

Révision du SCOT de la Boucle du Rhône en Dauphiné :
Projet d'aménagement et de développement durables (PADD)
Avis du Conseil Local de Développement

1. Introduction

Dans le cadre de la révision du SCoT, le Conseil Local de Développement (CLD) de la Boucle du Rhône en Dauphiné est consulté à chaque étape de son élaboration.

L'élaboration du présent avis a été faite sur la version du 19 septembre 2016 du PADD, en s'appuyant sur la version de septembre 2016 du diagnostic-enjeux et sur l'avis du CLD du 23 novembre 2016 sur ce diagnostic-enjeux.

Cet avis a été validé par le bureau du CLD le 23 novembre 2016.

2. Remarques transversales

2.1 Un PADD insuffisamment prescriptif

Le PADD fait référence à de nombreuses reprises à des formulations peu directives contrairement au PADD du SCoT 2007. On peut mesurer cette différence en comptant par exemple le nombre de fois ou les mots « souhaite », « encourage », « préconise » et « recommande » sont utilisés : 38 fois dans le PADD 2015 pour seulement 2 fois dans le PADD du SCoT 2007.

Le CLD est conscient qu'un PADD a vocation à exprimer les orientations politiques retenues par les élus et que ce sera le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO), de par sa nature prescriptive, qui devra contenir des éléments chiffrés et des règles précises permettant l'élaboration de PLU compatibles.

Cette approche qualitative clairement affichée dans les choix fondateurs du PADD ne nous semble cependant pas la plus pertinente car elle va permettre de nombreuses interprétations différentes lors de l'élaboration du DOO en fonction du poids que chacun attachera à ces formulations peu directives.

2.2 Un PADD ne couvrant pas les 3 piliers du développement durable

Les piliers du développement durable de l'environnement et de l'économie nous semblent globalement correctement traités dans le PADD, hormis pour le volet « système de mobilités ». Il apparaît par contre que le pilier social est insuffisamment développé.

Il est fait mention de quelques points concernant ce pilier dans le chapitre traitant de la politique de l'habitat, mais cela semble insuffisant. Il y aurait eu lieu de définir des orientations précises sur les points suivants : le choix de résidence des personnes âgées (maison de retraite ou maintien à domicile), l'accès aux soins (médecine de proximité, accès aux hôpitaux), les déplacements des personnes n'ayant pas de véhicule et/ou en situation de précarité énergétique et sociale.

2.3 Une absence de gouvernance associant la société civile pour la mise en œuvre du SCoT et des PLU

Une des clés de la réussite de la mise en œuvre d'un SCoT et des PLU qui en découlent concerne aux yeux du CLD la mise en place d'une gouvernance associant les élus et la société civile (socioprofessionnel et citoyens). Les obligations légales prévues pour la mise en place de ces SCoT et PLU se limitent à quelques réunions publiques et à des enquêtes publiques finales qui sont de plus en plus perçues par les citoyens comme n'ayant aucun impact sur le choix final.

Nous regrettons que le PADD ne précise pas que la société civile et les citoyens devront être associés à la préparation et la mise en œuvre des PLU qui découleront du SCoT.

3. Remarques sur les choix fondateurs

3.1 Un SCoT comme un grand bassin de vie, qui s'organise autour de 5 secteurs et de l'armature urbaine existante

Le CLD craint que les principes de coopération et de mutualisation mis en avant pour éviter les concurrences entre collectivités se limitent dans certains cas à des déclarations d'intention.

Il estime que les fusions de communes telles que celle réalisée entre les Avenières et Veyrins-Thuellin au 1^{er} janvier 2016 et celle entre Arandon et Passins qui sera effective au 1^{er} janvier 2017 sont à développer sur le territoire de la Boucle du Rhône en Dauphiné. Une fusion des communes de l'agglomération pontoise serait particulièrement appropriée à moyen terme en raison de leur forte imbrication les unes dans les autres. Ceci permettrait d'avoir une taille similaire à la commune de Bourgoin-Jallieu qui a réalisé une fusion il y a bientôt 50 ans.

4. Remarques sur la stratégie d'aménagement et de développement

4.1 Un territoire créateur de richesses économiques et d'emplois

4.1.1 Maintenir l'économie de proximité

Le « maintien d'un tissu d'entreprises et de services dans les villes et villages » est important, mais il y aurait eu lieu d'apporter une attention particulière pour les villages n'ayant pas ou peu de commerces de proximité et de services de première nécessité (médecins, infirmiers, poste, ...). Ces activités contribuent en effet à favoriser la vie sociale et l'animation locale afin d'éviter que ces villages deviennent de simples villages dorts.

4.1.2 Etre un territoire attractif et accueillant pour les entreprises qui souhaiteraient s'installer dans la Boucle du Rhône en Dauphiné

Il nous semble réducteur de mettre essentiellement en avant l'attrait des zones d'activités et leur situation géographique favorable par rapport à leur proximité des grands axes de circulation. Ces arguments sont valables pour des entreprises de production et de logistique qui ont de gros tonnages de matières premières et de produits finis à faire venir ou à livrer. Ils seront insuffisants pour attirer des entreprises intervenant dans le secteur porteur des nouvelles et hautes technologies.

Nous regrettons que ce secteur des hautes et nouvelles technologies ne soit pas considéré comme prioritaire alors qu'il présente de multiples avantages pour le territoire : ratio nombre d'emplois / utilisation de foncier très élevé, faible besoin de renforcement du réseau routier. Notre territoire possède de nombreux atouts pour attirer ce type d'entreprises, notamment son cadre de vie, et sa

proximité de l'agglomération lyonnaise et de la plateforme multimodale de Saint-Exupéry. L'implantation de telles entreprises nécessiterait par contre le développement du très haut débit numérique, et ce bien au-delà de la couverture des zones blanches, ainsi que la possibilité de répondre à une forte demande de personnel qualifié et très qualifié.

Nous regrettons également que l'accent ne soit pas mis sur le développement de l'économie circulaire, redistributive de la richesse pour le territoire et ses habitants, et génératrice d'emplois locaux.

4.1.3 Soutenir l'activité agricole

Le CLD est satisfait que l'agriculture fasse partie des axes du développement économique du territoire, mais regrette que les propositions suivantes qu'il a formulées dans son avis sur le diagnostic / enjeux n'aient pas été retenues, à savoir :

- Les activités agricoles et forestières doivent être appréhendées comme un tout avec les filières amont (engrais, semences, machines agricoles, ...) et aval (industries de transformation, distribution, ...).
- Seulement 20% des agriculteurs auront potentiellement l'opportunité de diversifier leur activité (tourisme, circuits courts). Les autres 80 % travaillent dans les filières longues qui ne sont pas compatibles avec cette diversification. Il y aurait lieu de définir une politique territoriale permettant de promouvoir des activités plus respectueuses de l'environnement (agriculture durable, agro écologie, agriculture biologique) et de mieux valoriser les produits (mise en place de labels, ...).
- La filière bois pourrait être mieux valorisée en diversifiant les espèces et les produits (bois d'œuvre, filière du peuplier) alors qu'elle est actuellement cantonnée à la production de bois de chauffage.

Les systèmes alimentaires du milieu (SYAM), aussi appelés « agriculture du milieu », pourraient être également développés sur nos territoires ruraux pour développer l'économie de proximité qui en est un des principaux moteurs économiques. Ils peuvent être une 3^e voie entre les circuits courts déjà bien développés sur notre territoire et les filières longues qui, étant très soumises à des logiques spéculatives du commerce international, rémunèrent mal les productions agricoles.

Le CLD considère de plus que la notion de « site agricole stratégique » n'est plus adaptée et que l'ensemble des sites agricoles devraient faire l'objet d'une protection renforcée face aux risques d'artificialisation des sols.

4.2 Une stratégie d'aménagement et de développement adaptée au système de mobilités

Le CLD est satisfait des orientations suivantes qui vont dans le sens de mesures alternatives à l'usage de l'automobile :

- La requalification des espaces publics pour inciter à plus de marche à pied dans les cœurs des communes,
- L'élaboration de plans de déplacement en lien avec les projets de requalification de cœur de villes et de villages,
- La réalisation de cheminements piétons dans toutes les nouvelles opérations d'aménagement.

Le système de mobilités reste malgré tout très fortement orienté vers le « routier » alors que l'enjeu N° 3 issu du diagnostic concernant cette thématique a pour intitulé : « Mobilités : dépendance à l'automobile, comment la réduire ? Comment accompagner le développement d'une offre alternative de déplacements ? ».

Le CLD tient à rappeler que parmi les raisons qui ont incité les élus à décider de réviser le SCoT en mai 2012 suite aux analyses menées par les cabinets OPERA et ECOVIA, la problématique des transports/mobilité était identifiée comme forte en terme d'écart entre les exigences du Grenelle et le SCoT 2007. Pourtant le PADD du SCoT 2007 était axé vers un « rééquilibrage des modes de déplacement en faveur des transports collectifs ».

Les orientations retenues dans le nouveau PADD dans le domaine des transport/mobilité nous semblent donc une régression par rapport au SCoT 2007 et en complète contradiction avec les évolutions réglementaires issues des lois Grenelle.

- Le CLD fait les propositions suivantes qui lui semblent à même de répondre à l'enjeu N° 3 évoqué ci-dessus : Les transports en commun (TC) doivent devenir une priorité
 - o Réseau interurbain à haut niveau de service : choix du mode de transport (BHNS, tram ou tram-train) fait en prenant en compte d'une manière prioritaire celui permettant de diminuer suffisamment la saturation du réseau routier aux heures de pointe,
 - o Besoin de renforcer le réseau TC vers les rabattements au sud du territoire,
 - o Création de TC vers l'Ain.
- On ne doit pas se limiter à « mettre à l'étude » les solutions alternatives à la voiture solo (de type covoiturage, ...) mais les concrétiser à court terme (s'appuyer sur l'Agence Mobilité et faire évoluer son périmètre d'action en intégrant l'ensemble des communes de la Communauté de communes Porte Dauphinoise Lyon Saint-Exupéry). Les besoins devront être définis pour chacun des 5 secteurs,
- Pour devenir un « élément structurant », la ViaRhôna devra être réalisée au plus tôt sur tout le territoire (y compris sur la Communauté de communes Porte Dauphinoise Lyon Saint-Exupéry).
- Le CLD n'a pas d'objection de principe aux contournements routiers de l'agglomération pontoise et de Montalieu-Vercieu, notamment en fonction du trafic poids lourd important qui les traverse, mais met en évidence les conséquences négatives de ces contournements routiers :
 - o l'afflux de véhicules en transit, , comme le met clairement en évidence le diagnostic pour la déviation de Janneyrias,
 - o des aménagements contraires aux orientations du Grenelle (augmentation des GES),
 - o une « consommation » de foncier,
 - o un signal donné à la population contradictoire par rapport à toutes les orientations prises depuis de nombreuses années à tous les niveaux pour limiter l'utilisation de la voiture (Grenelle de l'Environnement, loi de transition énergétique, facteur 4 de réduction des gaz à effet de serre à l'échéance 2050, ...),
- Le CLD s'oppose au renforcement de l'axe routier nord-sud pour les raisons suivantes :
 - o Les mêmes que celles indiquées ci-dessus pour les contournements,
 - o Un coût considérable pour des enjeux relativement limités

5. Remarques sur les grands chiffres qui rythment le projet

5.1 Perspectives démographiques

Le CLD est surpris que les élus aient retenu comme hypothèse de travail un rythme d'évolution identique à celui existant depuis 2 décennies, soit 20 000 nouveaux habitants pour les 15 prochaines années. Nous avons en effet compris que le choix fondateur d'une « inflexion forte », lié à la difficulté du territoire à faire face aux besoins d'aménagement en infrastructures notamment de transport, d'alimentation en eau potable et d'assainissement, impliquerait une volonté politique de freiner l'évolution démographique actuelle.

5.2 Besoins en logements et consommation de foncier

Le CLD apprécie la volonté politique des élus de diviser par 2 l'utilisation d'espace pour réaliser le même nombre de logements que durant la période précédente de 15 ans. Les mesures permettant d'y arriver devront cependant être particulièrement contraignantes. Elles seront déclinées dans le DOO et devront être répercutées dans des PLU compatibles sur l'ensemble des communes du territoire dans un délai court (avant la fin de la mandature en cours au plus tard), condition qui nous semble indispensable pour que cette volonté politique puisse réellement être concrétisée.