

GRANDLYON
communauté urbaine

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL DE COMMUNAUTE

Séance du **19 mars 2012**

Délibération n° 2012-2868

commission principale : urbanisme

commission (s) consultée (s) pour avis :

commune (s) :

objet : Schéma de cohérence territoriale (SCOT) du Nord-Isère - Avis de la Communauté urbaine de Lyon

service : Délégation générale au développement urbain - Direction de la planification et des politiques d'agglomération

Rapporteur : Monsieur David

Président : Monsieur Gérard Collomb

Nombre de conseillers en exercice au jour de la séance : 156

Date de convocation du Conseil : vendredi 9 mars 2012

Secrétaire élu : Monsieur Marc Augoyard

Compte-rendu affiché le : mardi 20 mars 2012

Présents : MM. Collomb, Bret, Darne J., Reppelin, Da Passano, Mme Domenech Diana, M. Buna, Mme Guillemot, MM. Charrier, Daclin, Calvel, Mme Vullien, MM. Kimelfeld, Crimier, Philip, Mme Pédrini, M. Arrue, Mmes Besson, David M., MM. Brachet, Charles, Colin, Sécheresse, Barral, Desseigne, Mme Dognin-Sauze, M. Crédoz, Mme Gelas, MM. Claisse, Bernard R., Bouju, Mme Peytavin, MM. Blein, Vesco, Mme Frih, MM. Rivalta, Assi, Julien-Laferrière, Mme Ait-Maten, MM. Appell, Ariagno, Augoyard, Mmes Bab-Hamed, Bailly-Maitre, Bargoin, MM. Barret, Barthélémy, Mmes Baume, Benelkadi, MM. Bernard B., Bolliet, Mme Bonniel-Chalier, MM. Bousson, Braillard, Broliquier, Buffet, Mme Cardona, MM. Chabert, Chabrier, Mmes Chevallier, Chevassus-Masia, MM. Cochet, Corazzol, Coste, Mme Dagorne, MM. Darne JC., David G., Desbos, Deschamps, Mme Dubos, MM. Ferraro, Flaconnèche, Fleury, Forissier, Fournel, Galliano, Gentilini, Geourjon, Mme Ghemri, MM. Gignoux, Gillet, Giordano, Gléréan, Goux, Grivel, Guimet, Havard, Imbert, Jacquet, Joly, Justet, Kabalo, Le Bouhart, Lebuhotel, Lelièvre, Léonard, Mme Lépine, M. Lévêque, Mme Levy, MM. Llung, Longueval, Louis, Lyonnet, Martinez, Millet, Morales, Muet, Nissanian, Ollivier, Petit, Pillon, Plazzi, Quiniou, Réale, Mme Revel, M. Roche, Mme Roger-Dalbert, MM. Rousseau, Rudigoz, Sangalli, Schuk, Suchet, Terrot, Thévenot, Thivillier, Mme Tifra, MM. Touléron, Touraine, Uhlrich, Vaté, Vergiat, Mme Vessiller, MM. Vial, Vincent, Vurpas, Mme Yéréman.

Absents excusés : MM. Abadie (pouvoir à M. Reppelin), Passi (pouvoir à M. Jacquet), Albrand (pouvoir à Mme Ghemri), Balme (pouvoir à Mme Bab-Hamed), Coulon (pouvoir à M. Corazzol), Genin (pouvoir à Mme Bailly-Maitre), Mme Hamdiken-Ledesert (pouvoir à M. Ariagno), MM. Huguet (pouvoir à M. Havard), Lambert (pouvoir à M. Nissanian), Mmes Laval (pouvoir à M. Barret), Palleja, Pesson (pouvoir à M. Flaconnèche), MM. Pili (pouvoir à M. Justet), Serres (pouvoir à M. Roche), Mme Vallaud-Belkacem (pouvoir à M. David G.).

Absents non excusés : M. Barge, Mme Bocquet, M. Dumas, Mme Perrin-Gilbert, M. Turcas.

Séance publique du 19 mars 2012**Délibération n° 2012-2868**

commission principale : urbanisme

objet : **Schéma de cohérence territoriale (SCOT) du Nord-Isère - Avis de la Communauté urbaine de Lyon**

service : Délégation générale au développement urbain - Direction de la planification et des politiques d'agglomération

Le Conseil,

Vu le rapport du 29 février 2012, par lequel monsieur le Président expose ce qui suit :

Par courrier du 12 décembre 2011, monsieur le Président du Syndicat du schéma de cohérence territoriale (SCOT) du Nord-Isère a saisi monsieur le Président de la Communauté urbaine de Lyon, pour avis sur le projet de SCOT du Nord-Isère arrêté le 18 novembre 2011, conformément aux dispositions de l'article L 122-8 du code de l'urbanisme.

Le dossier transmis pour avis comprend :

- le rapport de présentation (diagnostic),
- le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) (grandes orientations politiques),
- le document d'orientations générales (éléments de doctrines et prescriptions).

Les caractéristiques du territoire du Nord-Isère

Le périmètre du SCOT Nord-Isère regroupe 94 communes sur 1 000 kilomètres carrés et compte actuellement une population de 200 000 habitants. Il s'étend d'ouest en est, de la Communauté d'agglomération Porte de l'Isère, au contact de l'agglomération lyonnaise, à la ville moyenne de Pont de Beauvoisin, en limite du Département de la Savoie. Ce territoire est marqué à la fois par l'influence et l'attractivité de l'agglomération lyonnaise dans sa partie occidentale et des pôles de Chambéry, du Pays Voironnais et de Grenoble pour son extrémité est.

Le territoire urbain du SCOT s'est fortement structuré autour de la route nationale 6, axe historique de communication entre Rhône, Dauphiné et Savoie, de la liaison autoroutière A43 et de la voie ferrée. Il est composé de l'ex-ville nouvelle de l'Isle d'Abeau et des villes historiques que sont Bourgoin-Jallieu, la Tour du Pin et Pont de Beauvoisin. Cet espace dénommé "vallée urbaine" concentre l'essentiel du poids de la population (53 %) et des emplois du territoire nord-isérois. A l'écart de cet axe, les espaces ruraux prédominent largement.

Ce territoire aux confins des grandes agglomérations régionales est fortement marqué par le phénomène de périurbanisation.

Les orientations du projet de SCOT du Nord-Isère**a) - Des grands principes partagés**

Le projet d'aménagement et de développement durable s'inscrit pleinement en cohérence avec les orientations communes portées par l'inter-SCOT pour définir et mettre en œuvre une vision convergente de l'évolution du territoire métropolitain.

Au titre de ces orientations communes, fondant le principe d'une co-responsabilité du développement et de l'aménagement durable de l'aire métropolitaine lyonnaise, le projet de territoire du Nord-Isère :

- fait le choix d'accueillir de l'ordre de 60 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030, soit une progression de l'ordre de 30 % et contribue ainsi à hauteur de 15 % de la croissance démographique attendue à l'échelle métropolitaine,
- organise cette croissance urbaine selon un modèle de développement multipolaire plus intensif structuré par les villes centres et leurs bassins de vie afin d'apporter une meilleure offre de services à l'ensemble de la population et de gérer de manière économe la ressource foncière,
- promeut un développement urbain cohérent entre le réseau ferroviaire et l'habitat, plus favorable au report modal de la voiture vers les transports collectifs et à la réalisation des investissements nécessaires à l'organisation de ce réseau,
- propose un modèle de développement conciliant la croissance urbaine et le maintien des espaces naturels dans leurs fonctions, agricoles, écologiques, paysagères ou de loisirs,
- soutient le développement économique du territoire en s'appuyant sur ses spécificités et ses domaines d'excellence (matériaux de construction, logistique, énergie, agroalimentaire) dans une logique de complémentarité avec les différentes polarités économiques du territoire métropolitain lyonnais mais aussi grenoblois et chambérien),
- contribue au rayonnement de la métropole en soutenant le développement des grands équipements, comme la plateforme aéroportuaire de Lyon-Saint Exupéry, les chantiers d'intermodalité nécessaires au bon fonctionnement des fonctions logistiques et la réalisation de la ligne ferroviaire à grande vitesse Lyon-Turin,
- s'inscrit pleinement dans une démarche de gouvernance métropolitaine renforcée en reconnaissant notamment la démarche "schéma de référence" pour le territoire de Lyon-Saint Exupéry initiée par l'Etat et en inscrivant le projet "voie verte des confluences" porté par le pôle métropolitain en cours de création ;

b) - Des orientations précisées dans le document d'orientations générales (DOG)

Le DOG traduit l'ensemble des orientations du PADD dans des termes plus prescriptifs pour assurer la bonne prise en compte du projet de territoire porté par le SCOT dans les différents documents de planification urbaine ou de programmation et notamment les plans locaux d'urbanisme (PLU).

Si les prescriptions et recommandations du DOG sont globalement cohérentes avec les grandes orientations du PADD, certaines d'entre-elles apparaissent insuffisantes pour atteindre l'ambition affichée.

Le projet du document d'orientations générales appelle les commentaires suivants :

- structurer le développement urbain

Les grands principes d'aménagement énoncés pour mettre en œuvre le développement urbain sont pleinement partagés par l'agglomération lyonnaise, comme la définition d'un territoire urbain multifonctionnel et plus économe en foncier, les centralités valorisées à toutes les échelles du territoire en confortant l'offre de services de proximité ou la reconnaissance des quartiers gare comme nouvelles centralités.

Cependant, si le PADD préconise de renforcer l'armature urbaine de l'axe Lyon/Chambéry autour des 4 principaux pôles urbains (Bourgoin-Jallieu/L'Isle d'Abeau, La Verpillière/Villefontaine, La Tour du Pin, Pont de Beauvoisin), les chiffres avancés dans le DOG ne traduisent pas réellement cette volonté de polarisation et de concrétisation du concept de "vallée urbaine" développé par le SCOT.

En effet, les objectifs de croissance résidentielle sur ces pôles urbains structurants, au regard de l'évolution de leurs poids de population (de 59 % en 2010 à 63 % de la population totale projetée sur l'ensemble du territoire en 2030) apparaissent insuffisants pour enrayer la périurbanisation, conforter l'armature urbaine du territoire nord-isérois et contribuer à la mise en œuvre du modèle multipolaire métropolitain,

- préserver l'environnement et améliorer le cadre de vie des habitants

Les prescriptions énoncées prennent bien en compte l'ensemble des enjeux environnementaux, garants d'un développement plus durable du territoire, en assurant la protection et la valorisation des ressources naturelles (air, eau, matériaux de constructions et le potentiel d'énergies renouvelables) ainsi que des différentes composantes de la trame verte identifiées dans la directive territoriale de l'aire métropolitaine lyonnaise (cœurs verts, corridors écologiques et les milieux sensibles protégés).

Il convient de souligner avec satisfaction que le SCOT du Nord-Isère, en cohérence avec les orientations du SCOT de l'agglomération lyonnaise, les projets de protection des espaces naturels, agricoles et péri-urbains (PENAP) portés par le Département du Rhône et la politique régionale au titre du projet stratégique agricole et de développement rural (PSADER), soutient fortement le maintien et la valorisation économique des espaces et des activités agricoles. L'agriculture est clairement identifiée comme une filière économique à part entière.

Concernant les matériaux de construction, le DOG préconise une gestion raisonnée de cette ressource en maîtrisant les extensions des carrières et incite à la diversification des sources d'approvisionnement, notamment par recyclage et déconstruction.

Ces préoccupations, auxquelles peuvent s'ajouter les conditions d'exploitation et de remise en état des sites, sont partagées par l'agglomération lyonnaise.

Le territoire de la plaine de l'est et son prolongement dans la plaine d'Heyrieux constituant un des principaux gisements à l'échelle métropolitaine, il serait souhaitable de coordonner les orientations des schémas départementaux des carrières du Rhône et de l'Isère. Cette coordination pourrait être élargie en engageant une réflexion métropolitaine sur cette problématique,

- structurer une offre de déplacement durable

En matière de déplacements, le SCOT du Nord-Isère, en accord avec les choix d'un mode de développement urbain qui limite les déplacements en voiture, affichés dans le PADD, définit 2 objectifs majeurs : mieux connecter le territoire à l'espace métropolitain et régional par le renforcement du réseau ferroviaire et améliorer la mobilité interne et le maillage du territoire par le développement d'une offre de transport collectif performante.

A l'échelle de l'espace métropolitain et régional, le DOG préconise :

- la réalisation d'une ligne de transports en commun performante reliant la gare de Lyon-Saint Exupéry, le pôle d'emplois du parc d'activités de Chesnes et une gare régionale du Nord-Isère, assurant par sa connexion avec les réseaux locaux, l'irrigation du territoire. Cette liaison structurante en transports collectifs, entre le pôle d'emplois de Lyon-Saint Exupéry et le Nord-Isère est également portée par le SCOT de l'agglomération lyonnaise,

- l'amélioration du rabattement vers les gares du réseau ferroviaire de l'aire métropolitaine, en transports collectifs,

- le renforcement des capacités du réseau existant, soit la branche est de l'étoile ferroviaire lyonnaise avec la création d'une troisième, voire d'une quatrième voie entre Lyon et Saint André le Gaz et le doublement de la section entre Saint André le Gaz et Chambéry.

La Communauté urbaine soutient la volonté de renforcement des capacités de l'offre transport voyageurs sur cet axe ferroviaire, conformément aux objectifs de développement du réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise (REAL), mais tient à souligner que ces investissements ne peuvent en aucune manière constituer une alternative à la réalisation de la branche sud du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise,

- promouvoir une politique de l'habitat et d'équipement responsable et solidaire

L'organisation du développement résidentiel repose sur une typologie de communes clairement établie et fondée sur le principe de la multipolarité. Le taux d'effort de construction, le niveau de densité et les formes d'habitat sont adaptés à cette typologie de communes.

Cette organisation du développement résidentiel qui vise à prioriser le développement de l'habitat dans des formes plus denses dans les villes centres desservies en transports collectifs est cohérente avec les choix faits par l'agglomération lyonnaise.

Cependant comme évoqué précédemment, le niveau de contribution des villes centres pour l'accueil des populations nouvelles et la production de logements neufs apparaît sous-évalué.

Par ailleurs, la part des logements sociaux dans l'ensemble du parc de logements n'évolue quasiment pas dans les objectifs fixés par le SCOT (22 % en 2007 et 23 % en 2030). La production de logements sociaux représenterait seulement 10 % des logements neufs sur l'ensemble du territoire.

Ceci apparaît peu significatif et non cohérent avec l'objectif d'une politique de l'habitat solidaire à l'échelle du territoire et de la métropole,

- valoriser l'économie du Nord-Isère et développer l'emploi, promouvoir une offre commerciale de qualité

En matière économique, le projet ambitionne de conforter la position du Nord-Isère dans l'espace régional et métropolitain en valorisant notamment les grands parcs d'activités que sont le parc de Chesnes à Saint Quentin Fallavier, spécialisé sur la filière logistique et le parc technologique de "Porte de l'Isère" qui a vocation à accueillir les autres filières d'excellence du territoire (innovations constructives, énergies renouvelables et textiles techniques).

Le DOG préconise de consolider la vocation logistique du parc international de Chesnes tout en permettant la diversification des activités de cette zone d'intérêt métropolitain. Les possibilités d'extension du parc sont limitées et le développement des capacités d'accueil sera essentiellement assuré par le renouvellement du bâti et l'optimisation du foncier existant.

Ce positionnement est conforté par les investissements projetés à moyen et long terme pour le développement du fret ferroviaire (contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise -CFAL-, Lyon-Turin, chantiers de transport combiné) sur un territoire situé à l'interface des SCOT des agglomérations lyonnaises et nord-iséroise et au sud de la plateforme aéroportuaire Lyon-Saint Exupéry.

La Communauté urbaine considère que le développement des activités et équipement dédiés à la logistique sur ce territoire d'interface, nécessaire au fonctionnement et à l'attractivité économique de la métropole, doit cependant être maîtrisé et encadré.

Dans ce sens, le DOG aurait pu conditionner la réalisation du chantier de la plateforme d'autoroute ferroviaire alpine sur le site de Grenay à un raccordement à l'autoroute A43 pour ne pas diffuser le trafic poids lourds sur les routes départementales. Ce raccordement est d'autant plus justifié que ce secteur va connaître à moyen et long terme un développement économique important (extension du site Porte du Dauphiné).

La Communauté urbaine se félicite que le SCOT du Nord-Isère participe et contribue avec l'ensemble des acteurs concernés à la définition du schéma de référence du territoire élargi de Lyon-Saint Exupéry, démarche portée par l'Etat, avec une attention particulière sur ces zones à fort potentiel spécialisé, situées au sud de la plateforme.

En cohérence avec les orientations du SCOT de l'agglomération lyonnaise, le SCOT Nord-Isère soutient également le développement des activités économiques et des emplois à l'échelle de la proximité et des bassins de vie et veille à maîtriser le développement en diffus, à l'écart de la vallée urbaine.

En matière d'offre commerciale, le SCOT Nord-Isère définit une typologie de l'offre adaptée aux pratiques d'achat des consommateurs semblable à celle du SCOT de l'agglomération lyonnaise.

Les principales orientations visent à rapprocher l'offre commerciale des habitants, à intégrer plus fortement le commerce dans les espaces urbains pour animer les centres et contribuer à la requalification des entrées de ville.

Cependant, la Communauté urbaine regrette que les orientations et prescriptions définies pour le commerce exceptionnel et les équipements de grande taille n'aient pas été mises en œuvre de manière anticipée pour instruire le projet de Village de marques à Villefontaine, projet de niveau métropolitain avec 27 000 mètres carrés de surface de vente et une aire de chalandise estimée à 5 millions d'habitants.

Le DOG prescrit, notamment pour ce type d'équipement commercial, les conditions d'implantation suivantes : *"Le projet s'inscrit dans une stratégie de développement commercial et urbain d'ensemble. Il s'insère dans un espace urbain aux fonctions diversifiées. Il complète l'offre du bassin de chalandise sans compromettre les projets en cours de rénovation urbaine et commerciale"*.

La Communauté urbaine considère que le projet de Village de marques, au regard du contenu de son offre, de son dimensionnement et du choix du site, ne remplit pas ces obligations.

De plus, le SCOT définit la mise en place d'une instance de suivi, associant l'ensemble des acteurs territoriaux concernés pour instruire les projets dont la zone de chalandise impacte les territoires limitrophes.

Ce projet commercial de niveau métropolitain voire régional aurait mérité en amont une véritable concertation avec les territoires voisins.

Enfin, l'ensemble des orientations du DOG seront déclinées et territorialisées dans un document d'aménagement commercial (DAC) qui fera l'objet d'une démarche d'élaboration partenariale à court terme.

L'élaboration d'un DAC, conformément à la loi du 12 juillet 2010, s'imposant à l'ensemble des SCOT, il serait souhaitable que la mise en oeuvre des DAC des SCOT de l'agglomération lyonnaise et du Nord-Isère puisse s'opérer de manière coordonnée et en étroite concertation ;

Vu ledit dossier ;

Vu l'article L 122-8 du code de l'urbanisme ;

Où l'avis de sa commission urbanisme ;

Où l'intervention de monsieur le rapporteur précisant que :

Dans le **2°** du **DELIBERE**, il convient de lire :

"2° - Emet à ce titre un avis favorable sur le projet du SCOT Nord-Isère mais regrette cependant que la polarisation du développement urbain dans les agglomérations nord-iséroises ne soit pas plus significative et que le taux d'effort en matière de production de logements sociaux, avec une offre mieux répartie sur l'ensemble du territoire, ne soit pas plus important pour satisfaire les besoins des nouveaux ménages."

Au lieu de :

"2° - Emet à ce titre un avis favorable sur le projet du SCOT Nord-Isère mais regrette cependant que la polarisation du développement urbain dans les agglomérations nord-iséroises ne soit pas plus significative" ;

DELIBERE

1° - Approuve les modifications proposées par monsieur le rapporteur.

2° - Prend acte des orientations du SCOT du Nord-Isère qui participent à la construction d'un territoire métropolitain multipolaire et durable et font l'objet d'une grande convergence avec le projet de territoire de l'agglomération lyonnaise.

3° - Emet à ce titre un avis favorable sur le projet du SCOT Nord-Isère mais regrette cependant que la polarisation du développement urbain dans les agglomérations nord-iséroises ne soit pas plus significative et que le taux d'effort en matière de production de logements sociaux, avec une offre mieux répartie sur l'ensemble du territoire, ne soit pas plus important pour satisfaire les besoins des nouveaux ménages.

Et ont signé les membres présents,
pour extrait conforme,
le Président,
pour le Président,

Reçu au contrôle de légalité le : 21 mars 2012.