNEUX :</b> 5 observations</p> <p><b>Commentaires du C.E. :</b>            Voir aussi les commentaires du C.E. sur la prolongation du LEA jusqu'à TIGNIEU-JAMEYZIEU.</p>					



Registre d'enquête publique SCOT en mairie de CHAVANOSZ					
N°	Nom	Commune	Objet	Type	Avis émis
1	Association Chavanoz information Echange Loisirs	CHAVANOSZ	Faire avancer concrètement le projet LEA en créant une structure intercommunale. Aspects trop conditionnels des préconisations du SCOT. Encourager les énergies renouvelables.	TrCol  EnRen	Remarques
<b>Nombre d'observations recueillies en mairie de CHAVANOSZ : 1 observation</b> <b>Commentaires du C.E. :</b> Voir aussi les commentaires du C.E. sur la prolongation du LEA jusqu'à TIGNIEU-JAMEYZIEU.					

Registre d'enquête publique SCOT en mairie de CREYS-MEPIEU					
N°	Nom	Commune	Objet	Type	Avis émis
1	A. Clavel	PORCIEU-A.	Proposition de site à urbaniser, pour la construction d'une résidence pour personnes âgées à PORCIEU-A.	Const	Proposition
2	A. Clavel	PORCIEU-A.	Proposition de terrain à classer en zone constructible, à proximité de terrains urbanisables à OPTÉVOZ..	Const	Proposition
3	M.L. Ducarroz	COURTENAY	Mentionner sur le P.O.G. et dans le rapport de Présentation les hameaux de Boulieu et Fézillière au titre des hameaux de caractère. L'A48 va créer des nuisances sonores à COURTENAY et diviser la commune.	Patr  A48	Demande  Critique
4	D. Ducarroz	SOLEYMIEU	Le tracé de l'A48 passe trop près à Sablonnières	A48	Critique
5	135 pers.	MONTALIEU-V	Demande de déviation PL	TraPL	Pétition
6	84 pers.	MONTALIEU-V	Demande de déviation PL	TraPL	Pétition
7	D. Brousse	MONTALIEU-V	Mémoire rappelant les actions faites depuis 2003 pour sensibiliser les élus à la question de l'insécurité des piétons dans le centre de MONTALIEU-VERCIEU. Fourniture des comptages de véhicules légers et de PL dans la MONTALIEU-VERCIEU alors que le rapport de présentation note des chiffres plus faibles.	TraPL	Demande
<b>Nombre d'observations recueillies en mairie de CREYS-MEPIEU : 5 observations,</b> 2 pétitions signées au total par 219 personnes habitant MONTALIEU et des communes proches. <b>Commentaires du C.E. :</b> Les 2 demandes de A. Clavel seront à examiner dans le cadre des PLU des deux communes concernées.  La remarque de M.L. Ducarroz sur les hameaux de Boulieu et Fézillière est à prendre en compte. La remarque sur les nuisances de l'A48 est à prendre en compte : reporter sur le P.O.G. le tracé de l'A48 plus près de la R.D. 1075 et prévoir une ceinture de protection des zones habitées (écrans acoustiques). La remarque de D. Ducarroz est justifiée : reporter sur le P.O.G. le tracé de l'A48 plus à l'Est du hameau de Sablonnières.  La demande de la déviation du trafic PL n'est pas nouvelle. <u>Plus de 200 personnes ont signé deux pétitions.</u> Une dizaine de personnes se sont également exprimées dans le registre d'enquête de MONTALIEU-VERCIEU. Le Rapport de Présentation devra être corrigé pour indiquer les chiffres réels du trafic traversant la ville.  Le C.E. rappelle ici le commentaire fait pour ARANDON et les communes proches du P.A.E. du Pays des Couleurs : le taux de croissance d'ici 2020 devrait être fixé à 12 % pour les communes de BOUVESSE-QUIRIEU, CREYS-MEPIEU et SAINT-VICTOR DE MORESTEL. En contrepartie de cet avantage, l'engagement de construire 20 % de logements sociaux en Haute Qualité Environnementale devra être pris par les trois communes concernées.					

<b>Registre d'enquête publique SCOT en mairie de DIZIMIEU</b>					
N°	Nom	Commune	Objet	Type	Avis émis
1	P. Thibaudon	DIZIMIEU	Le Conseil Municipal souhaite que la date de départ pour l'augmentation de la population soit 3 ans après l'approbation du SCOT. Maintien en zone constructible des terrains classés antérieurement en zones UB et NB du POS actuel.	<b>Démo</b>  <b>Const</b>	Souhait  Souhait
<b>Nombre d'observations recueillies en mairie de DIZIMIEU : 1 observation</b> <b>Commentaires du C.E. :</b> La date de référence pour la prise en compte de l'augmentation de la population doit être la même sur la totalité de l'aire du SCOT. L'année 2006, année d'élaboration du SCOT, semble logique. Le maintien en zone constructible des zones UB des POS actuels paraît normal.					

<b>Registre d'enquête publique SCOT en mairie de HIERES-SUR-AMBY</b>					
N°	Nom	Commune	Objet	Type	Avis émis
1	Association Hiéroise de défense de l'environnement	HIERES-SUR-AMBY	Proposition de mise en état et de la création de sentiers en rive gauche du Rhône en amont de LYON.	<b>Envt</b>	Proposition
<b>Nombre d'observations recueillies en mairie de HIERES-SUR-AMBY : 1 observation</b> <b>Commentaires du C.E. :</b> Proposition intéressante, permettant de mettre en valeur le Fleuve Rhône et de développer le tourisme vert. Cette proposition mériterait d'être approfondie dans le cadre du CDRA.					

<b>Registre d'enquête publique SCOT en mairie de JANNEYRIAS</b>					
N°	Nom	Commune	Objet	Type	Avis émis
1	G. Rancon J. Boissiat	JANNEYRIAS	Etude très sérieuse, mais difficile à assimiler. Pas d'avis personnel.	<b>Info</b>	Remarque
2	C. Brêm	CHARVIEU-C.	Erreurs relevées dans les parag. 2.2.3 (tableau) et parag. 2.2.3.1 du Rapport de présentation, page 8. Perspectives de développement du logement locatif social et incitations insuffisantes.	<b>Info</b>  <b>LogtS</b>	Remarque  Remarque
3	J. Gachet	CHARVIEU-C.	Lier croissance urbaine et développement du réseau ferré, qui ne peuvent aller l'un sans l'autre. Approuve la remarque du Préfet concernant l'introduction d'un pourcentage de logements sociaux dans les opérations immobilières.	<b>TrCol</b>  <b>LogtS</b>	Remarque  Remarque
<b>Nombre d'observations recueillies en mairie de JANNEYRIAS : 3 observations</b> <b>Commentaires du C.E. :</b> Voir les commentaires généraux du C.E. sur la question du logement social, développés dans le chapitre 4.					

<b>Registre d'enquête publique SCOT en mairie de LE BOUCHAGE</b>					
N°	Nom	Commune	Objet	Type	Avis émis
1	J. Devigne	LE BOUCHAGE	Classement d'un terrain en zone non constructible	<b>Const</b>	Critique
2	M. Velozzo	LE BOUCHAGE	Classement d'un terrain en zone non constructible	<b>Const</b>	Critique
3	F. Ciagneux	LE BOUCHAGE	La limitation des constructions dans les villages et la conservation du caractère sont des points positifs. Mauvaise lisibilité du Plan d'orientations générales.	<b>Envt</b> <b>Info</b>	Remarques Remarque
4	J.Y. Pigeat	LE BOUCHAGE	Classement d'une maison en zone rouge au PERI	<b>Const</b>	Critique
5	P. Bonnaviat	LE BOUCHAGE	Manque de lisibilité du Plan d'orientations générales. Tracé des coupures d'urbanisation à préciser. Indiquer les possibilités agricoles en zones vertes. Prendre en compte les résultats du dernier recensement pour le calcul des augmentations maximales de population (15 % d'ici 2020).	<b>Info</b> <b>Envt</b> <b>Démo</b>	Remarques Demande Souhait
<b>Synthèse des observations recueillies en mairie de LE BOUCHAGE : 5 observations</b> <b>Commentaires du C.E. :</b> Le SCOT ne définit pas le classement des parcelles. Les contestations seront à étudier dans le cadre du PLU. Confirmation de la nécessité de préciser le tracé des coupures vertes.					

<b>Registre d'enquête publique SCOT en mairie de LES AVENIERES</b>					
N°	Nom	Commune	Objet	Type	Avis émis
1	R. Morney	LES AVENIERES	Prendre en compte les résultats du dernier recensement pour le calcul des augmentations maximales de population (15 % d'ici 2020). Affirmer le rôle économique des AVENIERES. Souligner la Réserve Naturelle Régionale des méandres du Rhône. Pour une meilleure prise en compte d'itinéraires en boucles cyclables.	<b>Démo</b> <b>Envt</b> <b>Cycl</b>	Souhait Souhait Souhait
2	A. Lovéra	LES AVENIERES	Pourquoi faire passer l'A48 dans un secteur déjà desservi et classé « poumon vert » de la région ?	<b>A48</b>	Critique
3	Conseil municipal	LES AVENIERES	Les espaces commerciaux situés en rez de chaussée en centre ville devraient conserver leur destination commerciale.	<b>Eco</b>	Souhait
<b>Nombre d'observations recueillies en mairie des AVENIERES : 3 observations</b> <b>Commentaires du C.E. :</b> Le vœu du Conseil municipal doit pouvoir être transcrit dans le PLU. Le tracé de la coupure verte de la zone d'activités du Best est à revoir, la coupure est à placer au Sud, et non pas au Nord (P.O.G.). Mentionner le zonage sismique des communes, sur la carte de la page 66 du Rapport de Présentation.					

<b>Registre d'enquête publique SCOT en mairie de MONTALIEU-VERCIEU</b>					
N°	Nom	Commune	Objet	Type	Avis émis
1	G. van Eyken	MONTALIEU-V.	Demande la déviation du trafic PL dans la ville.	TraPL	Demande
2	N. Andrieux	MONTALIEU-V	Demande de respect des arrêtés du maire (>19 t).	TraPL	Demande
3	P. Mira	MONTALIEU-V	Demande de déviation du trafic PL par la RD 52.	TraPL	Demande
4	M. Liaure	MONTALIEU-V.	Demande la déviation du trafic PL dans le centre	TraPL	Demande
5	D. Millat	MONTALIEU-V	Demande la déviation du trafic PL dans le centre	TraPL	Demande
6	H. Jambon	MONTALIEU-V	Demande la déviation du trafic PL dans le centre	TraPL	Demande
7	M. Rey-Chopin	ARANDON	Possibilité de créer trois parcelles à «Bologne »	Const	Demande
8	Mme Gerbod	MONTALIEU-V	Demande la déviation du trafic PL dans le centre	TraPL	Demande
9	S. Barberot	MONTALIEU-V	Demande la déviation du trafic PL dans le centre	TraPL	Demande
10	M. Pereira	MONTALIEU-V.	Demande la déviation du trafic PL dans le centre	TraPL	Demande
11	A. Berliat	MONTALIEU-V	Demande la déviation du trafic PL dans le centre	TraPL	Demande

**Nombre d'observations recueillies en mairie de MONTALIEU-VERCIEU : 11 observations**

**Commentaires du C.E. :**  
Voir aussi les deux pétitions signées au total par plus de 200 personnes et déposées en mairie de CREYS-MEPIEU, réclamant une solution alternative à la traversée des poids lourds dans MONTALIEU.

Au sujet de la demande présentée sur ARANDON, le P.O.G. classe cette zone en « espace urbain existant ». Le POS classe une partie de cette parcelle en NC. Il ne s'agit pas d'une terre agricole mais d'une propriété clôturée par un mur, située dans un hameau. Le classement en zone urbaine devra être examiné dans le PLU.

<b>Registre d'enquête publique SCOT en mairie de OPTEVOZ</b>					
N°	Nom	Commune	Objet	Type	Avis émis
1	J.P. Doucet	LEYRIEU	Importance du trafic routier dans la traversée du hameau de Sainte-Marie-de-Tortas, à LEYRIEU. La croissance démographique prévue sur CREMIEU, SAINT-ROMAIN-DE-JALIONAS et VILLEMORIEU va encore aggraver l'insécurité routière. A quand la deuxième tranche de la déviation ?	TraPL	Question
2	P. Michaud C. Sauze	ST-ROMAIN-J.	En tant que conseillers municipaux, confirmation du refus d'être intégrés dans l'agglomération Pontoise. Une croissance démographique de 28 % d'ici 2020 serait plus conforme aux possibilités de la commune.	Démo	Refus
3	Mairie	OPTEVOZ	Demande d'une urbanisation modérée sans empiéter sur les espaces naturels, avec densification et réhabilitation du bâti. Investissements communaux à rentabiliser (écoles). Vie commerçante dans le bourg à maintenir.	Démo	Demande de corriger le taux de 10 %
4	Synd. Interc. des Eaux du Plateau de Crémieu	OPTEVOZ	Les ressources en eau de Pré-Bonnet alimentent cinq communes du Plateau de Crémieu ainsi que SAINT-ROMAIN-DE-JALIONAS et TIGNIEU-JAMEYZIEU. L'argument de la limitation des ressources en eau n'est pas cohérent. Pour la gestion des eaux usées, le SIEPC a fait des efforts importants de création de réseaux. La densification du bâti n'est pas préjudiciable à la protection de l'environnement.	Démo	Demande de corriger le taux de 10 %

**Nombre d'observations recueillies en mairie de OPTEVOZ : 4 observations**

**Commentaires du C.E. :**  
La demande des élus d'OPTEVOZ conteste la limitation à 10 % du taux de croissance du village. La bonne intégration architecturale des constructions récentes et le développement de quelques commerces dans le bourg prouvent que la croissance peut être maîtrisée. Cette commune est aussi l'une des portes d'entrée au site archéologique de LARINA. Elle dispose donc d'atouts touristiques, qu'elle entend mettre en valeur. Une certaine souplesse doit être envisagée, en concertation avec les élus.

A noter enfin, une observation de Monsieur A. Clavel, dans le registre d'enquête en mairie de CREYS-MEPIEU.

<b>Registre d'enquête publique SCOT en mairie de PONT-DE-CHERUY</b>					
N°	Nom	Commune	Objet	Type	Avis émis
1	J. Grenier	PONT-DE-CH.	Satisfaction pour la prolongation prévue de LEA. Traversée routière de PONT-DE-CHERUY engorgée. Prévoir des pistes cyclables, des trottoirs larges.  Croissance démographique de 30 à 40 % trop forte. Manque de logements sociaux dans les programmes immobiliers récents. Prévoir des espaces verts en ville.	TrCol Traf  Démo LogtS	Constat Demande  Demande Demande  Demande
2	M. Tupinier	PONT-DE-CH.	Forte croissance démographique dans les 5 pôles. Le développement économique est lié aux facilités de déplacements. Adhésion au projet LEA. Place insuffisante dévolue aux modes doux dans l'agglomération Pontoise.  Mesures de limitation des gaz à effet de serre faibles. Offre de logement social sur PONT-DE-CHERUY Insuffisante, et refus de la municipalité d'introduire un pourcentage de logements sociaux dans les opérations immobilières. Nécessité de respecter l'indispensable solidarité intercommunale.	Démo TrCol  EnRen LogtS	Constat Constat  Demande Constat
3	Collectif PARFER	TIGNIEU-JAM.	Approbation du projet LEA et de son phasage. Expliciter le lien entre le développement du territoire et la réalisation du projet LEA.	TrCol	Constat Souhait
<p><b>Nombre d'observations recueillies en mairie de PONT-DE-CHERUY : 3 observations</b></p> <p><b>Commentaires du C.E. :</b> Approbation du projet LEA et demande de prévoir des logements sociaux dans les opérations immobilières.</p>					

<b>Registre d'enquête publique SCOT en mairie de SAINT-BAUDILLE-DE-LA TOUR</b>					
N°	Nom	Commune	Objet	Type	Avis émis
1	R. Cochet	ST-BAUDILLE	Lettre ouverte de 3 pages, portant sur 7 remarques : - le SCOT est un projet très politisé (la gauche et les verts), - concurrence avec l'agriculture traditionnelle, - transfert de compétences au SYMBORD : quel sera le rôle des communes ? - vaste programme dont l'élaboration sera difficile, - risque de voir émerger une nouvelle bureaucratie, - la technocratie a besoin d'un retour aux sources, - contestation des limitations à la construction.		Critique très sévère du travail effectué et de l'équipe du SCOT
<p><b>Nombre d'observations recueillies en mairie de SAINT-BAUDILLE-DE-LA-TOUR : 1 observation</b></p> <p><b>Commentaires du C.E. :</b> Long discours contestant toutes les orientations et les propositions du SCOT : rien n'est bon dans ce projet ...</p> <p><b>Commentaires du C.E et rappel :</b> « Le territoire français est le patrimoine commun de la nation. Chaque collectivité publique en est le gestionnaire et le garant dans le cadre de ses compétences. Afin d'aménager le cadre de vie, d'assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions d'habitat, d'emploi, de services et de transports répondant à la diversité de ses besoins et de ses ressources, de gérer le sol de façon économe, d'assurer la protection des milieux naturels et des paysages ainsi que la sécurité et la salubrité publiques et de promouvoir l'équilibre entre les populations résidant dans les zones urbaines et rurales et de rationaliser la demande de déplacements, les collectivités publiques harmonisent, dans le respect réciproque de leur autonomie, leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace ».</p>					

<b>Registre d'enquête publique SCOT en mairie de SAINT-SORLIN-DE-MORESTEL</b>					
N°	Nom	Commune	Objet	Type	Avis émis
1	M. Budin	ST-SORLIN DE MORESTEL	Irréversibilité du projet d'autoroute A48. Risque de nuisances importantes.	<b>A48</b>	Critique
2	Cl. Krut	ST-SORLIN DE MORESTEL	Trafic important sur la R.D. 16, axe chargé en Poids Lourds (carrières). Demande prévoir une déviation du village. Souhait de limiter la construction de maisons.	<b>TraPL</b>  <b>Démo</b>	Critique  Souhait
3	L. Vincent	ST-SORLIN DE MORESTEL	Absence de mention dans le Rapport de Présentation de la R.D. 16 reliant LA TOUR-DU-PIN à MORESTEL. Cette voie supporte un trafic de 3500 véhicules/jour.	<b>TraPL</b>	Critique
<b>Nombre d'observations recueillies en mairie de SAINT-SORLIN-DE-MORESTEL : 3 observations</b>					
<b>Commentaires du C.E. :</b> Voir les commentaires du C.E. sur le projet A48 développés dans le chapitre 4.					

<b>Registre d'enquête publique SCOT en mairie de SOLEYMIEU</b>					
N°	Nom	Commune	Objet	Type	Avis émis
1	Fam. BOGAS J. GONNET	SOLEYMIEU	Contestation de la surface constructible passant de 10 ha à 7 ha dans le PLU. Etude du PLU coûteuse, mais inutile. Demande de classement d'un terrain en zone constructible.	<b>Const</b>	Critique
2	H. Buyat G. Guicherd	SOLEYMIEU	Les élus de Soleymieu n'ont pas été consultés. Nécessité de développer l'artisanat, le commerce l'industrie sur place. Le hameau de Sablonnières est un carrefour. L'Etat n'a pas su développer le transport ferroviaire. Les jeunes ne peuvent pas construire sur place. Les règles du SCOT sont trop contraignantes. La zone artisanale a été réduite de un hectare. Sur le P.O.G., le passage de l'A48 est trop proche du hameau de Sablonnières, et pénalise les transports DUCARROZ.	<b>Info</b>  <b>Const</b> <b>Eco</b>  <b>A48</b>	Critique  Critique Critique Critique
<b>Nombre d'observations recueillies en mairie de SOLEYMIEU : 2 observations</b>					
<b>Commentaires du C.E. :</b> La réduction de la surface de la zone artisanale a été traitée dans le cadre de la Communauté de Communes. La réduction des surfaces constructibles pour le logement est à discuter dans le cadre de l'élaboration du PLU.  A noter enfin, une observation de Madame D. Ducarroz dans le registre d'enquête en mairie de CREYS-MEPIEU.					

<b>Registre d'enquête publique SCOT en mairie de TIGNIEU-JAMEYZIEU</b>					
N°	Nom	Commune	Objet	Type	Avis émis
1	H. Chanut	TIGNIEU-JAM.	Encourager l'utilisation des transports collectifs (LEA). Augmenter les fréquences des dessertes Limiter les hausses de prix. Eviter les correspondances.	TrCol	Souhaits
2	Mme Tête	TIGNIEU-JAM.	Comment concilier A48 et un Parc Naturel Régional ? Approbation du projet LEA. Incompatibilité avec les projets CHIMIREC et BIOVAL.	A48 TrCol Envt	Constat Constat Constat
3	Collectif PARFER	TIGNIEU-JAM.	Approbation du projet LEA et de son phasage. Montrer le lien entre le développement du territoire et la réalisation du projet LEA.	TrCol	Constat Souhait
<b>Nombre d'observations recueillies en mairie de TIGNIEU-JAMEYZIEU : 3 observations</b> <b>Commentaires du C.E. :</b> Voir aussi les commentaires du C.E. sur le projet A48 et sur la prolongation du LEA jusqu'à TIGNIEU-JAMEYZIEU.					

<b>Registre d'enquête publique SCOT en mairie de VERTRIEU</b>					
N°	Nom	Commune	Objet	Type	Avis émis
1	J. Magaud	VERTRIEU	Mieux souligner la nécessité de conforter la liaison avec AMBERIEU et le rôle régional de sa gare. La capacité d'accueil de Vertrieu à l'horizon 2020 serait de l'ordre de 700 habitants.	TrCol Dém	Souhait Opinion
1 B	A. Molina	SYMBORD	Lettre de réponse adressée par le SYMBORD à Monsieur J. Magaud.	Info	
2	P. Chorin	PARMILIEU	Lettre avec la matrice cadastrale et deux plans : Demande classement en zone constructible de parcelles entourées de constructions et desservies par les réseaux	Const	Demande
3	M. Condemine	VERTRIEU	Informations données au correspondant local du journal « Le Dauphiné Libéré ».	Info	
4	F. Spitzner	VERTRIEU	Entretien du Maire de Vertrieu avec le Commissaire enquêteur. Souhait de reporter sur la carte des itinéraires cyclables la boucle touristique qui serait raccordée sur l'itinéraire « Léman - Méditerranée ». Prévoir aussi l'élargissement du pont sur le Rhône pour le passage des cyclistes.	Cycl Cycl	Souhait Souhait
<b>Nombre d'observations recueillies en mairie de VERTRIEU : 4 observations</b> <b>Commentaires du C.E. :</b> Les questions posées par Monsieur J. Magaud ont reçu leur réponse dans la lettre du SYMBORD. La demande de Monsieur P. Chorin devra être étudiée dans le cadre du PLU de la commune de PARMILIEU.					

<b>Registre d'enquête publique SCOT en mairie de VILLETTE D'ANTHON</b>					
N°	Nom	Commune	Objet	Type	Avis émis
1	D. Berreta	VILLETTE D'A.	Réponse du Maire de VILLETTE D'ANTHON à l'avis émis par la Chambre d'Agriculture de l'Isère sur le projet de développement de la zone d'activités, de surface 40 ha, qui est inscrite au PLU depuis le 22/12/2004. Il ne s'agit pas d'un espace agricole stratégique.	Eco	Réponse à l'avis de la CA 38.
<b>Nombre d'observations recueillies en mairie de VILLETTE D'ANTHON : 1 observation</b> <b>Commentaires du C.E. :</b> Voir plus loin l'avis de la Communauté de Communes de la Porte Dauphinoise Lyon-Satolas.					

<b>Registre d'enquête publique SCOT au siège de la Communauté de Communes de l'Isle Crémieu</b>					
<b>N°</b>	<b>Nom</b>	<b>Commune</b>	<b>Objet</b>	<b>Type</b>	<b>Avis émis</b>
1	H. Buyat	SOLEYMIEU	Contestation : voir l'avis identique déposé dans le registre d'enquête en mairie d'OPTEVOZ.	<b>Const</b>	Critique
2	R. Buffet	DIZIMIEU	Quelle sera la base de calcul de la démographie ? Comment la commune doit-elle se comporter face aux propriétaires de terrains qui risquent de se précipiter pour construire au plus vite. Crainte d'un tollé général des propriétaires fonciers.	<b>Démo</b> <b>Const</b>	Question Questions
3	J.C. Peyrieux	VILLEMORIEU	Remise d'un mémoire de 4 pages. Le Rapport de Présentation est incomplet et oublie de mentionner plusieurs bâtiments remarquables aux environs de CREMIEU (liste dans le mémoire). Demande de création de couloirs verts préservant les arrivées sur CREMIEU. Demande de créer un couloir vert entre les châteaux de Montmiracle et Bienassis à VILLEMORIEU.  La prolongation de la LEA sur CREMIEU devrait être prévue, ainsi que les réserves nécessaires (gares, parkings), car nombre de Crémolans l'attendent et ce sera un outil pour le développement touristique.	<b>Patr</b>  <b>Envt</b>  <b>Envt</b>	Critique  Demande Demande
4	M. Fauché	ST-ROMAIN-J.	Demande de préciser le tracé de la « ceinture verte » au hameau du Peillard. Il serait logique qu'elle longe la carrière et entoure le hameau. Plusieurs constructions n'apparaissent pas sur le POS. Enfin, plusieurs bâtiments ont une architecture intéressante dans ce hameau.	<b>Const</b>	Demande
5	J.F. Moyne	ST-BAUDILLE	Opposition au projet A48. Existe-t-il une concertation InterSCOT au niveau de l'agglomération Lyonnaise ? Corriger la page 59 du Rapport de Présentation. Il y a plusieurs exploitations agricoles en Bio sur le territoire du SCOT.	<b>A48</b>  <b>Info</b>	Opposition  Correction
6	D. Dary	CREMIEU	Pourquoi le Projet LEA n'arrive t'il pas à CREMIEU ? Soutenir le recours aux énergies renouvelables.	<b>TrCol</b> <b>EnRen</b>	Question Souhait
7	M.P. Bénédris	LEYRIEU	S'étonne que la commune de LEYRIEU émette un avis défavorable au SCOT en refusant de limiter à 10 % l'accroissement de sa population, alors que la commune n'est pas en mesure d'assurer la collecte des eaux usées dans le centre du village. Plusieurs familles sont également concernées.	<b>Démo</b>	Critique
8	FRAPNA	ISERE	Courrier reçu après la clôture e l'enquête, par suite d'erreur de la La Poste. Rappel de l'opposition de la FRAPNA aux projets d'aménagement routiersdestructeurs de l'environnement.	<b>Envt</b>	Avis défavorable
<p><b>Nombre d'observations recueillies au siège de la Communauté de Communes : 8 observations</b></p> <p><b>Commentaires du C.E. :</b></p> <p>La demande de création de ceintures et couloirs verts pour la mise en valeur du patrimoine historique est justifiée. Elle pourrait se traduire dans les PLU par la création de cônes de covisibilité, permettant de protéger les vues. La prolongation de la LEA est demandée par deux personnes. La réservation des emprises est indispensable.</p> <p>Concernant la commune de LEYRIEU, voir aussi l'avis émis par un conseiller municipal dans le registre d'enquête en mairie d'OPTEVOZ (circulation automobile dans le hameau de Sainte-Marie-de-Tortas).</p>					



<b>Registre d'enquête publique SCOT au siège de la Communauté de Communes des Balcons du Rhône</b>					
N°	Nom	Commune	Objet	Type	Avis émis
<b>Nombre d'observations recueillies au siège de la Communauté de Communes : 0 observation</b>					
<b>Commentaires du C.E. :</b> Voir aussi le registre d'enquête en mairie de HIERES-SUR-AMBY.					

<b>Registre d'enquête publique SCOT au siège de la Communauté de Communes de la Porte Dauphinoise Lyon-Satolas</b>					
N°	Nom	Commune	Objet	Type	Avis émis
1	G. Dezempte	Président de la Communauté de communes	Conserver la zone d'activités de VILLETTE D'ANTHON, projet qui a fait l'objet d'une concertation et qui a été retranscrit dans le PLU de cette commune.	<b>Eco</b>	Réponse à avis de la CA 38.
<b>Nombre d'observations recueillies au siège de la Communauté de Communes : 1 observation</b>					
<b>Commentaires du C.E. :</b> Ce choix, validé par le SCOT de la Boucle du Rhône en Dauphiné, devra être retranscrit dans le Schéma de secteur de l'agglomération Pontoise et de la Porte Dauphinoise Lyon-Satolas.					

<b>Registre d'enquête publique SCOT au siège de la Communauté de Communes du Pays des Couleurs</b>					
N°	Nom	Commune	Objet	Type	Avis émis
1	G. Barcelona	ARANDON	Demande de précisions sur le zonage applicable dans le SCOT autour du « Mont ».	<b>Const</b>	
2	D. Brousse	MONTALIEU-V.	Demande de renseignements concernant les trafics sur la R.D. 1075. Les données présentées dans le Rapport de Présentation ne sont pas pertinentes. Dans le cadre de la pétition en cours concernant la traversée de MONTALIEU, des comptages plus récents seront fournis.	<b>Info</b>	
3	M. Fortineau	VASSELIN	Trop grande importance de la zone constructible au lieu-dit « les Garniers », compte tenu de la limitation du taux de croissance démographique à 15 % d'ici 2020 pour cette commune.	<b>Const Démo Envt</b>	Critique
<b>Nombre d'observations recueillies au siège de la Communauté de Communes : 3 observations</b>					
<b>Commentaires du C.E. :</b> Sans objet.					

### **3.1.3 Récapitulation des observations recueillies dans les registres d'enquête publique**

Nombre d'observations : 71 (soit un taux de participation de 1/1000),  
Nombre de pétitions : 2, signées par 219 personnes.

#### Rappel de la signification des abréviations utilisées

- **A48** : observation concernant le projet A48,
- **Const** : observation sur les possibilités de construction,
- **Cycl** : observation sur le développement des pistes cyclables,
- **Démo** : observation relative aux prévisions démographiques
- **Eco** : observation relative au développement économique,
- **EnRen** : observation sur le développement durable et les énergies renouvelables
- **Envt** : observation visant à la protection et à la mise en valeur de l'environnement,
- **Info** : observation relative à l'information du public ;
- **LogS** : observation relative au logement social,
- **Patr** : observation concernant le patrimoine architectural et historique,
- **TraPL** : observation sur le trafic de Poids Lourds
- **TrCol** : observation sur le développement des transports collectifs.

Le tableau suivant indique le nombre d'observations par sujets évoqués :

A noter que certaines personnes ont présenté des documents (lettres, mémoires) traitant plusieurs questions. Cela explique que le nombre de remarques soit supérieur au nombre d'observations.

SUJET	NOMBRE DE REMARQUES	% DU TOTAL
<b>A48</b>	7	6
<b>Const</b>	16	14
<b>Cycl</b>	4	4
<b>Démo</b>	14	13
<b>Eco</b>	5	4
<b>EnRen</b>	3	3
<b>Envt</b>	11	10
<b>Info</b>	12	11
<b>LogS</b>	4	4
<b>Patr</b>	2	2
<b>TraPL</b>	22	20
<b>TrCol</b>	12	11
<b>TOTAUX</b>	112	100

Le sujet qui préoccupe le plus est celui du trafic de Poids Lourds dans les traversées de villes et villages, surtout à MONTALIEU-VERCIEU, où les nuisances et les dangers sont réels.

Ne pas tenir compte de l'inquiétude et la colère exprimées par ces personnes décrédibiliserait tout futur exercice de débat démocratique sur l'aire du SCOT.

Par contre, le projet de l'A48 a été très peu évoqué, alors qu'il va structurer fortement le territoire.

La fixation des taux de croissance démographique maximum dans les communes, la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement des transports collectifs et l'information du public représentent chacune entre 10 et 13 % des observations.

Les demandes de possibilités de construire représentent 14 % des remarques formulées.

Il s'agit de demandes particulières, qui devront être étudiées dans le cadre des PLU des communes.

## **3.2 AVIS DES ORGANISMES ASSOCIES OU CONSULTES**

### **3.2.1 Avis des conseils municipaux**

<b>Conseils Municipaux consultés</b>			
<b>Dept.</b>	<b>Commune</b>	<b>Avis émis</b>	<b>Remarques et réserves émises</b>
38	ANNOISIN-CHATELANS		
38	ANTHON		
38	ARANDON		Mieux prendre en compte la zone d'activités et prévoir logements
38	BOUVESSE-QUIRIEU		
38	BRANGUES		
38	CHAMAGNIEU		
38	CHARRETTE		
38	CHARVIEU-CHAVAGNEUX	Favorable	(à l'unanimité)
38	CHAVANOZ	Favorable	(à l'unanimité)
38	CHOZEAU	Favorable	(à l'unanimité)
38	COURTENAY		
38	CREMIEU		
38	CREYS-MEPIEU		
38	DIZIMIEU		
38	FRONTONAS	Favorable	(à l'unanimité)
38	HIERES-SUR-AMBY	Favorable	
38	JANNEYRIAS		
38	LA BALME-LES-GROTTE	Favorable	
38	LE BOUCHAGE		
38	LES AVENIERES	Favorable	(à l'unanimité)
38	LEYRIEU	Défavorable	PLU en cours, rejet de la limitation à 10 %
38	MONTALIEU-VERCIEU		
38	MORAS		
38	MORESTEL	Favorable	
38	OPTEVOZ	Favorable	Taux de croissance démographique sur 15 ans insuffisant
38	PANOSSAS	Favorable	
38	PARMILIEU	Favorable	
38	PASSINS		
38	PONT-DE-CHERUY	Favorable	(à l'unanimité)
38	PORCIEU-AMBLAGNIEU	Favorable	
38	SAINTE-BAUDILLE-DE-LA-TOUR	Défavorable	
38	SAINTE-ROMAIN-DE-JALIONAS		Refus d'être intégrée à l'agglomération Pontoise
38	SAINTE-SORLIN-DE-MORESTEL		
38	SAINTE-VICTOR-DE-MORESTEL		
38	SERMERIEU		
38	SICCIEU-SAINTE JULIEN ET CARISIEU	Favorable	(à l'unanimité)
38	SOLEYMIEU		
38	TIGNIEU-JAMEYZIEU	Favorable	Souhait de regrouper les zones d'activité (voiries, TPU)
38	VASSELIN		
38	VERNA		
38	VERTRIEU		
38	VEYRINS-THUELLIN		
38	VEYSSILIEU	Favorable	
38	VEZERONCE-CURTIN	Favorable	Réserves pour corrections à faire sur les documents graphiques
38	VILLEMOIRIEU	Favorable	
38	VILLETTE D'ANTHON		

Synthèse des avis des Conseils Municipaux consultés :

- 15 avis favorables sans réserve,
- 3 avis favorables avec réserves, concernant les ceintures vertes et des corrections mineures,
- ST-ROMAIN-DE-JALIONAS refuse d'être intégrée à l'agglomération Pontoise,
- 2 avis défavorables : LEYRIEU conteste la limitation de la croissance à 10 %  
ST-BAUDILLE DE LA TOUR ne motive pas son avis défavorable.

Les réserves ou réclamations les plus fréquemment exprimées portent sur les hypothèses de croissance démographique décidées par le SCOT : ARANDON, LEYRIEU, OPTEVOZ, SAINTE-ROMAIN-DE-JALIONAS.

### **3.2.2 Commentaires sur quelques avis des organismes associés ou consultés**

Sans reprendre en détail tous les avis émis par les administrations et organismes consultés, il n'est pas inutile d'en examiner quelques uns et de les mettre en regard des observations du public.

#### **Commentaires sur les avis de la Préfecture de l'Isère**

Dans l'avis exprimé au titre de l'article L.122-8 du Code de l'urbanisme, les thèmes abordés sont :

- la compatibilité avec la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise, avec la nécessité de revoir à la baisse les prévisions démographiques sur JANNEYRIAS et VILLETTE D'ANTHON,
- l'extension aux communes membres de la Communauté de communes Porte Dauphinoise de Lyon-Satolas du périmètre du schéma de secteur à élaborer sur l'agglomération Pontoise,
- la nécessaire hiérarchisation des zones d'activités,
- la politique du logement et l'offre de logement locatif social,
- les couloirs des grandes infrastructures de transport,
- les richesses archéologiques.

Il est complété par une note de la Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt.

Dans l'avis exprimé au titre de l'article L.121-12 du Code de l'urbanisme, les thèmes abordés sont :

- la qualité de l'évaluation environnementale, avec la nécessité d'apporter des compléments sur les enjeux de biodiversité, sur les enjeux liés à la ressource en eau, la protection des zones Natura 2000 (notamment la zone d'activités du Pays des Couleurs),
- la prise en compte de l'environnement dans le SCOT au travers du PADD et du DOG.

#### **Commentaires sur l'avis du Conseil Général de l'Isère**

##### **Projet de prolongement de LEA :**

La position du Conseil Général n'incite pas à être optimiste sur la réalisation de ce projet.

*« Il paraît prématuré de citer les produits qui seront développés.*

*Il nous semble préférable d'indiquer notre objectif – partagé – d'améliorer les dessertes structurantes Est-Ouest (Lyon-Crémieu) par un transport en commun en site propre à haut niveau de service ».*

A noter que le Conseil Général de l'Isère n'a pris à ce jour aucun engagement pour la réalisation des déviations de MONTALIEU et de PONT-DE-CHERUY, la seule déviation prévue étant celle de MORESTEL.

#### **Commentaires sur l'avis de la Région Rhône-Alpes**

L'avis de la Région Rhône-Alpes traite des thèmes suivants :

- la préservation des espaces naturels, agricoles et des ressources naturelles,
- le développement résidentiel, en estimant que la croissance démographique envisagée est élevée et qu'elle doit être mieux maîtrisée dans la Plaine de l'Est lyonnais,
- le développement économique, en soulignant la nécessité de hiérarchiser les zones,
- les déplacements, en exprimant *« son désaccord quant à la réalisation de l'A48 »* et en soulignant *« la nécessité de lier, dans les faits, croissance urbaine et développement du réseau ferré »*.

## **Commentaires sur l'avis du SEPAL**

SEPAL: « L'agglomération lyonnaise est préoccupée par la diversification et la sécurisation de ses ressources en eau, qui la conduit à souhaiter une protection maximum des ressources souterraines (Est lyonnais, Bourbre), dans le cadre des SAGE et des SCOTs, mais aussi à ce qu'une attention particulière soit portée à la qualité du Fleuve Rhône, dans la perspective éventuelle du pompage de son eau de surface ».

### Notes du commissaire enquêteur

L'avis de la Préfecture de l'Isère a souligné que la perspective du bon état écologique des cours d'eau dans le bassin de la Bourbre serait repoussée en 2021, voire en 2027, alors que la Directive Cadre sur l'Eau a fixé l'échéance de l'année 2015.

La qualité du Rhône étant également mauvaise (interdiction de la pêche dans le Rhône), il est clair que la question de l'eau va devenir cruciale dans les prochaines années dans ce secteur.

SEPAL: « Le choix métropolitain d'accueillir une population nouvelle importante d'ici 2020 (300000 habitants) et de résorber le déficit en logements va impliquer de construire de façon importante. A cet égard le choix figurant dans votre PADD de permettre les exploitations de carrières et leurs extensions répond positivement à un besoin métropolitain, qui dépasse les besoins propres de votre territoire ».

### Notes du commissaire enquêteur

Le développement des carrières est prévu surtout dans la partie Est du territoire du SCOT, et donc globalement en dehors du bassin versant de la Bourbre et de la nappe de l'Est lyonnais.

Cela n'empêche pas la nécessité d'avoir une vision prospective et d'opter pour une gestion économe des ressources minérales, en délimitant les zones qui seront mises en exploitation avant 2020 et celles qu'il convient de garder pour le long terme.

SEPAL: « L'ensemble de votre SCOT est fondé sur un scénario du Schéma Multimodal Nord Isère (prolongement de LEA à PONT-DE-CHERUY, .... qui n'est aujourd'hui ni finalisé ni financé »

### Notes du commissaire enquêteur

En parlant clair, le SEPAL montre, lui aussi, que la prolongation de LEA n'est pour le moment qu'une orientation générale d'aménagement.

Il faut espérer que des engagements plus précis pourront être pris par les partenaires financiers dans le cadre du Schéma de secteur.

## **Commentaires sur l'avis de la Chambre d'Agriculture de l'Isère**

La Chambre d'Agriculture exprime son opposition au projet A48 «...qui va engendrer des emprises directes sur les espaces agricoles et générer le développement de zones d'activités économiques. C'est déjà le cas sur le territoire de la Communauté de communes du Pays des Couleurs ... De plus, la superficie de ce parc d'activités (à terme 360 ha) nous paraît excessive d'autant que son développement est dépendant de l'A48, infrastructure en projet, dont la réalisation n'est qu'à long terme...

*Nous nous opposons notamment aux zones d'activité de JANNEYRIAS et VILLETTE D'ANTHON ».*

### Notes du commissaire enquêteur

La réalisation de l'A 48 ne pourra se faire sans une opération d'aménagement foncier d'ensemble.

La surface réelle du Parc d'activités du Pays des Couleurs est de 119 hectares.

La commune de JANNEYRIAS n'a pas de zone d'activités digne de ce nom.

La zone d'activités de Salonique, située sur cette commune, est inscrite au POS, dont la révision a été faite après enquête publique en 2005, pour permettre le passage de la zone NC en zone NAI.

Cette zone est remise dans le PLU.

Ceci étant, l'emprise du fuseau d'études du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) a été définie par décision ministérielle du 3 avril 2007. Le fuseau passe sur la zone NAI.

Pour la zone d'activités de VILLETTE D'ANTHON, deux réponses ont été données, l'une par le Maire, Monsieur Daniel BERETTA, la seconde, par le Président de la Communauté de communes de la Porte Dauphinoise Lyon-Satolas.

Enfin, vu le diagnostic très pessimiste sur l'état de la qualité des eaux superficielles et souterraines, il ne nous paraît pas pertinent de maintenir dans son intégralité la phrase que demande la CA 38 :

*« ...vers le développement de nouvelles activités liées au tourisme vert et autres, notamment le maraîchage, l'agriculture biologique **ou non**, l'horticulture, les activités dans le cadre du Pôle d'excellence rural ».*

*C'est bien une agriculture durable et soucieuse de préserver l'environnement et la qualité de l'eau, peu consommatrice de pesticides et de produits phyto-sanitaires, qu'il faut encourager.*

### **Commentaires sur l'avis de l'association LO PARVI**

*LO PARVI : « Nous tenons à pointer un certain nombre de contradictions qui amènent à penser que ce SCOT, malgré toutes les bonnes volontés locales, ne permettra pas un aménagement et une gestion durable de la Boucle du Rhône en Dauphiné. ... En effet, les figures imposées par l'Etat avec sa perspective habituelle de croissance tous azimuts : forte croissance démographique, forte croissance économique, forte croissance des déplacements, forte croissance des voies de communication, entraînent forcément une croissance exponentielle des nuisances et des pollutions.*

*La DTA de la région lyonnaise est à ce sujet source d'antagonisme : l'Isle Crémieu doit d'une part être le cœur vert de l'agglomération lyonnaise et en même temps concentrer sur ses franges l'augmentation spectaculaire de la population et faire passer une autoroute ... »*

Puis LO PARVI présente ses arguments justifiant son opposition au projet A48.

*LO PARVI demande ensuite de « régler les vrais problèmes de circulation ; est urgent que les routes départementales (notamment la RD 522 et la 1075) soient aménagées avec des voies de dépassement et de contournement des villages. ... Le prolongement du tram-train LYON-MEZIEU vers l'agglomération Pontoise (ex ligne CFEL) doit être programmé en urgence. Le transport des marchandises doit s'effectuer en priorité par le fret ferroviaire, fluvial existant et maritime afin de diminuer le nombre de camions sur les routes....*

*Il faut mener une politique de réduction de la distance entre les lieux de production et les lieux de consommation ...*

*Enfin le problème majeur auquel les générations futures (pour lesquelles le SCOT est établi) seront confrontées est celui du changement climatique. Celui-ci est lié avant tout à l'augmentation du volume des gaz à effet de serre que nous rejetons. Sa réduction passe par une modification rapide de nos habitudes de vie surtout dans le domaine de la consommation et des déplacements. ...Il est indispensable que nos lieux de vie disposent de centres de production et de transformation et de commercialisation de proximité.*

*La réflexion conduite par le SCOT ... procède davantage d'une insertion dans le courant de la société actuelle que sur ce que devrait être notre société dans les décennies à venir, compte tenu des menaces annoncées.*

### **Notes du commissaire enquêteur**

L'avis de LO PARVI s'oppose surtout au projet A48.

Mais il suggère aussi d'aménager les routes départementales et de prévoir les contournements des villages, ce que les deux pétitions signées à MONTALIEU confirment.

Par contre, LO PARVI ne souligne pas suffisamment, à notre avis, le fort impact des activités extractives (carrières, cimenterie) sur l'environnement et les transports.

Ce n'est pas seulement en changeant nos modes de consommation et de déplacements individuels que l'on obtiendra une réduction significative des émissions de gaz à effet de serre.

Des engagements concrets devraient être exigés des industriels (VICAT), tant sur les émissions que sur les modes de transports. Ce point sera repris dans nos commentaires dans le chapitre 4.

## **CHAPITRE 4 : COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR SUR LE PROJET DE SCOT**

Le contenu des documents mis à l'enquête publique a été décrit dans le SCOT chapitre 1.  
L'organisation et le déroulement de l'enquête publique ont été exposés dans le chapitre 2.  
Les observations du public ont été présentées dans le chapitre 3.  
Le chapitre 4 est consacré à l'analyse du projet de SCOT.

Dans ce but, ont été examinés et commentés successivement :

- La Directive Territoriale d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise
- le projet d'autoroute A48
- les orientations majeures du SCOT telles qu'elles sont définies dans le D.O.G.

### **4.1 LA DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT (DTA) ET SES IMPLICATIONS SUR LE SCOT**

#### **4.1.1 Elaboration de la DTA**

L'intérêt d'une DTA sur le territoire de la métropole lyonnaise avait été examiné pendant les années 90. Le Comité Interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 15 décembre 1997 a confirmé la poursuite de l'expérimentation des DTA et décidé d'engager la réflexion sur le territoire de l'aire urbaine de Lyon.

Les études préalables ont été engagées en 1998 et ont été validées par le CIADT du 18 mai 2000 qui a demandé à la DTA de s'attacher notamment à :

*«- développer les fonctions supérieures et les centres de décision de la métropole,  
- éviter l'étalement urbain, développer les transports collectifs et préserver les espaces naturels et agricoles remarquables,  
- assurer l'accessibilité internationale de l'aire lyonnaise et l'écoulement des trafics de transit sur l'axe du Rhône.  
- Le périmètre de la DTA s'articulera autour de Lyon, Saint-Etienne, l'Isle d'Abeau, Vienne et Villefranche-sur-Saône. Quatre territoires à enjeux sont particulièrement identifiés : la zone de Satolas, l'espace intercités entre Lyon et Saint-Etienne, les Dombes et le Val de Saône, le Sud- Ouest Lyonnais. »*

L'élaboration de la DTA a permis un échange entre l'Etat et les principales collectivités, réunies au sein du comité de pilotage, avec l'objectif de construire un projet partagé, celui d'une métropole solidaire de dimension internationale. La concertation a été ensuite élargie aux établissements publics, aux chambres consulaires, et aux organisations socio-économiques et associations compétentes.

L'avant projet de DTA a été présenté le 20 mars 2002, puis avec des modifications, le 27 mai 2003.

Il a été soumis au C.I.A.D.T. le 13 décembre 2003, qui l'a approuvé en précisant :

*- « A l'horizon 2020, malgré ses atouts incontestables, la métropole lyonnaise risque d'être limitée dans son développement et son ambition internationale. Les avantages de sa position géographiques sont menacés par les phénomènes de thrombose qu'engendre la croissance des trafics tant locaux et régionaux que de transit. La métropole révèle également de forts contrastes entre des territoires dynamiques et d'autres en perte d'attractivité. Son organisation institutionnelle est particulièrement complexe et morcelée ....  
- La DTA offrira un cadre de cohérence aux acteurs locaux. Elle précise les conditions de réalisation des contournements autoroutiers et ferroviaires et les éléments d'un système de transport à l'échelle de la métropole. Elle localise les espaces économiques métropolitains et définit les éléments d'une politique permettant de conserver et de valoriser les espaces naturels et agricoles majeurs. »*

Le domaine de compétence des DTA est défini par l'article L.111-1-1 du code de l'urbanisme.

Les projets de DTA sont élaborés en association avec les régions, les départements, les communes chefs-lieux d'arrondissement ainsi que les communes de plus de 20 000 habitants et les groupements de communes compétents en matière d'aménagement de l'espace ou d'urbanisme intéressés et les comités de massifs.

L'avis de ces organismes est réputé favorable s'il n'est pas rendu dans un délai de trois mois à compter de leur saisine. Ces projets sont soumis à enquête publique dans les conditions prévues par décret. Les directives, éventuellement modifiées pour tenir compte de ces avis, sont approuvées par décret en Conseil d'Etat (section des travaux publics).

#### **4.1.2 Les implications de la DTA sur le SCOT de la Boucle du Rhône en Dauphiné**

Les Schémas de Cohérence Territoriale doivent être compatibles avec les directives territoriales d'aménagement et avec les prescriptions particulières prévues par le III de l'article L. 145-7.

Les principales implications de la DTA sur le SCOT de la Boucle du Rhône en Dauphiné sont :

- l'aménagement d'un itinéraire nord-sud alternatif à A6-A7 par la réalisation de l'axe A48-A49,
- l'inscription dans la Directive de la Liaison Ferroviaire Transalpine (LFT) LYON-TURIN, pour les voyageurs et pour offrir une alternative en matière de fret,
- la reconnaissance de la forte valeur paysagère et environnementale de l'Isle Crémieu, identifié comme un cœur vert et la limitation de l'ouverture de terrains à l'urbanisation dans ce secteur,
- la volonté de conforter le pôle de PONT-DE-CHERUY, pour stabiliser le territoire urbanisé et lutter contre l'étalement urbain, en privilégiant l'utilisation des terrains disponibles au cœur de l'agglomération Pontoise plutôt que d'ouvrir des secteurs périphériques nouveaux,
- la qualification du territoire autour de Saint-Exupéry en zone à enjeu majeur, entraînant la limitation du développement de la commune de JANNEYRIAS à la capacité d'accueil prévue au POS en vigueur au 01/03/2005.
- le soutien aux zones d'activités intercommunales aménagées selon des critères durables, avec taxe professionnelle unique, et en intégrant les possibilités offertes par la reconquête des friches industrielles et la requalification des zones existantes,
- la nécessité de conserver l'emprise existante de l'ancien Chemin de Fer de l'Est Lyonnais (CFEL) au-delà de Saint-Exupéry.

Par délibération du 21 décembre 2004, le SYMBORD a émis formulé plusieurs remarques sur le projet de DTA de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise qu'il a souhaité voir prises en compte par la DTA :

- « Ne pas considérer la trame de nos espaces naturels ou agricoles comme des opportunités de passage pour les grands projets d'infrastructures,

- Les espaces périurbains quelque soit leur valeur socio-environnementale sont avant tout des territoires qui vivent et non des réserves, ... La notion de cœur vert n'a aucune légitimité au niveau local,

- L'Etat doit appuyer la légitimité du projet A48 et des diffuseurs prévus, non seulement au titre de la desserte des activités économiques et touristiques locales, mais également au titre des futurs projets d'intérêt national,...

- L'agglomération Pontoise doit prendre sa place dans le réseau des pôles secondaires de l'aire métropolitaine, ... ; cependant, l'incitation à une diversification des logements, notamment par du locatif, devra notamment se faire par un rééquilibrage avec du locatif privé,

- La volonté du territoire est forte de voir l'agglomération Pontoise (jusqu'à Tignieu-Jamezieu) reliée au Rhône et à Lyon par une ligne régulière de transports en commun ferroviaire(LEA),... et la réalisation de ce projet à des termes les plus courts possibles doit être affirmée et soutenue,

- Le rôle des SCOT et du réseau Inter-SCOT doit être mieux reconnu ».



### **4.1.3 Approbation de la DTA**

L'enquête publique sur le projet de DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise a été ouverte le 3 mai 2005. Par décret n°2007-045 du 9 janvier 2007 publié au JO. du 12 janvier 2007, le Premier Ministre a approuvé et rendu publique la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise.

La DTA approuvée est tenue à la disposition du public dans les préfectures de l'Ain, de l'Isère, de la Loire, et du Rhône et dans les mairies de toutes les communes situées dans le périmètre de la DTA.

### **4.1.4 Commentaires du commissaire enquêteur**

#### **4.1.4.1 Les objectifs de croissance démographique**

Les objectifs de croissance démographique sur l'aire du SCOT sont affichés dans le PADD. Il y a toutefois un risque de confusion entre les perspectives annoncées à partir des scénarios établis par l'INSEE et les objectifs annoncés par le SCOT.

<b>Population (aire du SCOT)</b>	<b>1999</b>	<b>2005</b>	<b>2020</b>	<b>Diff. 2020-2005</b>
Estimation initiale INSEE	67611	72403	85712	13310
Estimation 2005 et objectifs	67611	76800	93000	16200

La différence résulte de la sous-estimation de la population réelle en 2005 dans le scénario INSEE.

En adoptant la croissance de la population estimée par l'INSEE, mais en partant de la population réelle en 2005, on obtient 90 000 habitants en 2020, soit un taux d'accroissement 2005-2020 de 17,3 %, correspondant à un accroissement de 0,9 %/an.

<b>Population (aire du SCOT)</b>	<b>1999</b>	<b>2005</b>	<b>2020</b>	<b>Diff. 2020-2005</b>
Estimation 2005 et objectifs	67611	76800	90100	13300

L'avis de la Région Rhône-Alpes en date du 06/07/2007 souligne que « *la croissance démographique envisagée pour l'ensemble du territoire ... paraît élevée, en l'absence actuelle d'une nécessaire vision d'ensemble des évolutions démographiques souhaitées à l'échelle de l'InterSCoT et de ses territoires* ».

Le PADD indique que « *la métropole lyonnaise pourrait accueillir entre 300 000 et 500 00 habitants d'ici 2030. Ce chiffre n'est pas un objectif en soi, l'ambition étant plutôt de réunir les conditions d'attractivité les plus favorables à cet accueil* ».

Le tableau présenté en Annexe n° 2 et extrait d'une étude démographique récente<sup>1</sup> indique les dernières prévisions de croissance démographique pour la Région Rhône-Alpes.

Dans le scénario central, la région gagnerait 1 000 000 d'habitants en 2030 par rapport à 2000.

Comment penser que la moitié de croissance régionale puisse se concentrer dans l'agglomération lyonnaise ?

A noter d'ailleurs qu'en 2030 la part des jeunes diminuera dans la Région Rhône-Alpes.

---

<sup>1</sup> « Projections démographiques pour la France et ses départements : Horizon 2030-2050 »  
Chantal BRUTEL - Laure OMALEK.  
Le Moniteur des TP et du Bâtiment. N° 5349. (2 juin 2006). Cahier détaché n°1 bis.

L'Annexe n° 3 montre qu'au niveau national, la croissance des zones métropolitaines va se faire au détriment des zones intermédiaires, comme par exemple la Bourgogne et la Franche-Comté.

Est-ce là un objectif d'aménagement du territoire ?

On peut en douter et craindre que la métropole lyonnaise ne réédite, inconsciemment, la boulimie de la Région Ile-de-France observée entre 1945 et 1975, phénomène dont les conséquences économiques et sociologiques n'ont jamais été évaluées.

Comme le dit Gilles BUNA (voir Annexe n°4), il va falloir créer un urbanisme des « limites ».

Encore faudrait-il connaître ses propres limites.

#### **4.1.4.2 La répartition spatiale de la croissance démographique**

Comme le rappelle l'avis de la Préfecture de l'Isère, la DTA fixe des prescriptions précises en matière d'urbanisation à vocation d'habitat sur les communes de JANNEYRIAS et VILLETTE D'ANTHON, situées à proximité de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry.

Pour sa part, SAINT-ROMAIN-DE-JALIONAS refuse le taux de croissance du nombre de logements de 42 % prévu pour l'agglomération Pontoise.

La carte « STRATEGIE GENERALE DAMENAGEMENT » à la page 11 du PADD (« Journal du SCOT » n°3) classe cette commune en village, en dehors du pôle urbain de l'agglomération Pontoise.

La carte « STRATEGIE D'ACCUEIL DE LA POPULATION D'ICI 2020 » à la page 13 du PADD (voir aussi le n° 4 du « Journal du SCOT ») affiche pour l'agglomération Pontoise et pour SAINT-ROMAIN-DE-JALIONAS la même couleur, sans mentionner l'augmentation de population maximum proposée.

La position de la commune de SAINT-ROMAIN-DE-JALIONAS conduira nécessairement à réviser l'objectif de population totale pour l'horizon 2020.

A l'horizon 2020, le chiffre de 93 000 habitants dans l'aire du SCOT paraît donc élevé. Cependant, il peut être retenu s'il ne s'agit non pas d'un objectif à atteindre, mais d'une prévision de capacité, pour l'évaluation des besoins en logements et en équipements.

## **4.2 LA LIAISON A48 AMBERIEU - BOURGOIN-JALLIEU**

### **4.2.1 Consistance du projet A48 et état d'avancement**

#### **4.2.1.1 Présentation du projet**

Ce projet de liaison autoroutière d'une cinquantaine de kilomètres de longueur prévoit de relier au Nord l'autoroute A42 au niveau d'AMBERIEU à l'autoroute A 43 au Sud, à l'Est de BOURGOIN-JALLIEU. Le montant de l'investissement est évalué à environ 600 M€ Hors Taxes.

Cette liaison a été inscrite dans les schémas de service au titre de l'achèvement de l'itinéraire BOURG EN BRESSE - GRENoble - VALENCE. Complétant les autoroutes existantes A 39 et A 49, elle contribuera à assurer une meilleure fluidité dans l'agglomération lyonnaise en captant une partie du trafic Nord-Sud à destination des Alpes et de l'Italie.

Elle doit aussi constituer l'itinéraire de déviation des poids lourds à destination de la Savoie, le tunnel du Chat sur la R.N. 504 étant interdit depuis le 1<sup>ier</sup> mars 2000 aux véhicules de plus de 7,5 tonnes.

La décision du 30 avril 2002 d'approbation de l'Avant Projet Sommaire a souligné la nécessité d'études complémentaires portant sur les trafics et l'évaluation des incidences du projet sur les milieux naturels.

L'audit sur les grands projets d'infrastructures de transport a souligné, en février 2003, l'intérêt de cette nouvelle infrastructure et l'a classée parmi les opérations prioritaires à réaliser à l'horizon 2015.

Le gouvernement a confirmé, lors du Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (C.I.A.D.T.) du 18 décembre 2003, « *la priorité à accorder à la réalisation du barreau Ambérieu – Bourgoin Jallieu (autoroute A 48) qui s'inscrit comme un élément majeur de l'itinéraire alternatif Nord Sud à l'Est de la vallée du Rhône* ».

Cette volonté a été confirmée par le Ministre de l'Équipement à l'issue du Débat Public<sup>2</sup> sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien.

#### **4.2.1.2 Etat d'avancement du projet**

Le planning initial prévoyait la réalisation en 2004 de l'évaluation des incidences sur les milieux naturels d'intérêt européen intégrés dans le réseau écologique Natura 2000.

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique était prévue à la fin 2005 - début 2006 au plus tôt. Ce calendrier n'a pas été tenu.

A ce jour, le SYMBORD n'a pas reçu de précisions sur le déroulement des opérations à venir.

### **4.2.2 Commentaires et observations du Commissaire enquêteur**

L'information fournie au public sur cette liaison est sommaire.

Une demi-page a été consacrée<sup>3</sup> au projet dans le Journal du SCOT à l'automne 2003.

Les informations présentées dans le projet de SCOT mis à l'enquête publique n'apportent pas d'informations complémentaires.

Son utilité n'apparaît pas clairement.

Ses impacts sur l'environnement ne sont pas non plus précisés.

---

<sup>2</sup> « Compte-rendu du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien ». C.N.D.P. (septembre 2006).

<sup>3</sup> « Zoom sur : l'A48 ». Votre territoire demain. Le Journal du SCOT n° 1. Automne 2003.

Trois documents sur ce projet ont été communiqués au commissaire enquêteur à l'issue de l'enquête publique. Il s'agit d'études menées dans le cadre de l'Avant Projet Sommaire :

- « A48 AMBERIEU - GRENOBLE : barreau A42-A43.  
Tracé représentatif dans la bande des 300 m de l'Avant Projet Sommaire ». CETE de Lyon (juillet 1999)
- « A48 AMBERIEU - GRENOBLE : barreau A42-A43. Avant Projet Sommaire.  
Report du tracé représentatif sur orthophoto en vue oblique avant intégration dans l'environnement et avec rétablissements indicatifs ». CETE de Lyon (juillet 1999).
- « A48 AMBERIEU - GRENOBLE : barreau A42-A43.  
Prise en compte du milieu naturel dans la bande des 300 m ». C3E (janvier 2001).

Ces documents apportent des compléments, mais il faut poursuivre la réflexion dans cinq directions.

#### **4.2.2.1 Axe 1 : actualiser les études de trafic**

Le Rapport de Présentation du SCOT indique un flux de 7000 véhicules/jour sur l'A432 (contournement de l'aéroport de LYON SAINT-EXUPERY) et de 4800 véhicules/jour sur l'ex R.N. 75 (D.D. 1075).

Ces comptages datent de 2003. Des comptages plus récents seraient nécessaires.

Le total de ces trafics, soit 12 000 véhicules/jour, ne justifie pas la création d'une liaison autoroutière.

Le n°1 du Journal du SCOT donne le chiffre de 25 000 véhicules/jour à l'horizon 2020.

L'explication de la différence entre ces chiffres serait dans le report d'une partie du trafic de transit nord-sud traversant l'agglomération lyonnaise, mais aucun chiffre n'est donné.

Selon le Ministère de l'Equipement, la prévision de croissance <sup>4</sup> du trafic TRM en Europe serait de 40 % à 60 % d'ici à 2025. Cette présentation de la situation par les services de l'Etat suscite des réactions très critiques, comme cela a été relevé <sup>5</sup> par le Président de la Commission Nationale du Débat Public.

*« Beaucoup contestent la perspective d'une augmentation de la mobilité de l'ordre de 40 % d'ici à 2020 ; même si cela représente un rythme de moitié inférieur à celui constaté dans le passé, cela leur paraît tenir encore trop compte des tendances antérieures et pas assez de faits essentiels qui seront autant de facteurs de modification des comportements : la hausse du prix du pétrole, qui rend invraisemblable l'hypothèse faite sur son prix en 2020, la perspective de la raréfaction des ressources pétrolières.*

*Pour certains, notamment des représentants associatifs, ces hypothèses irréalistes ne peuvent avoir pour but que de justifier la réalisation de nouvelles infrastructures routières ou autoroutières, c'est à dire la poursuite d'une politique dépassée.*

*D'autres enfin, ne contestent pas la vraisemblance des perspectives décrites, mais les considèrent comme inacceptables, en particulier en raison de leurs implications environnementales ; ils rappellent en particulier que la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre impose d'agir pour maîtriser la circulation routière ».*

On peut aussi s'interroger sur l'importance réelle du trafic de fret routier échangé avec l'Italie, alors que l'on observe déjà en Suisse un fort développement des infrastructures de fret ferroviaire (inauguration en juin 2007 du tunnel du Lötschberg, achèvement prévu en 2017 du tunnel du Gothard, permettant de transférer sur les voies ferrées 650 000 camions, soit un camion sur deux traversant les Alpes suisses) et que devraient s'y ajouter la ligne LYON - TURIN en 2023 et le tunnel du Brenner vers 2025.

---

<sup>4</sup> « Le T.R.M. européen devrait s'accroître de 40 % à 60 % d'ici à 2025 »  
André PENY, Chef de la mission transports à la direction de la recherche du Ministère de l'Equipement.  
TRANSPORT INFO n° 141 (13 avril 2007)

<sup>5</sup> « Bilan du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien établi par le Président de la C.N.D.P. ». (septembre 2006).

Les échanges nord-sud à destination ou venant de la Côte d'Azur reposent surtout sur un trafic saisonnier et à but touristique. La mise en service de la L.G.V. Rhin - Rhône en 2010, prévue pour un trafic de 10 millions de voyageurs, devrait sensiblement en diminuer l'importance. La future liaison ferroviaire voyageurs LYON - TURIN devrait aussi être prise en compte.

#### **4.2.2.2 Axe 2 : prendre en compte les nuisances de l'infrastructure**

Le tracé du projet d'autoroute figurant sur le plan du SCOT est annoncé comme un tracé de principe. Le Plan d'Orientations Générales, établi à l'échelle environ 1/57500, montre que le tracé longe de très près plusieurs villages (CHARRETTE, COURTENAY) et hameaux (AMBLERIEU, SABLONNIERES).

La comparaison avec le tracé représentatif dans la bande des 300 m de l'Avant Projet Sommaire révèle des différences significatives, le tracé reporté sur le P.O.G. étant décalé plus à l'Ouest. Il s'agit d'une erreur de report graphique, qu'il faudra corriger dans le document final.

Afin d'assurer une bonne insertion de l'A48 dans son environnement socio-économique, il conviendra de l'éloigner des zones bâties, et de prévoir des « ceintures vertes » entre ces zones et l'autoroute.

#### **4.2.2.3 Axe 3 : apporter une solution à la question du trafic local de poids lourds**

Les nuisances du trafic poids lourds dans les traversées de villages et de villes ont été évoquées à plusieurs reprises par le public. En captant une partie du transit de poids lourds, certains estiment que l'autoroute A48 pourrait contribuer à améliorer la situation des zones urbaines traversées.

Pour MONTALIEU, le trafic de poids lourds généré par les activités de la Société VICAT est de l'ordre de 600 PL/jour. Deux pétitions signées par plus de 200 personnes demandent l'étude d'une déviation. Le raccordement direct de ce trafic sur l'A48 devrait être étudié, au plus près de MONTALIEU, dans la zone des carrières, afin de décharger la traversée de cette ville.

#### **4.2.2.4 Axe 4 : préparer l'aménagement du foncier agricole**

La Chambre d'Agriculture de l'Isère a émis un avis défavorable au projet d'autoroute A48. L'aménagement foncier des territoires traversés par une infrastructure linéaire est l'un des moyens pour garantir la pérennité des exploitations agricoles et la protection de l'environnement.

L'aménagement foncier devrait porter sur une surface de l'ordre de 20 à 25 fois l'emprise de l'ouvrage. Un calcul rapide conduit ainsi à une surface de 5000 à 6000 hectares, répartis sur six communes.

La Carte page 11 du D.O.G. délimite trois périmètres d'influence liés à l'A 48 (à définir « *par une étude agricole spécifique* »). Ces périmètres ne devraient pas être distincts et devraient prendre en compte au Nord la zone d'Amblérieu, au Centre la zone de Charrette-Montalieu et au Sud le Marais Catelan.

Il serait utile d'engager dès maintenant la réalisation des pré-études d'aménagement foncier (qui ne doivent pas se limiter aux aspects agricoles mais traiter aussi de l'environnement), pour prendre en compte tous ces aspects dans la réflexion préalable à l'élaboration des PLU.

#### **4.2.2.5 Axe 5 : évaluer les impacts du projet sur l'environnement**

Ces dernières années, des progrès réels ont été faits pour la prise en compte des incidences sur l'environnement des projets d'infrastructures linéaires (autoroutes, voies ferrées, canaux, ...), cependant les demandes du public et des associations de protection de l'environnement peuvent entraîner la prolongation des délais d'études et des retards dans les réalisations. L'exemple de l'autoroute A28, en Normandie, est significatif à cet égard.

L'évaluation des effets de l'A48 sur les milieux naturels devrait porter sur le tracé autoroutier, mais inclure aussi les échangeurs et tous les travaux de rétablissement induits.

Le D.O.G. mentionne que « le SCOT s'attachera à renforcer l'intégration de ce barreau autoroutier par la mise en place de mesures appropriées pour en limiter les effets indirects (maîtrise de l'étalement urbain, par une densification des bourgs et hameaux, accompagnement de mesures paysagères et agricoles dans le cadre des remembrements, prise en compte des continuités écologiques, ...) ».

Les effets négatifs seront limités en éloignant le tracé de l'A48 des villages de CHARRETTE, COURTENAY, et SABLONNIERES, en respectant le tracé établi pour l'avant projet sommaire et en créant des coupures vertes parallèles à l'autoroute.

Le report du tracé de l'A48 dans les PLU devra respecter le tracé de l'avant projet sommaire.

Enfin, le commissaire enquêteur exprime son désaccord avec la phrase suivante figurant dans le Bilan de la Concertation, document présenté dans l'enquête publique :

*« L'A48 est un Projet d'Intérêt Général à l'échelle nationale, voire européenne. Ce projet induit obligatoirement des impacts sur l'environnement et c'est au SCOT d'en évaluer les incidences et de trouver des parades ».*

Si ce projet est d'intérêt national, ce n'est évidemment pas au SCOT de se substituer à l'Etat.

S'il est d'intérêt européen, le financement de l'étude d'impact devrait trouver une solution rapide.

En tout état de cause, c'est le Maître d'ouvrage d'un projet qui doit en faire réaliser l'étude d'impact.

### **4.2.3 Positions des acteurs vis-à-vis du projet A48**

#### **4.2.3.1 Expression d'avis opposés au projet A48**

La Région Rhône-Alpes a exprimé « son désaccord quant à la réalisation de l'A48, privilégiant des solutions alternatives pour répondre aux besoins de déplacement nord-sud » et a attiré « l'attention sur l'impact que risque d'avoir sa réalisation sur l'environnement et le paysage du Plateau de Crémieu... ».

*Il conviendrait donc si ce projet devait se réaliser, de veiller particulièrement à son intégration paysagère et environnementale, et à son impact sur les systèmes naturels et agricoles (compensations indispensables) et à en limiter les effets induits en terme d'étalement urbain, résidentiel et économique (aux abords des 4 diffuseurs prévus dans ou à proximité du territoire des Boucles du Rhône).*

La Chambre d'Agriculture de l'Isère a exprimé un avis défavorable à la réalisation de l'A48.

L'association LO PARVI a exprimé son opposition au projet A48 et a souligné la contradiction avec la DTA qui identifie l'Isle Crémieu comme un « cœur vert » de l'agglomération lyonnaise. Cette contradiction avait déjà été relevée dans la DTA elle-même : « ce projet (A48) antérieur à la DTA, en contradiction avec la politique à promouvoir dans les cœurs verts, doit rester une exception : l'Etat mettra en œuvre des mesures strictes contre les effets négatifs, en particulier en réexaminant les diffuseurs et leurs alentours ».

#### **4.2.3.2 Expression d'avis favorables au projet A48**

Le projet d'autoroute A48 est souhaité par les élus du Pays des Couleurs.

La Chambre de Commerce et d'Industrie Nord-Isère souligne que « le développement économique ne se fera pas dans de bonnes conditions sans une amélioration des flux des personnes et des marchandises. De grands projets d'infrastructures concernent la Boucle du Rhône (CFAL, Lyon-Turin, A48 ...) et il est primordial que ce schéma soit moteur dans leur réalisation. En effet, bien que le schéma n'ait pas retenu un scénario au fil de l'eau qui retenait plusieurs hypothèses dont l'affichage de l'A48 comme vecteur de développement, il est majeur que ce projet soit considéré comme indispensable et porté collectivement par ce schéma ... ».

#### **4.2.3.3 Avis non exprimés**

L'opposition des habitants de l'agglomération grenobloise à l'arrivée d'un nouveau flux de trafic nord-sud qui, à terme, va saturer l'A480, ne s'est pas exprimée dans le cadre de cette enquête publique.

Le souhait des habitants de l'agglomération lyonnaise de réduire la circulation de transit nord-sud, en déplaçant ce trafic sur le barreau A48, ne s'est pas exprimé dans le cadre de l'enquête publique.

### **4.3 LA PRESERVATION DES PAYSAGES, DES RESSOURCES NATURELLES ET DE L'ESPACE AGRICOLE**

Cette orientation du Document d'orientations Générales du SCOT est déclinée en trois sous-chapitres.

#### **4.3.1 Mettre en valeur les paysages et préserver les milieux naturels**

##### **4.3.1.1 Les coupures vertes**

La définition volontariste de cinq larges coupures vertes à vocation paysagère et environnementale constitue l'une des orientations majeures du SCOT :

- la coupure verte à l'Ouest de Villette d'Anthon ,
- la coupure verte entre Villette d'Anthon et l'agglomération Pontoise,
- la coupure verte de la plaine du Rhône,
- la coupure verte du Canal Catelan (très entamée par le passage de l'autoroute A48),
- la coupure verte des zones inondables du Rhône ceinturant « l'île des Avenières ».

##### **4.3.1.2 La protection du plateau de Crémieu**

Cette orientation sera obtenue en optant pour un développement démographique raisonné : 10 % de croissance d'ici 2020.

La base de départ est bien la situation de chaque commune lors de l'élaboration du SCOT, soit en 2005.

Des adaptations seront cependant nécessaires pour quelques villages qui jouent un rôle structurant, comme par exemple OPTÉVOZ, afin de permettre la bonne utilisation des équipements collectifs réalisés.

Le commissaire enquêteur suggère que le taux de croissance de 10 % puisse être augmenté jusqu'à 12% en cas d'engagement ferme de réaliser de petites opérations incluant du logement social locatif, étudiées avec une recherche de Haute Qualité Environnementale.

Ces opérations devraient alors être localisées dans des emplacements réservés dans les PLU.

Le commissaire enquêteur suggère également de ne pas comptabiliser dans le taux de croissance les nouveaux habitants s'installant pour créer des emplois locaux (artisanat et petits commerces, services à la personne, télétravail, ...).

##### **4.3.1.3 Les ceintures vertes, les axes verts, les limites d'urbanisation**

*« Les ceintures vertes définissent l'enveloppe maximale des secteurs privilégiés d'urbanisation des grands ensembles urbains, comme des bourgs et des hameaux des villages ».*

Ce principe peut fonctionner de façon efficace autour des hameaux et des villages.

Dans certains cas, il conviendrait de créer des ceintures vertes autour des zones d'activité industrielles :

- à MONTALIEU, entre la partie Est de la ville et la cimenterie VICAT,
- aux AVENIERES, en limite de la zone d'activités au Nord.

Dans l'agglomération Pontoise, des ceintures vertes entre communes et quartiers pourront également être créées. Leur tracé sera défini dans le cadre du futur Schéma de secteur.

#### **4.3.1.4 Les sites remarquables**

« Ces sites correspondent :

- aux falaises du plateau de Crémieu et aux différentes petites vallées qui l'entailent,
- aux côtières boisées ou ressauts topographiques liés aux formations géologiques rencontrées sur le territoire ».

Cette analyse du paysage est justifiée pour le rebord occidental du plateau de CREMIEU.

Par contre au Nord Est, de BOUVESSE-QUIRIEU à VERTRIEU, les entailles effectuées par l'exploitation des carrières laisseront encore longtemps des cicatrices dans le paysage.

Le D.O.G. devrait mentionner la nécessité de réhabiliter les anciennes exploitations de carrières.

#### **4.3.1.5 La résorption des points noirs et le traitement des entrées de ville**

Les points noirs cités concernent surtout des constructions isolées, dans la partie Est du territoire.

Par contre, les deux grands équipements nucléaires (CREYS-MALVILLE et la centrale EDF du Bugey) et les lignes électriques à haute tension ne sont pas mentionnés, alors qu'ils ne valorisent pas le paysage.

La question du traitement des entrées de villes est à examiner sur l'ensemble du territoire.

Elle devra être traitée pour l'agglomération Pontoise, dans le cadre du futur Schéma de secteur.

#### **4.3.1.6 La prise en compte des espaces naturels**

Le D.O.G. préconise la préservation des espaces naturels, mais ne distingue pas les ZNIEFF, les Réserves naturelles, les Arrêtés de Biotope, les zones Natura 2000 ....

Cette distinction devra être faite dans les PLU, les régimes juridiques de ces zones étant différents.

Le D.O.G. mentionne le projet de création du Parc Naturel Régional des Boucles du Rhône.

Selon le Rapport de Présentation, « une étude d'opportunité et de faisabilité d'un parc naturel régional a été lancée récemment sur un périmètre de 276 communes, dans lequel sont inclus les territoires du Haut Bugey, du Bugey méridional, le Pays de Seyssel, l'avant Pays Savoyard, l'Isle Crémieu, les Terres Basses et une partie de la plaine de l'Est lyonnais ».

Il serait souhaitable, pour l'information du public et des élus locaux, de préciser qu'il s'agit d'une étude engagée par la Région et d'en indiquer l'état d'avancement et le calendrier prévisionnel de réalisation.

#### **4.3.1.7 La préservation des corridors écologiques**

Les PLU devront se référer au réseau Départemental Ecologique de l'Isère (R.E.D.I.).

Ce point devra être précisé en reprenant la formulation proposée par la Préfecture de l'Isère.



## **4.3.2 Protéger les ressources**

### **4.3.2.1 La ressource en eau**

Le D.O.G. précise que « l'ouverture à l'urbanisation de nouvelles zones sera conditionnée par une analyse, à minima, de la ressource et de la présence d'équipements adaptés en matière d'alimentation en eau potable. De même, la gestion des eaux pluviales dans les zones d'activité et les lotissements devra être appréhendée de façon à se rapprocher le plus possible du cycle de l'eau ».

La création de zones d'urbanisation est assujettie au respect de la Loi sur l'eau (établissement d'un dossier de déclaration ou d'autorisation, selon la taille de l'opération).

### **4.3.2.2 La gestion des eaux usées**

Le D.O.G. stipule que « l'assainissement individuel <sup>6</sup> pourra être développé dans la mesure où le zonage d'assainissement existant ou à réaliser préalablement aux documents d'urbanisme le permettra ».

Il conviendrait de donner dans le SCOT la liste des communes qui n'ont pas de carte de zonage de l'assainissement, et de faire étudier ce zonage parallèlement à l'élaboration des PLU.

Selon le D.O.G. « une étude devra être réalisée sur l'ensemble du plateau de Crémieu, pour définir les capacités des milieux récepteurs et de connaître les capacités réelles d'extension urbaine des différentes communes ». Cette préconisation mérite d'être soulignée, car il s'agit d'une condition préalable à l'urbanisation.

### **4.3.2.3 La qualité de l'air**

Le D.O.G. indique que « des mesures de suivi régulier de la qualité de l'air seront conduites à l'avenir, si nécessaire, ... afin de limiter l'exposition des populations aux pollutions diverses ».

Parmi les activités à prendre en compte, il faudrait aussi citer les industries de la Plaine de l'Ain, la verrerie de LAGNIEU, et la cimenterie VICAT à BOUVESSE-QUIRIEU.

Pour VICAT, la surveillance ne devrait pas être conditionnelle, mais conforme aux arrêtés préfectoraux.

Le SYMBORD devrait se rapprocher des réseaux de surveillance de la qualité de l'air proches (COPARLY, SUP'Air) pour créer un réseau de mesures et de surveillance de la pollution atmosphérique efficace et cohérent.

### **4.3.2.4 Les carrières**

Le D.O.G. relève que le Schéma Départemental des Carrières de l'Isère (S.D.O.C.), approuvé en février 2004, ne s'impose pas au SCOT ni aux PLU

L'intérêt du S.D.O.C. document dont la préparation a été laborieuse apparaît dès lors bien limité !

D'importantes extensions de carrières sont prévues à terme sur les communes de BOUVESSE-QUIRIEU et CREYS-MEPIEU. « Ces nouvelles exploitations seront accompagnées d'aménagement divers (embranchement ferré, convoyeur, améliorations éventuelles du réseau de voirie) assurant un mode de transport des matériaux plus adapté et moins pénalisant pour l'environnement (réduction des nuisances liées à la circulation des camions) ».

Il est surprenant que le SCOT puisse laisser croire que les matériaux seront évacués par voie ferrée, alors qu'aucune emprise n'est réservée dans ce but. Peut-être ne s'agit-il que d'équipements locaux à l'intérieur des carrières. Cette organisation ne réduira pas le trafic des Poids Lourds à l'extérieur.

---

<sup>6</sup> Il convient d'employer plutôt l'expression « assainissement non collectif ».

Il faut rappeler ici la demande des riverains de la R.D. 1075 de réduire le trafic de poids lourds dans la traversée de MONTALIEU, ainsi que les demandes sur SAINT-SORLIN-DE MORESTEL.

Il serait donc souhaitable de coordonner au mieux le tracé de la future A48 et les carrières autorisées.

Enfin, deux points devront être approfondis :

- la gestion économe de la ressource en granulats,
- la réhabilitation des carrières.

Face à la demande importante de l'agglomération lyonnaise en granulats (voir les avis du SEPAL et de la CCI Nord Isère), il conviendra d'opter pour une gestion économe des ressources, afin de conserver une partie significative des gisements après l'horizon 2020.

Il nous paraîtrait donc opportun de délimiter, pour les carrières de BOUVESSE-QUIRIEU et CREYS-MEPIEU, les zones pouvant être exploitées avant 2020 et celles réservées pour un horizon plus lointain.

*« En ce qui concerne la réhabilitation des carrières, les réaménagements agricoles seront privilégiés ».*

Cette option agricole ne devrait pas être exclusive, car d'autres options sont envisageables, comme le reboisement ou la gestion des déchets (centres de compostage des déchets verts, co-compostage des boues de stations d'épuration et des déchets agricoles, stockage des déchets inertes).

De même, l'aménagement de zones d'activités liées au traitement des granulats doit pouvoir être envisagé, afin de valoriser sur place les matériaux extraits.

Enfin, certaines carrières devront être remises en état dans le cadre de l'aménagement de l'A 48, soit parce qu'elles sont situées sur son emprise, soit parce qu'elles auront été rendues nécessaires pour la fourniture des matériaux des chaussées, soit comme mesures compensatoires au projet de l'A48.

Cet aspect devrait concerner toutes les carrières situées à l'intérieur du périmètre de l'aménagement foncier lié à l'A48 (voir ci-dessus paragraphe 4.2.2.4).

### **4.3.3 Prévenir les risques naturels**

Le SCOT devrait mentionner les P.P.R.N. élaborés pour les communes riveraines du Rhône, ainsi que la commune de FRONTONAS qui est comprise dans le P.P.R.I. de la Bourbre.

Les risques torrentiels et le risque de ruissellement devraient aussi être mentionnés.

En pied de falaises, le risque de chute de blocs devrait être examiné avant l'élaboration du PLU.

La liste des communes qui devraient faire l'objet d'un P.P.R.N. devrait être établie.

### **4.3.4 Gérer les déchets**

Le SCOT propose de promouvoir les actions en faveur de la réduction des déchets à la source et leur valorisation et autorisera l'implantation de nouvelles déchetteries et de centres de compostage des déchets verts et de co-compostage.

Compte-tenu des possibles réticences des communes à recevoir ces installations (particulièrement les centres de co-compostage des boues des stations d'épuration), il conviendrait d'engager une étude de localisation de ces centres, en tenant compte des exploitations existantes (ARANDON, PANOSSAS).

La réutilisation de certaines carrières en fin d'exploitation peut être envisagée (voir paragraphe 4.3.3.4).

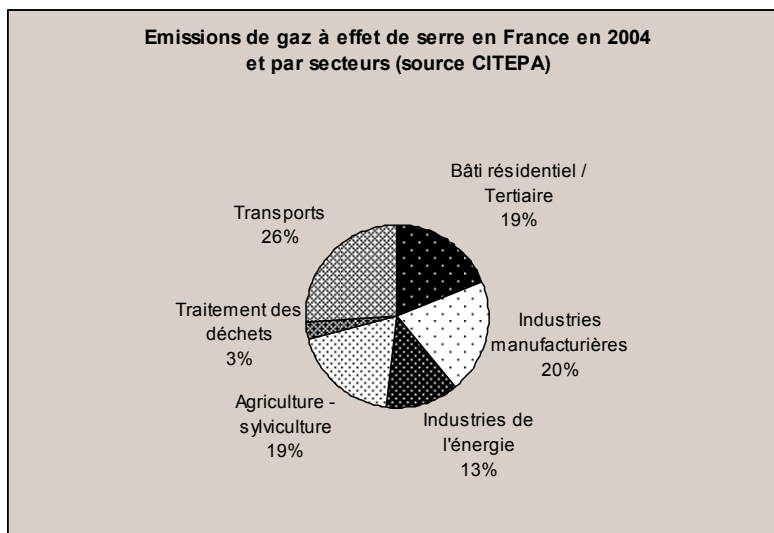
Le SCOT n'évoque pas les déchets industriels.

Il faut souligner que le territoire du SCOT supporte, avec la cimenterie VICAT à BOUVESSE-QUIRIEU, une activité importante d'incinération de déchets industriels et de farines animales, génératrices de gaz à effets de serre, de nuisances olfactives et de poussières, et surtout d'un important trafic de poids lourds.

### **4.3.5 Economiser l'énergie**

Le SCOT rappelle à juste titre l'objectif de diviser par 4 d'ici 2050 les émissions de gaz à effet de serre. Cet objectif implique une réduction des émissions de 3 % par an.

Le diagramme ci-dessous donne la répartition par secteurs des émissions de gaz à effet de serre.



Pour le territoire du SCOT, la contribution des industries manufacturières est sensiblement plus élevée. La cimenterie VICAT à BOUVESSE-QUIRIEU est le troisième émetteur <sup>7</sup> de CO<sub>2</sub> de la région Rhône Alpes. Avec 1 000 000 tonnes émises par an, cette entreprise équivaut à une ville de 400 000 habitants.

La liste des solutions évoquées dans le D.O.G. pour diviser les émissions de GES par 4 d'ici 2050 ne permet pas de s'assurer que cet objectif pourra être atteint.

Des engagements plus précis devraient donc être indiqués pour la période 2010 - 2020. Ils devraient porter sur l'agriculture, l'habitat existant, les industries et les transports.

### **4.3.6 Préserver l'espace agricole**

Le SCOT identifie « des espaces agricoles stratégiques qu'il convient de préserver en tant qu'ensembles agricoles durables et fonctionnels. ... Sur ces espaces stratégiques, l'urbanisation sera strictement interdite. Seules les infrastructures de transport pourront être aménagées dans ces espaces dans la mesure où aucune autre possibilité ne peut être envisagée et sous réserve de leur utilité publique et de la mise en place de mesures de compensation foncière ... ».

Rappelons l'intérêt d'engager au plus tôt l'étude préalable à l'aménagement foncier lié à la création des grandes infrastructures linéaires (voir ci-dessus paragraphe 4.2.2.4).

Le SCOT propose « de participer à la valorisation du patrimoine forestier privé au travers d'actions de regroupement parcellaires et dans le cadre du développement de la filière bois-énergie... ».

Rappelons aussi que l'aménagement foncier lié à la création des grandes infrastructures linéaires peut aussi porter sur l'aménagement du parcellaire forestier.

Les opérations en cours actuellement dans le département du Jura et liées à la L.G.V. Rhin-Rhône en fournissent une illustration.

---

<sup>7</sup> « Le bilan de l'environnement industriel en Rhône-Alpes. La pollution de l'air d'origine industrielle » DRIRE Rhône-Alpes (2004).

Le SCOT propose « de développer le tourisme vert en cohérence avec les capacités du territoire en vue d'un tourisme durable ».

Parmi les sites ouverts au public, il faudrait mentionner LARINA, LA BALME-LES-GROTTEs, et la base de loisirs de la Vallée Bleue.

Le tourisme industriel reste encore à développer.

Autour de la thématique de la pierre à MONTALIEU-VERCIEU, la visite des carrières et de la cimenterie VICAT pourrait contribuer à améliorer l'information du public sur ces activités.

Les projets de vélo route Léman-Méditerranée et de Voie Verte sur le tracé de l'ancien Chemin de Fer de l'Est Lyonnais sont très attendus par le public.

Le souhait de la Communauté de Communes de la Porte Dauphinoise de Lyon - Satolas que le tracé de la vélo route Léman-Méditerranée ne traverse pas son territoire n'est pas assez argumenté.

#### **4.4 S'ASSURER D'UN DEVELOPPEMENT RESIDENTIEL DURABLE**

##### **4.4.1 Regrouper l'urbanisation**

La commune de SAINT-ROMAIN-DE-JALIONAS s'oppose à son intégration dans l'agglomération Pontoise et conteste l'objectif de croissance du nombre de logements de 42 %.

Elle considère, compte tenu de son site et de la capacité actuelle de ses équipements, que le taux à retenir doit être de 28 %, comme pour le canton de CREMIEU auquel elle appartient.

La réduction de 42 % à 28 % risque d'entraîner ainsi un manque global de 140 logements d'ici 2020.

Un arbitrage devra être trouvé avec les secteurs hors pôles urbains proches.

Au-delà des ceintures vertes, le SCOT stipule que les constructions resteront limitées :

- « aucune opération d'aménagement d'ensemble importante (lotissement, ZAC, ...) ne pouvant avoir lieu ».

Si cette mention est justifiée pour une ZAC de plusieurs dizaines de logements, elle perd son sens pour un lotissement de quelques maisons.

Le SCOT risque ainsi de rendre impossible la réalisation de petits lotissements communaux ou privés qui peuvent très bien s'intégrer dans le site.

Il serait préférable de fixer une taille maximale à ces lotissements, par exemple 5000 ou 10 000 m<sup>2</sup> et de préconiser l'intervention du CAUE.

Rappelons aussi que si sa surface dépasse un hectare, toute opération d'urbanisation est soumise au moins à déclaration au titre de la loi sur l'eau.

## **4.4.2 Favoriser le développement des pôles urbains**

### **4.4.2.1 L'agglomération Pontoise**

Deux thèmes ont motivé les interrogations du commissaire enquêteur :

- 1. les déplacements dans l'agglomération Pontoise,
- 2. la pertinence du périmètre du Schéma de secteur.

#### **1. Les déplacements dans l'agglomération Pontoise**

En dépit de l'importance du trafic actuel sur la R.D. 517 qui traverse l'agglomération (9 500 véhicules/jour coté Est, 12 300 coté Ouest d'après la carte page 33 du rapport de Présentation et sur la base des comptages de 2003), il n'est envisagé aucun projet de déviation routière.

Le n° 2 du Journal du SCOT<sup>8</sup> reconnaissait déjà en 2004 que « *l'agglomération Pontoise en particulier est congestionnée matin et soir (R.D. 517)* ». Cette question a aussi été évoquée dans le débat avec les habitants (Bilan de la première phase de concertation).

Dès lors, quelle sera la situation en 2020, avec un accroissement du nombre de logements de 42 % ?

#### **2. La pertinence du périmètre du Schéma de secteur**

Le Schéma de Secteur de l'agglomération Pontoise devrait être élaboré sur les communes du canton de PONT-DE-CHERUY, en y rajoutant, comme le suggère le Préfet de l'Isère, l'ensemble des communes membres de la Communauté de Communes Porte Dauphinoise de Lyon-Satolas.

La commune de SAINT-ROMAIN-DE-JALIONAS, qui appartient au canton de CREMIEU, ne perdra pas pour autant ses prérogatives en adhérant au périmètre du Schéma de Secteur.

Ce sera même là l'occasion d'y faire valoir ses atouts et ses spécificités.

### **4.4.2.2 Le pôle de CREMIEU**

La réflexion sur le pôle de CREMIEU devrait intégrer la commune de VILLEMORIEU qui lui est contigüe.

La volonté forte de la commune de SAINT-ROMAIN-DE-JALIONAS de limiter la croissance de sa population d'ici 2020 à 29 % devrait aussi être prise en compte.

La protection du patrimoine historique présent dans les communes proches de Crémieu est à prendre en compte, par la création de cônes de visibilité et de ceintures vertes à prévoir dans les PLU.

La préservation de l'emprise de l'ancienne ligne du CFEL est indispensable.

Il serait également souhaitable de prévoir la réservation des emprises des gares et parkings.

### **4.4.2.3 Le pôle de MONTALIEU-VERCIEU**

Le pôle de MONTALIEU-VERCIEU est celui qui d'après le SCOT, devrait recevoir le plus fort taux de croissance (45 %) d'ici 2020, en raison du développement du Parc Industriel de la Plaine de l'Ain, de l'activité de la cimenterie VICAT et de l'attractivité de la base de loisirs de la Vallée Bleue.

Le D.O.G. note que « *le centre ville de MONTALIEU souffre du passage du trafic de transit de la R.N. 75, de la fermeture de commerces et de la vacance de logements au-dessus, du manque d'espaces publics de qualité, et de l'étiement Nord-Sud de l'axe urbain principal. L'affirmation de MONTALIEU comme pôle urbain repose alors prioritairement sur la revitalisation de son centre, qui doit être accompagnée de mesures complémentaires pour densifier quelque peu la ville et son animation* ».

---

<sup>8</sup> « Croissance, dynamisme ... et dépendances : fortes migrations alterantes ». Votre territoire demain. Le Journal du SCOT n° 2. (Hiver 2004).

Cette ambition de croissance semble ignorer la souffrance des habitants qui supportent au quotidien le trafic important de poids lourds qui traverse la ville. Les nuisances induites par la cimenterie ne sont pas non plus évoquées, alors qu'elles ont été soulignées dans des pétitions antérieures.

Il est indispensable de rechercher une solution durable permettant d'éviter la traversée des poids lourds dans le centre-ville, avant d'en envisager la densification.

Cette recherche doit prendre en compte l'activité de la cimenterie, qui émet une part importante du trafic.

Enfin, la création d'un échangeur sur l'A 48, à l'Ouest de MONTALIEU, devrait être étudiée, pour résoudre la question du trafic PL émis par VICAT, mais aussi pour relier le pôle urbain au Parc Industriel de la Plaine de l'Ain, par l'itinéraire le plus court.

#### **4.4.2.4 Le pôle de MORESTEL**

Le pôle de MORESTEL devrait recevoir un taux de croissance élevé (41 %) d'ici 2020, en raison de la commercialisation du Parc d'Activités du Pays des Couleurs à ARANDON et de la proximité du futur échangeur de l'A48 à LANCIN.

Le D.O.G. propose de « *poursuivre la réorganisation de la traversée d'agglomération par la R.N. 75 en terminant la voie de contournement interne (au Sud-Ouest) ».*

Il conviendra de parler de la R.D. 1075 et de figurer la totalité du tracé du contournement Ouest sur le P.O.G. puisque l'achèvement des travaux au Nord-Ouest est programmé pour 2008.

#### **4.4.2.5 Le pôle des AVENIERES**

Ce pôle est dynamique et la ville jouit d'un bon environnement.

Il conviendra de poursuivre l'implantation de commerces et services en centre ville, d'accueillir de nouvelles surfaces commerciales, de nouveaux habitants et de favoriser la réalisation de petites opérations immobilières, permettant de recevoir des activités de services.

#### **4.4.3 Favoriser la qualité urbaine, répondre à tous les besoins en logement**

Cette orientation sera déclinée dans plusieurs directions :

- promouvoir de nouvelles formes urbaines,
- promouvoir un urbanisme et une architecture durables, économes en énergie,
- maîtriser les processus d'urbanisation et de construction,
- mettre en valeur les patrimoines bâtis existants.

L'assistance architecturale sera étendue et assurée sur tout le territoire du SCOT.

Le SYMBORD engagera une première étude du patrimoine architectural et urbain.

Les villages et hameaux de caractère ont été répertoriés et des réflexions particulières seront engagées dans le cadre des PLU.

Un travail identique sera engagé sur le patrimoine industriel de l'agglomération Pontoise.

#### **4.4.4 Adapter les PLU pour atteindre les objectifs fixés**

Les PLU seront mis en œuvre pour atteindre les objectifs fixés : maîtrise de l'offre foncière, priorité à la densification et au renouvellement, mise en valeur des patrimoines.

#### **4.4.5 Développer les expériences, dynamiser les réflexions, sensibiliser**

Les objectifs ci-dessus nécessiteront de véritables changements culturels et la référence à de nouveaux modèles architecturaux et urbains.

Des moyens d'ingénierie et la mobilisation des professionnels du bâtiment seront nécessaires.

## **4.5 FAVORISER L'ACCUEIL D'ACTIVITES ET D'EMPLOIS SUR PLACE POUR EQUILIBRER LA CROISSANCE**

Cette orientation implique les trois types d'actions présentées dans ce sous-chapitre.

### **4.5.1 Accueillir des activités dans les villages**

Les PLU des communes rurales seront adaptés pour faciliter l'accueil des activités artisanales, commerciales et de services dans des « secteurs privilégiés d'urbanisation » et dans la limite de petites opérations, de taille inférieure à un hectare.

Les zones d'activité existantes resteront opérationnelles, sans modification des capacités d'extension prévues dans les POS ou PLU en vigueur à la date d'approbation du SCOT.

### **4.5.2 Accroître les capacités d'accueil économique des pôles**

Les cinq pôles urbains pourront développer leurs capacités d'accueil d'activités tertiaires, dans leur tissu urbain. Les activités artisanales, commerciales, industrielles et de services qui ne peuvent trouver place dans le tissu urbain seront accueillies dans les « zones d'activités des pôles ».

Une centaine d'hectares y sera disponible à l'horizon de 10 ans.

L'amélioration de la qualité urbaine, paysagère et énergétique de ces zones sera recherchée.

Le CDRA pourrait mobiliser des moyens pour aider les communautés de communes ou les communes à élaborer des plans de recomposition et à réaliser des travaux d'amélioration.

### **4.5.3 Aménager des parcs d'activités en nombre limité et de qualité**

Cinq « parcs d'activités communautaires », réalisés par les communautés de communes ont été retenus pour attirer de nouvelles entreprises, à l'exclusion du secteur de la grande logistique.

Le tableau ci-dessous récapitule l'offre :

Communautés de Communes	Communes	Nom du parc	Surface occupée (ha)	Surface disponible (ha)	Extension à 5-10 ans	Réserve à long terme (> 10 ans)	Surface totale à terme (ha)
Porte Dauphinoise Lyon-Satolas	JANNEYRIAS VILLETTE D'A.	Salonique	0	0	13		13
		Charvas	0	0	42		42
Isle Crémieu	ST ROMAIN J.	Serpolières Sambettes	14	6	15		35
Balcons du Rhône	HIERES / A.	Petites Champagnes	16	0	14		30
Pays des Couleurs	ARANDON	P.A. des Couleurs	9	0	55	55	119
TOTAL			39	6	139	55	239

Pour le Parc d'Activités Economiques du Pays des Couleurs, la surface annoncée (119 ha) ne correspond pas à l'avis de la Chambre d'Agriculture de l'Isère (360 ha). Ce point devra être clarifié.

Le développement de ce Parc d'Activités Economiques dépendra de la réalisation de l'A48.

Le report de ce projet à long terme rendra très aléatoire sa commercialisation.

Les avis de la Région Rhône-Alpes, du Conseil Général et de la Préfecture de l'Isère, soulignent la nécessité de hiérarchiser les zones d'activités économiques. Cette remarque est à prendre en compte.

## **4.6 REEQUILIBRER LES MODES DE DEPLACEMENTS EN FAVEUR DES TRANSPORTS COLLECTIFS**

### **4.6.1 Développer les transports collectifs**

Cette politique repose sur :

- le prolongement de la ligne de tramway LEA de Meyzieu à l'agglomération Pontoise,
- l'amélioration de l'offre TER sur la ligne LYON-SAINT ANDRE LE GAZ,
- les rabattements sur la gare d'AMBERIEU.

Plusieurs observations du public demandent d'explicitier le lien entre le développement du territoire et la réalisation du projet LEA.

La prolongation de la LEA jusqu'à CREMIEU est demandée par plusieurs personnes.

L'argument de la préservation du Plateau de Crémieu d'une trop forte urbanisation paraît un peu faible, puisque le SCOT préconise par ailleurs la maîtrise de la croissance démographique.

Cet argument pourrait d'ailleurs être évoqué pour s'opposer à l'A48 ...

Il est nécessaire de préserver l'emprise du CFEL jusqu'à l'entrée Ouest de CREMIEU, mais cette mesure est insuffisante. Il faudrait faire preuve de plus de volontarisme.

La mention figurant dans la légende du P.O.G. « *emprise CFEL à préserver pour un usage ultérieur* » devrait être remplacée par une formule plus explicite, par exemple : « *emprise CFEL à préserver pour infrastructure de transports collectifs* ».

### **4.6.2 Adapter le réseau routier aux besoins et organiser les déplacements doux**

Le D.O.G. mentionne « *que dans l'attente de l'aménagement de l'autoroute A 48 qui devrait permettre de délester la R.N. 75 actuelle de son trafic de transit et éventuellement d'une partie de son trafic d'échange, aucuns travaux routiers significatifs ne figurent sur le schéma multimodal des transports et infrastructures du Nord-Isère dans la partie Est du territoire du SCOT.*

*Toutefois, si le développement des activités devait s'accélérer, certains aménagements de traversées de communes (déviations éventuellement) situées le long de l'axe de la R.N. 75 devront être envisagées, notamment pour les communes de MONTALIEU-VERCIEU, MORESTEL et VEYRINS-THUELLIN.»*

La traversée de VEYRINS-THUELLIN a été aménagée. La déviation de MORESTEL sera en service en 2008. La traversée de MONTALIEU reste le principal point noir que le SCOT devra prendre en compte.

Dans l'agglomération Pontoise, on peut également s'étonner de l'absence de projets routiers, alors que l'augmentation du nombre de logements prévue est de 42 %.

La circulation automobile, déjà bien difficile, risque de devenir insupportable pour les habitants.

Le développement de la marche à pied et de l'usage des deux roues est souhaité.

Mais il ne s'agit là que d'intentions qui devraient être approfondies lors de l'élaboration des PLU.

On peut regretter que le SCOT n'ait pas été plus volontariste dans ce domaine. Quelques suggestions : Réserver des emprises pour la création de pistes cyclables le long des routes départementales, à fort trafic (R.D.1075 entre MONTALIEU et MORESTEL, pour desservir le PAE du Pays des Couleurs à ARANDON, R.D. 75 entre CREMIEU et la zone d'activités de CHESNES, ...).



## **CHAPITRE 5 : BILAN ET SYNTHÈSE**

### **5.1 LES ASPECTS QUI MÉRITERAIENT D'ÊTRE DÉVELOPPÉS DANS LE SCOT**

Après avoir étudié le dossier de SCOT, rencontré une quinzaine d'élus du territoire, reçu et écouté le public, après analysé les observations écrites, les avis des conseils municipaux, des administrations et des organismes consultés qui lui ont été communiqués, le commissaire enquêteur a rencontré le Maître d'Ouvrage du SCOT en vue de recueillir d'éventuels compléments d'information sur plusieurs questions.

#### **A. Les questions relatives aux déplacements**

##### **A1. Les questions relatives au projet de la future autoroute A 48**

Le SCOT, dans sa forme actuelle, ne fournit pas une justification suffisante du projet A48 (trafics prévisibles non indiqués, part du trafic PL, effets économiques induits non évalués ...). Le SCOT ne permet pas non plus d'apprécier les impacts sur l'environnement de l'A48.

Il semble que la position adoptée ait été de parler le moins possible de ce projet, en pensant que tout était décidé et réglé, parce que le projet avait été retenu par le C.I.A.D.T. Cependant, la décision du C.I.A.D.T. ne peut supprimer la procédure de concertation, qui vise à permettre au Ministre de l'Équipement de se prononcer en pleine connaissance de l'opportunité de ce projet, de ses enjeux et de son accueil par le public.

Il est d'ailleurs possible que les discussions menées dans le cadre du « Grenelle de l'environnement » à l'automne 2007 conduisent à réviser le programme autoroutier national, dont la réalisation n'apparaît pas compatible avec l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre (« facteur 4 »). La situation difficile des finances publiques conduirait également à pencher vers une réalisation différée.

Quoi qu'il en soit, le SCOT doit justifier de manière plus précise l'intérêt de l'A48 et souligner les risques d'impacts négatifs sur l'environnement de ce projet. Ces arguments devront figurer dans les rapports de présentation du PLU des communes traversées. Enfin, l'étude préalable à l'aménagement foncier devra être engagée avant la construction de l'A48.

##### **A2. Les déviations routières des pôles urbains**

Pour les pôles urbains de MONTALIEU et de PONT-DE-CHERUY où la circulation est difficile, aucun projet de déviation n'est prévu. Pourtant la demande existe (voir les 2 pétitions et l'avis de LO PARVI).

##### **A3. La mise en place de pistes cyclables le long des routes départementales**

Le SCOT mentionne deux itinéraires cyclables : la vélo-route Léman-Méditerranée et la voie verte, sur l'ancienne voie ferrée à l'est de CREMIEU. Il faudrait prévoir des pistes cyclables le long des principales routes départementales, et en particulier la R.D. 1075, entre MONTALIEU et de MORESTEL QUI dessert le PAE du Pays des Couleurs.

##### **A4. Des engagements à prendre pour la prolongation de la LEA**

Aucun engagement des partenaires financiers n'a été pris pour la prolongation de la LEA. L'étude réalisée<sup>9</sup> à la demande du Conseil Général de l'Isère compare des scénarii de transport collectif en site propre (TCSP). Ce document a été communiqué au commissaire enquêteur. La fréquentation de cette ligne restant assez faible (2000 à 6000 voyages par jour), il serait illusoire de ne miser que sur les scénarii ferrés.

---

<sup>9</sup> « Etude d'optimisation des dispositifs existants et d'analyse de la faisabilité pour la réutilisation de l'emprise du CFEL par un TCSP ». Transétude (novembre 2006).

## **B. Les questions relatives aux activités économiques**

### **B1. La gestion nécessairement économe des réserves de granulats**

Le Rapport de Présentation du SCOT devrait distinguer plus clairement les carrières en exploitation et les projets de carrière. Un tableau précis devrait accompagner la carte de la page 51 du Rapport.

### **B2. Le Parc d'Activités Economiques du Pays des Couleurs**

Le PAE du Pays des Couleurs apparaît trop dépendant de la réalisation de l'A48.

La réalisation de la deuxième phase ne devrait pas être engagée tant que la moitié des terrains de la première phase (60 ha) n'a pas été commercialisée.

L'éventualité du développement sur la totalité de la ZAD (360 ha) paraît pour le moment irréaliste.

### **B3. La requalification des zones d'activités**

La requalification de zones d'activités est envisagée dans le SCOT.

Des précisions semblent nécessaires : quelles zones, à quelle échéance, à quel coût ?

### **B4. Le développement du secteur tertiaire**

Le développement de l'emploi passe principalement par la croissance du secteur tertiaire.

Les propositions du SCOT pour développer le secteur tertiaire semblent assez limitées.

## **C. Les questions relatives à la ressource en eau**

### **C1. La nécessaire mobilisation pour protéger la ressource en eau**

Selon la Préfecture de l'Isère, la perspective d'atteindre le bon état écologique des cours d'eau dans le bassin de la Bourbre serait repoussée en 2021, voire en 2027, alors que la Directive Cadre sur l'Eau en a fixé l'échéance à 2015.

Cette vision est inacceptable, d'abord en termes de risques pour la santé et l'environnement, mais aussi car le non-respect des directives européennes implique des pénalités financières pour le pays.

Il convient donc d'approfondir l'ensemble des questions relatives à la protection des ressources en eau et des milieux aquatiques et de mobiliser l'ensemble des acteurs, et de réduire les pressions portant atteinte au bon état écologique des cours d'eau et des nappes souterraines.

### **C2. L'accélération des programmes d'assainissement**

Le développement de l'urbanisation envisagé va entraîner une surcharge des installations d'épuration existantes. Le SCOT ne décrit pas les travaux d'assainissement à réaliser dans chaque commune.

Ceux-ci devront être étudiés avant d'établir le zonage de l'assainissement pour chaque commune et pour réserver les emprises nécessaires dans les PLU.

## **D. Les questions relatives au développement urbain et au logement social**

### **D1. Pour une répartition partagée de la croissance démographique**

Le projet de SCOT propose la stratégie de développer cinq pôles urbains et fixe les augmentations de population dans chaque commune.

La commune de SAINT-ROMAIN-DE-JALIONAS demande de réviser à la baisse l'objectif assigné.

L'augmentation de la population sur la commune de MONTALIEU-VERCIEU paraît trop important, compte-tenu des nuisances supportées dans cette ville (trafic routier, pollution atmosphérique).

Le développement du PAE du Pays des Couleurs impliquerait la création de logements, dont une partie devrait logiquement être localisés dans les communes proches du PAE (ARANDON, BOUVESSE-QUIRIEU, CREYS-MEPIEU, ...).

La limitation du taux de croissance à 10 % dans ces communes risque de ne pas être tenable.

Des adaptations doivent pouvoir être examinées selon les conditions locales et les types d'urbanisation envisagés.

### **D2. Encourager le développement du logement social et la Haute Qualité Environnementale**

La proportion de logements sociaux locatifs sur l'aire du SCOT reste trop faible.

Or, l'offre de logements locatifs est un paramètre que prennent en compte les acteurs économiques pour le choix d'une implantation.

Les communes, quelle que soit leur taille, ont donc intérêt à disposer de logements sociaux.

Les organismes de logement social intervenant en Isère ont montré, depuis une vingtaine d'années, qu'ils savaient réaliser des opérations de logement social s'intégrant très bien dans le tissu urbain.

La démarche HQE (Haute Qualité Environnementale) propose une approche des performances énergétiques des bâtiments, en incluant les aspects équipement et gestion des bâtiments.

La réalisation de petites opérations de logements sociaux locatifs réalisés en suivant la démarche HQE doit être encouragée dans toutes les communes.

C'est pourquoi, le commissaire enquêteur recommande d'admettre une augmentation possible du taux de croissance de la population, permettant de porter le taux jusqu'à 12 % en zone plafonnée à 10 % et jusqu'à 17 % en zone plafonnée à 15 %, en réservant les 2 % supplémentaires au logement social réalisé en Haute Qualité Environnementale.

Cette possibilité s'inspire de la loi n° 2005-781 du 13 juillet 2005 de programme (dite loi « POPE ») fixant les orientations de la politique énergétique de la France, qui prévoit notamment la possibilité d'un « *dépassement du coefficient d'occupation des sols, dans la limite de 20 % et dans le respect des autres règles du plan local d'urbanisme, pour les constructions remplissant des critères de performance énergétique ou comportant des équipements de production d'énergie renouvelable* ».

### **D3. Prévoir des cônes de visibilité près des bâtiments remarquables**

Cette demande a été faite par Monsieur J.C. Peyrieux, à VILLEMORIEU, qui signale aussi que plusieurs bâtiments remarquables n'ont pas été mentionnés.

Le commissaire enquêteur retient cette suggestion positive.

## **5.2 REUNION FINALE AVEC LE SYMBORD ET CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR**

Cette réunion a eu lieu le 4 septembre 2007, au siège du SYMBORD.

Les questions évoquées ci-dessus ont été traitées et la discussion a permis de préciser certains points.

A l'issue de cette réunion, le commissaire enquêteur a rédigé ses conclusions personnelles et motivées. Elles font l'objet d'un document distinct du présent rapport.

**DEPARTEMENT DE L'ISERE**  
**SYNDICAT MIXTE DE LA BOUCLE DU RHÔNE EN DAUPHINE**

---ooOoo---

**ENQUETE PUBLIQUE DU 20 JUIN AU 27 JUILLET 2007**

**Projet de Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)  
de la Boucle du Rhône en Dauphiné**

**PETITIONNAIRE : SYNDICAT MIXTE DE LA BOUCLE DU RHÔNE EN DAUPHINE (SYMBORD)**

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE GRENOBLE : Décision n° E07000198 / 38 du 20 avril 2007**

**Arrêté du Président du SYMBORD en date du 25 mai 2007 prescrivant l'enquête publique**

---ooOoo---

**CONCLUSIONS PERSONNELLES ET MOTIVEES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

---ooOoo---

**Commissaire enquêteur : Pierre-Yves FAFOURNOUX  
Commissaire enquêteur suppléante : Agnès GUIGUE**

---ooOoo---

**Rapport remis le 20 septembre 2007 à Monsieur le Président du SYMBORD**

## SOMMAIRE

<b>INTRODUCTION ET SYNTHÈSE DU RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR .....</b>	<b>1</b>
<b>CONCLUSIONS PERSONNELLES ET MOTIVÉES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR.....</b>	<b>2</b>
1.1 SYNTHÈSE DES COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR .....	2
1.2 LES ASPECTS POSITIFS DU SCOT SONT INDENIABLES .....	2
1.3 MAIS CERTAINES QUESTIONS MÉRITERAIENT D'ÊTRE PLUS DÉVELOPPÉES DANS LE SCOT .....	3
1.4 CONCLUSIONS PERSONNELLES ET MOTIVÉES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR .....	6

## **INTRODUCTION ET SYNTHÈSE DU RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

### *Généralités*

Le Syndicat Mixte de la Boucle du Rhône en Dauphiné (SYMBORD) a pour mission de définir les grandes orientations du développement et de l'aménagement du territoire de la Boucle du Rhône en Dauphiné, territoire du Nord Isère comprenant :

- la Communauté de communes de l'Isle Crémieu,
- la Communauté de communes des Balcons du Rhône,
- la Communauté de communes de la Porte Dauphinoise de Lyon-Satolas
- la Communauté de communes du Pays des Couleurs,
- la commune de TIGNIEU-JAMEYZIEU.

Le SYMBORD a compétence pour élaborer le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT). Par délibération en date du 25 janvier 2007, le Conseil Syndical du Syndicat Mixte de la Boucle du Rhône en Dauphiné (SYMBORD) a arrêté le projet de SCOT de son territoire.

### *Synthèse*

Dès sa désignation par le Tribunal Administratif de Grenoble, le commissaire enquêteur a rencontré les élus du SYMBORD, puis il a pris connaissance du projet de SCOT, et il a signé les pièces du dossier et les registres d'enquête publique mis à la disposition dans chaque mairie.

Aux jours et heures fixées dans l'arrêté prescrivant l'ouverture de l'enquête publique, le commissaire enquêteur s'est tenu à la disposition du public.

71 observations, accompagnées de 23 courriers ont été consignées et annexées dans les registres. 2 pétitions ont été signées respectivement par 135 et 84 personnes.

Les maires des quarante six communes et les présidents des 4 communautés de communes ont clos et signé les registres à l'issue de l'enquête publique dans les délais prescrits.

Pour répondre à ces observations, le commissaire enquêteur a analysé de manière approfondie le projet de SCOT et les avis formulés par les conseils municipaux, les administrations et organismes consultés. Après avoir apprécié les aspects positifs du projet de SCOT et souligné les points qui mériteraient d'être approfondis, le commissaire enquêteur a rédigé ses conclusions personnelles et motivées.

Les commentaires, l'avis final, les réserves et les recommandations faites par le commissaire enquêteur ne constituent toutefois pas une expertise technique du dossier de SCOT.

Fait à VOIRON, le 14 septembre 2007.

Le commissaire enquêteur  
Pierre-Yves FAFOURNOUX

## **CONCLUSIONS PERSONNELLES ET MOTIVEES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR**

### **1.1 SYNTHÈSE DES COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR**

Après avoir étudié le dossier de SCOT, reçu et écouté le public, analysé ses observations écrites, après pris connaissance des avis des conseils municipaux, des administrations et des organismes consultés qui lui ont été communiqués, le bilan suivant peut être dressé.

### **1.2 LES ASPECTS POSITIFS DU SCOT SONT INDENIABLES**

Situé à proximité de l'agglomération lyonnaise, le territoire de la Boucle du Rhône en Dauphiné présente des milieux naturels exceptionnels, avec la présence d'un réseau de sites Natura 2000 très étendu, notamment sur le plateau de Crémieu et le long du Rhône.

Il constitue ainsi un « cœur vert » dans l'espace couvert par la Directive Territoriale d'Aménagement de la métropole lyonnaise.

Une autre caractéristique de ce territoire tient dans la qualité de la ressource en eau, qui présente localement une grande fragilité.

A ces espaces naturels est associé un patrimoine bâti remarquable, encore relativement préservé.

Des différences existent cependant à l'intérieur de l'aire du SCOT :

- Au centre, le plateau de Crémieu présente une très forte sensibilité environnementale,
- dans la partie Est, la ressource en eau abondante ne constitue pas un enjeu majeur,
- enfin, la partie Ouest, plus proche de Lyon, présente un moindre intérêt écologique.

Sans la mise en place du SCOT et des différentes actions qu'il préconise en matière d'urbanisation, le mode de développement constaté au cours des dernières années risquerait de se poursuivre, du fait de la proximité de l'agglomération lyonnaise et de la forte pression foncière.

Ainsi, le développement de l'urbanisation le long des axes de circulation aurait toutes les chances de se continuer et de s'accélérer, avec la construction de maisons individuelles et la multiplication des zones d'activités, au détriment des espaces agricoles et des milieux naturels.

Dans ce territoire encore mal desservi par les transports en commun, le mode de déplacements quasi exclusif serait l'automobile, entraînant ainsi des difficultés croissantes de circulation quotidiennes, des nuisances (bruit, pollution de l'air), et un gaspillage énergétique.

Le projet de prolongation de la ligne de transport en commun LEA, venant de LYON et arrivant dans l'agglomération Pontoise, est très attendu par les habitants, mais il risque d'accroître la pression urbaine sur la partie Ouest du territoire et sur le plateau de CREMIEU.

Par ailleurs, trois grands programmes nationaux d'infrastructures de transport concernent directement le territoire du SCOT :

- le barreau autoroutier A48 reliant AMBERIEU au Nord à BOURGOIN-JALLIEU au Sud,
- le contournement ferroviaire pour le fret de l'agglomération lyonnaise,
- la ligne à grande vitesse LYON-TURIN.

Ainsi, les tendances « au fil de l'eau », poursuivant les évolutions constatées au cours des dernières années, et l'arrivée de grandes infrastructures d'intérêt national, risqueraient d'avoir des conséquences dommageables sur le territoire de la Boucle du Rhône en Dauphiné, qui pourrait perdre définitivement nombre de ses atouts patrimoniaux et son identité propre.

Le projet de SCOT élaboré par le SYMBORD propose de mettre en œuvre des logiques de maîtrise de l'urbanisation, visant à limiter les incidences négatives de ces infrastructures sur les secteurs les plus sensibles sur le plan environnemental.

### **1.3 MAIS CERTAINES QUESTIONS MERITERAIENT D'ETRE PLUS DEVELOPPEES DANS LE SCOT**

Les aspects positifs présentés précédemment sont atténués en partie, car plusieurs questions n'ont pas été suffisamment approfondies, à notre avis, dans ce projet de SCOT.

#### **A. Les questions relatives aux déplacements**

##### **A1. Les questions relatives au projet de la future autoroute A 48**

Le SCOT ne fournit pas une justification suffisante du projet A48 (trafics prévisibles, part du trafic Poids Lourds, effets économiques induits, ...).

Le SCOT ne permet pas non plus d'apprécier les impacts sur l'environnement de l'A48.

Il semble que la position adoptée ait été de parler le moins possible de ce projet, en pensant que tout était décidé parce qu'il avait été retenu par le C.I.A.D.T.

La réalisation partielle des contrats de plan Etat-Régions sur la période 2001-2006 et la situation difficile des finances publiques laisseraient plutôt penser le contraire.

Il est possible que les prochaines discussions dans le cadre du « Grenelle de l'environnement » durant l'automne 2007 conduisent à réviser le programme autoroutier national, dont la réalisation n'apparaît pas compatible avec l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre (« facteur 4 »).

Le SCOT devrait présenter les raisons du projet A48, mettre en évidence ses effets économiques et souligner les risques d'impacts sur l'environnement.

Cet argumentaire devrait être repris dans le rapport de présentation du PLU des communes traversées.

Par ailleurs, le tracé de l'A48 devra être corrigé sur le Plan d'Orientations Générales, afin de respecter le fuseau des 300 m qui résulte de l'Avant Projet Sommaire.

Enfin, l'étude préalable d'aménagement foncier devra être engagée au plus tôt.

##### **A2. Les déviations routières des pôles urbains**

Pour les pôles urbains de MONTALIEU et de PONT-DE-CHERUY où la circulation est difficile, aucun projet de déviation n'est prévu. Pourtant la demande existe (voir les 2 pétitions et l'avis de LO PARVI).

##### **A3. La mise en place de pistes cyclables le long des routes départementales**

Le SCOT mentionne deux itinéraires cyclables : la vélo-route Léman-Méditerranée et la voie verte, sur l'ancienne voie ferrée à, l'est de CREMIEU.

Mais il faudrait aussi prévoir des pistes cyclables le long des principales routes départementales, et en particulier la R.D. 1075, entre MONTALIEU et de MORESTEL QUI DERT le PAE du Pays des Couleurs.

##### **A4. Des engagements à prendre pour la prolongation de la LEA**

Aucun engagement des partenaires financiers n'a été pris pour la prolongation de la LEA.



## **B. les questions relatives aux activités économiques**

### **B1. La gestion nécessairement économe des réserves de granulats**

Le Rapport de Présentation du SCOT devrait distinguer plus clairement les carrières en exploitation et les projets de carrière. Un tableau précis devrait accompagner la carte de la page 51 du Rapport.

### **B2. Le Parc d'Activités du Pays des Couleurs**

Le PAE du Pays des Couleurs apparaît trop dépendant de la réalisation de l'A48.

La réalisation de la deuxième phase ne devrait pas être engagée tant que la moitié des terrains de la première phase (60 ha) n'a pas été commercialisée.

L'éventualité du développement sur la totalité de la ZAD (360 ha) paraît pour le moment irréaliste.

### **B3. La requalification des zones d'activités**

La requalification de zones d'activités est envisagée dans le SCOT.

Des précisions semblent nécessaires : quelles zones, à quelle échéance, à quel coût ?

### **B4. Le développement du secteur tertiaire**

Le développement de l'emploi passe principalement par la croissance du secteur tertiaire.

Les propositions du SCOT pour développer le secteur tertiaire semblent assez limitées.

## **C. les questions relatives à la ressource en eau**

### **C1. La nécessaire mobilisation pour protéger la ressource en eau**

Selon la Préfecture de l'Isère, la perspective d'atteindre le bon état écologique des cours d'eau dans le bassin de la Bourbre serait repoussée en 2021, voire en 2027, alors que la Directive Cadre sur l'Eau en a fixé l'échéance à 2015.

Cette vision est inacceptable, d'abord en termes de risques pour la santé et l'environnement, mais aussi car le non-respect des directives européennes implique des pénalités financières pour le pays.

Il convient donc d'approfondir l'ensemble des questions relatives à la protection des ressources en eau et des milieux aquatiques et de mobiliser l'ensemble des acteurs, et de réduire les pressions portant atteinte au bon état écologique des cours d'eau et des nappes souterraines.

### **C2. L'accélération des programmes d'assainissement**

Le développement de l'urbanisation envisagé va entraîner une surcharge des installations d'épuration existantes. Le SCOT ne décrit pas les travaux d'assainissement à réaliser dans chaque commune.

Ceux-ci devront être étudiés avant d'établir le zonage de l'assainissement pour chaque commune et pour réserver les emprises nécessaires dans les PLU.

## **D. Les questions relatives au développement urbain et au logement social et au paysage**

### **D1. Pour une répartition partagée de la croissance démographique**

Le projet de SCOT propose la stratégie de développer cinq pôles urbains et fixe les augmentations de population dans chaque commune de son territoire.

La commune de SAINT-ROMAIN-DE-JALIONAS demande de réviser à la baisse l'objectif assigné.

L'augmentation de la population sur la commune de MONTALIEU-VERCIEU paraît trop important, compte-tenu des nuisances supportées dans cette ville (trafic routier, pollution atmosphérique).

Le développement du PAE du Pays des Couleurs impliquerait la création de logements, dont une partie devrait logiquement être localisés dans les communes proches du PAE (ARANDON, BOUVESSE-QUIRIEU, CREYS-MEPIEU, ...).

La limitation du taux de croissance à 10 % dans ces communes risque de ne pas être tenable.

Des adaptations doivent pouvoir être admises en fonction des conditions locales et des types d'urbanisation envisagés.

### **D2. Encourager le développement du logement social et la Haute Qualité Environnementale**

La proportion de logements sociaux locatifs sur l'aire du SCOT reste trop faible.

Or, l'offre de logements locatifs est un paramètre que prennent en compte les acteurs économiques pour le choix d'une implantation.

Les communes, quelle que soit leur taille, ont donc intérêt à disposer de logements sociaux.

Les organismes de logement social intervenant en Isère ont montré, depuis une vingtaine d'années, qu'ils savaient réaliser des opérations de logement social s'intégrant très bien dans le tissu urbain.

La démarche HQE (Haute Qualité Environnementale) propose une approche plus complète des performances énergétiques des bâtiments, en incluant les aspects équipement et gestion des bâtiments.

La réalisation de petites opérations de logements sociaux locatifs réalisés en suivant la démarche HQE doit donc être encouragée dans toutes les communes.

### **D3. Préserver des cônes de visibilité**

Le territoire du SCOT est marqué par la présence de bâtiments remarquables (châteaux, corps de fermes, ...). Le maintien de perspectives paysagères peut être assuré en prévoyant dans le SCOT des cônes de visibilité, qui seront repris dans les PLU des communes concernées.

## **1.4 CONCLUSIONS PERSONNELLES ET MOTIVEES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR**

C'est pourquoi, après avoir entendu le public et fait la synthèse de ses commentaires,

En ayant bien conscience des aspects positifs du projet de SCOT, notamment en matière de maîtrise de la croissance démographique, de limitation de l'urbanisation et de protection de l'environnement,

Tout en regrettant que certains sujets n'aient pas été traités de manière suffisamment approfondie,

**Le commissaire enquêteur émet un avis favorable au SCOT de la Boucle du Rhône en Dauphiné,** cet avis étant cependant assorti de **deux réserves**<sup>α</sup> et de **douze recommandations**<sup>β</sup>, destinées à améliorer le projet de SCOT et à en faciliter la mise en application.

Ces deux réserves sont listées ci-dessous.

Ces douze recommandations sont présentées à la page suivante.

### **RESERVE 1**

Le projet de SCOT a été établi en misant fortement sur la réalisation du projet d'autoroute A48, toutefois ce projet important n'est pas suffisamment décrit.

Le commissaire enquêteur demande de publier avant l'approbation du SCOT les études suivantes :

- l'étude des trafics,
- l'évaluation des effets du projet sur les milieux naturels,

et d'en présenter les résultats dans le Rapport de Présentation.

Par ailleurs, le report graphique du tracé doit être conforme à celui de l'APS de l'A48, afin d'assurer la protection des villages de CHARRETTE, COURTENAY et SABLONNIERES.

### **RESERVE 2**

Le volet « gestion et protection des ressources en eau » doit être développé, afin de répondre aux demandes formulées dans l'avis de la Préfecture de l'Isère.

---

<sup>α</sup> Réserves :  
Si les réserves ne sont pas levées par le Maître d'Ouvrage, l'avis est réputé défavorable.

<sup>β</sup> Recommandations :  
La prise en compte des recommandations par le Maître d'Ouvrage est souhaitable.

**Recommandation 1**

Différentes solutions pour la déviation routière de MONTALIEU-VERCIEU devront être étudiées, afin de sortir le trafic Poids Lourds de la ville, et réserver les emprises nécessaires.

**Recommandation 2**

Des emprises pour la réalisation de pistes cyclables le long de la RD 1075 entre MONTALIEU, ARANDON et MORESTEL devront être prévues.

**Recommandation 3**

La prolongation à terme d'une infrastructure de Transport Collectif en Site Propre à l'entrée Ouest de Crémieu, sur l'emprise de l'ancienne ligne du CFEL, doit être affichée clairement et sans ambiguïté.

**Recommandation 4**

L'étude préalable à l'aménagement foncier lié à l'autoroute A48 devrait être engagée au plus tôt, avec l'appui financier du Conseil Général de l'Isère.

**Recommandation 5**

Une gestion plus économe des gisements minéraux devrait être envisagée, en distinguant les zones de carrières qui seront ouvertes avant 2020 et celles qui nécessiteront la révision du SCOT, pour une mise en exploitation après 2020.

**Recommandation 6**

Le scénario dans lequel l'A48 ne serait pas mise en service avant 2020 devrait être envisagé, afin de proposer une stratégie pour l'aménagement et la commercialisation du Parc d'Activités Economiques du Pays des Couleurs.

**Recommandation 7**

Une opération pilote de requalification de zone d'activités devrait être envisagée et décrite.

**Recommandation 8**

Les règlements des PLU devront prendre en compte la possibilité d'aménager des rez de chaussées en commerces en centre ville, le télétravail et l'emploi à domicile devraient être encouragés.

**Recommandation 9**

L'étude de l'assainissement des communes du Plateau de Crémieu et la délimitation du zonage de l'assainissement collectif reste à réaliser.

**Recommandation 10**

La répartition spatiale de l'accroissement de la population devrait être modulée, sur la base d'une population totale de 93 000 habitants en 2020 et en tenant compte :

- de la limitation imposée par la DTA dans la zone de JANNEYRIAS,
- de la demande de SAINT-ROMAIN DE JALIONAS de recevoir une croissance soutenable,
- de la demande d'OPTEVOZ.

**Recommandation 11**

Les taux de croissance démographique de 10 % et de 15 % devraient pouvoir être augmentés de 2 % supplémentaires pour la réalisation de logements sociaux locatifs construits en respectant la démarche Haute Qualité Environnementale.

**Recommandation 12**

L'inventaire des bâtiments remarquables est à compléter et des cônes de visibilité près de ces bâtiments devraient être inscrits dans le SCOT et dans les PLU.