

1. Méthodologie

Dans le cadre de la révision du SCoT, le CLD est consulté à chaque étape de son élaboration. Il a ainsi remis un avis sur le diagnostic-enjeux le 2 octobre 2014 lors de la conférence des Maires. Depuis fin janvier 2015, toujours avec le souci de défendre l'intérêt général, il se mobilise sur le PADD pour remettre sa contribution aux élus sur leur document d'orientations politiques pour le territoire. Le CLD est très satisfait depuis le démarrage de la révision du SCoT de la manière dont il est consulté, suffisamment en amont pour faire part de ses réflexions approfondies et partagées entre ses membres.

Deux premières réunions ont été organisées en février et mars afin de vérifier l'articulation des premières grandes orientations du PADD (synthèse des travaux en ateliers thématiques qui se sont déroulés en fin d'année 2014) avec les enjeux issus du diagnostic. Suite à la présentation du PADD aux PPA (personnes publiques associées) le 5 mars 2015, le CLD s'est de nouveau réuni le 12 mai puis le 19 mai pour préparer son avis, actuellement en cours de rédaction, qui reprendra le fond des remarques suivantes.

2. Appréciation globale transversale

Un PADD globalement cohérent avec les enjeux identifiés sauf pour le « Système de transport »

Même si le CLD a un certain nombre de remarques et de propositions à faire sur les axes 1 à 6 (voir ci-dessous), il considère cependant que les orientations retenues par les élus pour ces axes sont globalement cohérentes avec les enjeux identifiés dans la phase « diagnostic/enjeux » de la révision du SCoT.

Un PADD trop général et sans objectifs chiffrés

Le CLD est conscient qu'un PADD a vocation à exprimer les orientations politiques retenues par les élus et que ce sera le DOO, de par sa nature prescriptive, qui devra contenir des éléments chiffrés et des règles précises.

Cette approche qualitative clairement affichée dans les choix fondateurs du PADD ne nous semble cependant pas la plus pertinente concernant les sujets pour lesquels la future démographie joue un rôle essentiel (emplois, logements, transports, ...).

Le PADD fait par ailleurs référence à de nombreuses reprises à des formulations peu directives telles que « le SCoT encourage, souhaite, préconise, ... » : le PADD n'engage pas suffisamment. Il nous semble que le PADD devrait être plus directif même s'il doit permettre des marges de manœuvre pour l'élaboration de PLU compatibles.

Un PADD ne couvrant pas les 3 piliers du développement durable

Autant les piliers du développement durable de l'environnement et de l'économie nous semblent globalement bien traités dans le PADD, hormis le volet système de transport, il apparaît au CLD que le volet social est insuffisamment développé.

Il est fait mention de quelques points concernant ce volet dans l'axe 4 sur les politiques de l'habitat, mais cela semble insuffisant. Il y aurait lieu de définir des orientations précises sur les points suivants : les lieux de résidences des personnes âgées (maison de retraite et 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.

Une absence de gouvernance de 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 une enquête publique finale qui sont de plus en plus perçues par les citoyens comme n'ayant que très peu d'impact sur le choix final.

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

Un SCoT dont le périmètre ne prend pas en compte la future intercommunalité

Le SCoT a comme périmètre les 3 communautés de communes de l'Isle Crémieu, du Pays des Couleurs et de Porte Dauphinoise de Lyon Saint-Exupéry. Ce périmètre n'est pas compatible avec les orientations retenues de fusion des 3 CC des Balmes Dauphinoises, de l'Isle Crémieu et du Pays des Couleurs dont le principe a été retenu en décembre 2014.

La présence dans cette future intercommunalité d'une CC qui ne fait pas partie du périmètre du SCoT et l'absence dans cette future intercommunalité de la CCPDLSE ne peuvent qu'entraîner des difficultés, voire l'impossibilité de mener à bien les actions concertées indiquées dans le PADD.

Le CLD propose :

- Que le périmètre du SCoT soit revu pour intégrer la CCBD
- Que la future intercommunalité intègre les 4 CC de ce futur périmètre du SCoT

3. Remarques et propositions par axe thématique sur les orientations du PADD par rapport aux enjeux identifiés dans la phase diagnostic/enjeux

Axe 2 « Une organisation en cinq bassins de vie, lieux privilégiés des coopérations de proximité »

Coopération/mutualisation à l'échelle des bassins de vie : le CLD souhaiterait que le territoire se saisisse de cette question en dépassant désormais le stade des déclarations d'intention et avoir comme objectif la fusion de communes notamment celles de l'agglomération pontoise (telle que cela a été le cas pour Bourgoin-Jallieu, il y a bientôt 50 ans, dont la taille est similaire à celle de l'agglomération pontoise).

Axe 5 « Un territoire qui renforce son socle productif »

Concernant l'économie et le développement des emplois, le CLD préconise que les orientations soient précisées afin de :

- Favoriser le développement de l'économie circulaire, redistributive de la richesse pour le territoire et ses habitants, et génératrice d'emplois locaux.
- Favoriser la montée en puissance des nouvelles et hautes technologies,
 - Les intérêts sont multiples pour le territoire : peu de besoins de foncier, ne nécessite pas de renforcer le réseau routier.
 - Le territoire peut mettre en avant ses atouts : le cadre de vie, la proximité de l'agglomération lyonnaise, de la plateforme multimodale St-Exupéry...
 - Mais pour cela, le territoire doit se doter du très haut débit et pas seulement couvrir les zones blanches.
 - Il doit également répondre à une demande croissante de personnel qualifié.

Concernant l'agriculture et la forêt, même si le CLD est satisfait que l'agriculture soit considérée comme un des axes du développement économique pour le territoire, cependant, il émet quelques remarques (**extrait des remarques du CLD formulées dans l'avis sur le diagnostic-enjeux*) :

- 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 la filière longue qui n'est pas

compatible 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.

Axe 7 Un système de transports adapté à la stratégie d'aménagement et de développement

Globalement, cet axe 7 sur le système de transport est 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 transports/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 pour cet axe :

- Les transports en commun (TC) doivent devenir une priorité
 - Réseau interurbain à haut niveau de service : à développer en prenant en compte un objectif de réduction du trafic routier permettant de diminuer significativement la saturation du réseau routier aux heures de pointe,
 - Besoin de renforcer le réseau TC vers les rabattements au sud du territoire,
 - 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 la CCPDLSE).
- Pour devenir un « élément structurant », la ViaRhôna doit être réalisée sur tout le territoire (y compris la CCPDLSE).
- Des objectifs de réseau « mode doux » doivent être définis sur les 5 bassins de vie.
- Le CLD n'a pas d'objection de principe aux contournements routiers de l'agglomération pontoise et de Montalieu-Vercieu, mais met en évidence les conséquences de ces contournements routiers :
 - l'afflux de véhicules en transit, notamment les poids lourds (appel d'air comme cela est le cas pour la déviation de Janneyrias/Villette d'Anthon),
 - aménagement contraire aux orientations du Grenelle (augmentation des GES),
 - risque de saturation à moyen terme,
 - ces contournements routiers devront s'accompagner de requalification des centres villes avec la mise en place de réseaux modes doux.
- Le CLD s'oppose au renforcement de l'axe routier nord-sud pour les raisons suivantes :
 - les nuisances pour le territoire seront plus importantes que les avantages,
 - l'afflux de véhicules en transit, notamment les poids lourds,
 - aménagement contraire aux orientations du Grenelle (augmentation des GES).