

le dauphiné

LIBERE

PAYS VIENNOIS, ROUSSILLONNAIS, REGION DE CONDRIEU, PELUSSINOIS, VALLOIRE

D'aujourd'hui à demain avec le SCoT

CE QUI VA CHANGER POUR VOUS

Se regrouper pour vivre ensemble



Organiser la vie économique



Se rapprocher des emplois et des services



Se déplacer autrement



→ Le SCoT des Rives du Rhône au sommaire

Le Scot en bref

Un document d'urbanisme qui vous concerne... mais concrètement, qu'est-ce que c'est ?

→ pages 2 et 3

Les réponses à vos questions

Où et comment habiter, travailler, se déplacer sur le territoire dans 20 ans ? Quel sera le cadre de vie ? Des élus et des acteurs du territoire répondent à vos questions.

→ pages 4,5,6 et 7

Enquête publique

Du 16 mai au 24 juin prochain, six semaines sont dédiées aux habitants pour qu'ils donnent leur avis. Retrouvez l'agenda de l'enquête publique à la fin du supplément.

→ page 8

LES GRANDES DATES

28 décembre 2001

Création du Syndicat Mixte des Rives du Rhône pour porter le projet de SCoT.

9 octobre 2003

Lancement de la révision du SCoT. Définition des objectifs de la concertation.

2004 - 2005

Mise en place d'une équipe technique.

2005 - 2006

Réalisation du diagnostic.

2006 - 2007

Élaboration du PADD (Projet d'aménagement et de développement durable).

10 mai 2007

Débat sur les orientations du PADD.

2007 - 2010

Élaboration du DOG (Document d'orientations générales).

14 décembre 2010

Arrêt du SCoT des Rives du Rhône.

Mai 2011

Début de l'enquête publique.

Rentrée 2011

Approbation du SCoT.

LE CONTENU DU SCOT

L'élaboration du SCoT des Rives du Rhône s'inscrit dans un autre périmètre que les limites administratives connues (département, communauté de communes ou d'agglomération), formant une nouvelle entité et un nouvel outil de cohérence des politiques publiques.

Le périmètre du SCoT est un territoire de projets, choisi par les collectivités pour analyser, prévoir, établir et suivre leurs politiques d'urbanisme et d'aménagement.

Au-delà de ces domaines de compétence, le SCoT des Rives du Rhône symbolise l'émergence d'un nouveau territoire bénéficiant d'une localisation stratégique, à proximité de l'agglomération lyonnaise, à la rencontre de cinq départements.

Un SCoT, trois documents

Le SCoT se compose de trois documents : le rapport de présentation, le projet d'aménagement et de développement durable (PADD), le document d'orientations générales (DOG). Seul ce dernier est opposable aux actes d'aménagement des collectivités locales.

Le rapport de présentation expose le diagnostic, présente l'analyse de l'état initial de l'environnement, expose les choix retenus pour établir le PADD et le DOG, évalue les incidences du projet sur l'environnement. Le PADD fixe les objectifs des politiques d'urbanisme. C'est le document « pivot » du SCoT. Le DOG rassemble les prescriptions permettant la mise en œuvre du PADD. Il précise les orientations générales d'aménagement et les mesures propres à assurer la cohérence des politiques publiques.

« Un SCoT ambitieux »

Patrick Gagnaire est le président du SCoT des Rives du Rhône. Il expose ici les principaux atouts, mais aussi les enjeux, de ce territoire.

« Tout d'abord, le Scot a été élaboré dans l'esprit de la plus large concertation possible, que ce soit avec les élus ou avec les habitants.

Lors des réunions de concertation qui se sont tenues fin 2010, le public a témoigné de grandes questions sur le projet de Scot. Les élus du Syndicat Mixte des Rives du Rhône étaient là pour y répondre.

Dans ce supplément du Dauphiné Libéré, une nouvelle réponse est apportée aujourd'hui aux principales préoccupations qui se sont exprimées sur les futures façons d'habiter, de se déplacer, de consommer ou de travailler, avant que ne commence l'enquête publique. Nouvelle étape de la concertation dans le cadre de l'élaboration du projet de Scot, elle est l'occasion pour tout le monde de s'exprimer, du 16 mai au 24 juin prochain ».

En quelques mots, pouvez-vous nous expliquer ce qu'est le SCoT ?

« Le SCoT est un outil de planification territoriale qui doit assurer la cohérence des différentes politiques publi-



ques. Au-delà des simples questions urbanistiques, il s'intéresse à l'environnement, à l'économie, aux déplacements, aux logements, aux services... Ce qui explique que notre tâche est complexe. »

A la base, le SCoT est un document d'urbanisme...

« Oui, mais il dépasse ce cadre. Les questions urbanistiques proprement dites sont gérées par les PLU (Plans locaux d'urbanisme), à l'échelle des communes. A l'avenir, chaque PLU devra être compatible avec le SCoT. »

Comment se présente le projet ?

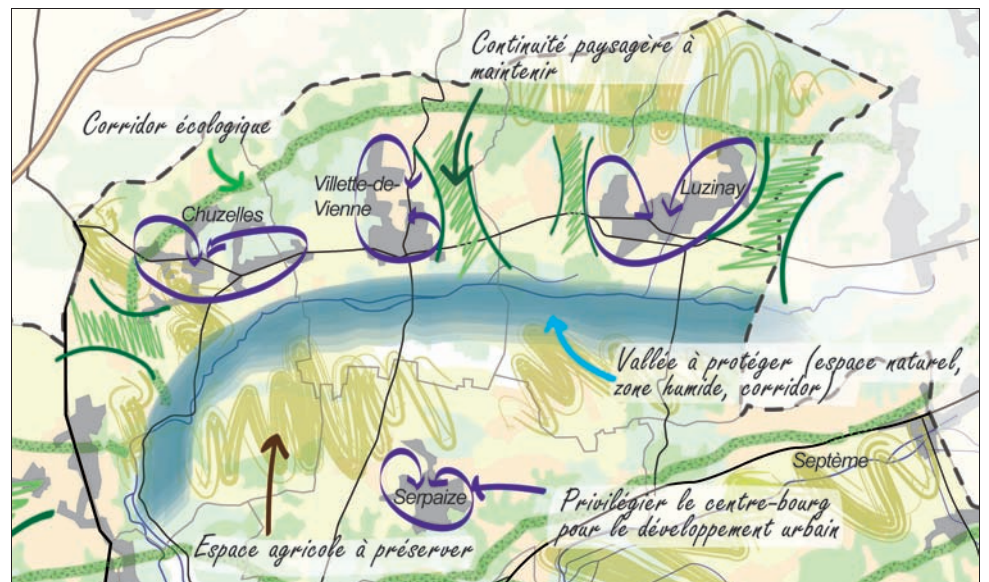
« Notre SCoT est vu comme un SCoT ambitieux. Mais il sera ce que les élus voudront bien en faire... Certains élus ruraux prétendent que le SCoT va faire "mourir" les villages. Je pense qu'ils se

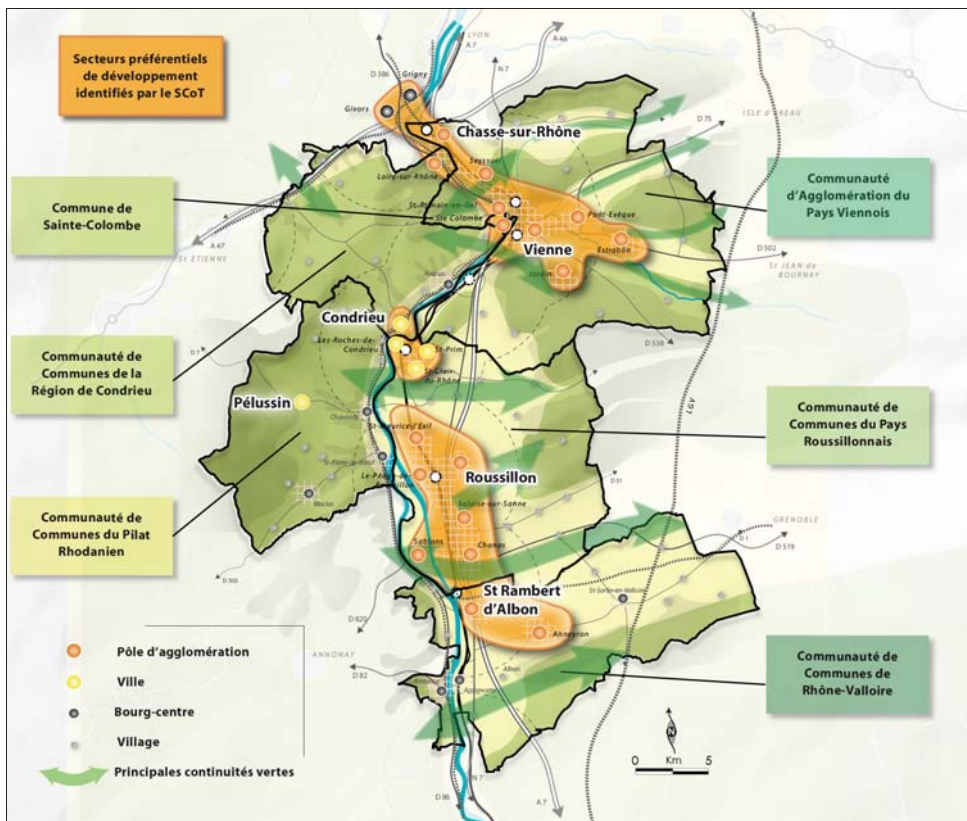
trompent. Je suis moi-même le maire d'une commune de 1 900 habitants, les Côtes-d'Arey. Un des principaux problèmes auxquels nous sommes confrontés, c'est le renouvellement de la population. Ce renouvellement passe par une diversification des habitats. Jusqu'à présent, un seul type d'habitat a été privilégié : la maison individuelle. Il faut changer ça. »

Le SCoT, c'est d'abord un diagnostic. Quels sont les atouts de votre territoire ?

« Notre territoire a beaucoup d'atouts. Citons d'abord son caractère attractif. Sa population est en hausse. On attend 40 000 habitants supplémentaires d'ici 2 030 ! La métropole lyonnaise est proche. Lyon a une ambition européenne. Et Vienne est la porte sud de Lyon... »

Du SCoT à votre porte





Le territoire, tel que le SCOT l'envisage.

Ensuite, notre Inter-SCoT est très avancé. Il regroupe onze SCoT de l'aire métropolitaine lyonnaise. Nous avons des problématiques communes. L'idée est de repérer ces problématiques et de coordonner nos efforts. Enfin, notre territoire est dynamique au plan économique. Il est générateur d'emplois. Il y a des potentialités de développement importantes au sud. »

Et vos faiblesses ? Car le SCoT, c'est avant tout un outil pour remédier à vos faiblesses ?

« Les deux principaux pro-

blèmes sont l'étalement urbain et la périurbanisation. L'artificialisation du sol est importante, essentiellement vers les zones non urbaines, avec toutes les problématiques que cela pose, notamment les déplacements et les services.

Notre territoire doit composer avec d'autres enjeux : le maintien de la chimie, la préservation de l'agriculture et la gestion des risques (nucléaire par exemple). Mais sur ces plans-là, nous avons beaucoup d'incertitudes, car

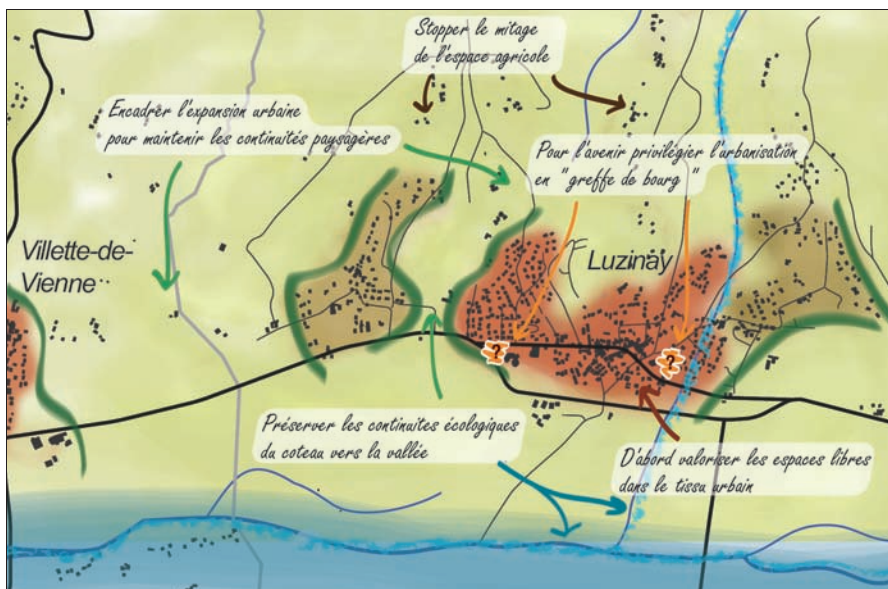
ce sont des choses que nous ne maîtrisons pas. »

Le SCoT est aujourd'hui finalisé. Qu'attendez-vous de l'enquête publique ?

« La population va pouvoir s'exprimer. Cette phase d'enquête est importante. Il y a parfois des conflits d'intérêt entre des particuliers et le SCoT, entre les communes et le SCoT... Mais il faut trancher ! Il faut être capable de prendre de la hauteur. L'approbation du SCoT est prévue après la rentrée. »

LES CHIFFRES CLÉS

- 1** emploi pour un logement, c'est l'équilibre actuel du taux d'activité, que les élus souhaitent conserver.
- 1/3** du territoire est concerné par un espace naturel remarquable.
- 2 m²** par minutes sont artificialisés sur le périmètre du SCoT.
- 3 X 1/3 :** 1/3 des actifs du SCoT travaillent sur leur commune de résidence, 1/3 en dehors de leur commune de résidence, sur le périmètre du SCoT, 1/3 en dehors du périmètre du SCoT.
- 5** intercommunalités forment le territoire du SCoT, à cheval sur 5 départements.
- 6** gares jalonnent le territoire du SCoT des Rives du Rhône.
- 7** millions de tonnes de marchandises sont transportées chaque année sur l'axe Rhône-Saône.
- 13 %** des emplois, c'est ce que représente la chimie dans le secteur industriel.
- 25 %** du territoire est couvert par la forêt.
- 30** kilomètres d'est en ouest et 50 km du nord au sud, c'est l'étendue du territoire du SCoT.
- 40 %** des logements sociaux se concentrent sur Vienne et Pont-Evêque.
- 47 % :** la part que représente la surface agricole utile sur le territoire.
- 70 % :** la part des logements qui sont dans la vallée du Rhône.
- 80 :** le nombre de communes concernées par le projet de SCoT des Rives du Rhône.
- 80 %** des logements construits ces 10 dernières années sont des logements individuels.
- 140** hectares de foncier agricole disparaissent chaque année, à 80% en raison de l'urbanisation nouvelle, dont 3/4 au profit de l'habitat.
- 950 km² :** l'étendue du périmètre du SCoT.
- 1 100** hectares ont été artificialisés en 10 ans.
- 2 000** exploitants agricoles environ sont en activité sur le territoire, dont plus de 1 000 professionnels.
- 30 409 :** le nombre d'habitants de la commune la plus peuplée du territoire, Vienne.
- 40 000 :** le nombre d'habitants supplémentaires qu'il est envisagé d'accueillir à horizon 2030.
- 100 000** habitants des Rives du Rhône résident dans le couloir rhodanien. Ainsi, 2/3 de la population se localise sur 1/3 du territoire.
- 170 000** habitants vivent sur le territoire du SCoT.
- 170 000** déplacements par jour sont effectués par les actifs du territoire. Ils se font à 80 % en voiture.



SCOT RIVES DU RHÔNE SE REGROUPER POUR VIVRE ENSEMBLE



2030. Afin d'être maître de ce mouvement, et de l'inscrire dans un développement harmonieux et durable, le SCoT a pour but d'encadrer ces évolutions et ces enjeux.

Ce dernier a alerté les acteurs locaux sur les impacts que les dynamiques métropolitaines, l'évolution des modes de vie, la rarefaction des ressources mais encore le « boom » immobilier de ces dernières années peuvent avoir sur le territoire: augmentation du trafic automobile et de la congestion routière, consumma-

tion foncière démesurée, atteinte aux espaces naturels. À titre d'exemple, si ces tendances se poursuivaient, environ 2 300 hectares seraient artificialisés d'ici 2030, dont 80 % pour les seuls besoins de l'habitat.

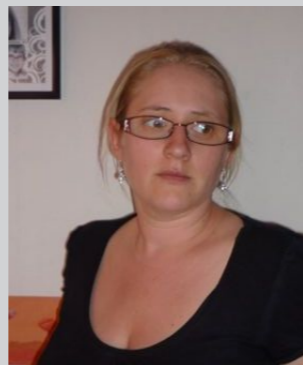
Pour accompagner ces évolutions, une politique cohérente de production de logements doit donc être menée, prenant en compte la préservation des espaces naturels et agricoles, mais également les conséquences des évolutions démographiques et sociales, tout en offrant des réponses concrètes aux besoins.

Territoire dynamique, les rives du Rhône attirent... et la prospective de croissance démographique prévoit d'accueillir près de 40 000 nouveaux habitants d'ici

TÉMOIGNAGE

Géraldine Corlin
31 ans. En congé parental.
(Echalas)

La diversité de l'offre de logements en dehors de la ville est un avantage. Grâce à cette forme d'habitat, il est possible de vivre, ou de rester à la campagne quand on y est né, même si l'on n'a pas les moyens de devenir propriétaire ou de faire construire une maison. Le principal problème aujourd'hui est le manque d'appartements : il n'y en a pas, ou quasiment pas, et encore moins de loyers accessibles. Beaucoup de jeunes gens souhaitent rester dans leur village, mais les logements manquent, et la proximité de l'autoroute et de grandes villes amènent les prix à flamber facilement. Ma famille et moi-même sommes bien ici, ce logement de l'OPAC nous a permis de rester dans le village, en étant au calme...et à seulement 7 kilomètres de la ville (Givors).



AUJOURD'HUI

1 Une consommation foncière effrénée. Avec 2 mètres carrés de foncier urbanisés par minute, la pression s'accroît continuellement sur les sites naturels et agricoles (pollutions, isolement des espèces).

2 Un manque de diversité dans la typologie de logements. La croissance démographique et l'évolution des ménages ne sont pas accompagnées d'une diversification de la production de logements. La maison individuelle représente 3/4 des constructions entre 2000 et 2009.

3 Une offre en logements locatifs accessibles mal répartie sur le territoire. Le développement urbain de ces dernières années n'a pas compensé les déséquilibres. Il est très dur de trouver un logement locatif en dehors des villes. Par exemple, les villes de Vienne et Pont-Évêque regroupent à elles seules 40% des logements aidés du territoire du SCoT.

DEMAIN

1 Une réduction de la consommation foncière. Une densification intelligente, offrant de nouvelles formes d'habitats sera recherchée par des densités de 20 à 40 logements par hectare selon les communes, un renouvellement du tissu urbain existant, la création de nouvelles formes urbaines privilégiant la mixité des fonctions, et donc de l'ensemble des services.

2 Répondre à tous les besoins. Un habitat diversifié sera produit pour répondre au changement des modes de cohabitation (étudiants, familles monoparentales, personnes âgées isolées) : maisons individuelles groupées, petit collectif. La solidarité intergénérationnelle, la mixité, l'accessibilité seront ainsi encouragées.

3 Un territoire accueillant pour tous. La production de logements sera rééquilibrée sur le territoire créant une mixité : accession à la propriété, locations classiques ou sociales. Afin de garantir cette diversification une part minimale de logements sociaux ou abordables devra être construite.

VOS QUESTIONS

Charles Zilliox, vice-président de la Communauté de Communes du Pilat Rhodanien, Maire de Bessey et vice-président du Scot, répond aux questions que les habitants ont posées lors des réunions publiques qui se sont tenues fin 2010.



→ **Nous ne pourrons plus construire avec 1000 mètres carrés de terrain :** Il sera toujours possible de construire sur 1 000 m² mais ce n'est pas souhaitable. Dans ce type de construction il y a énormément de voisinage, de vis-à-vis. Une maison sur un plus petit terrain mais bien étudiée, peut offrir beaucoup plus d'intimité, je pense notamment aux maisons en façade avec un jardin à l'arrière...Comme dans les villages d'antan. Ce mode de construction permettra également une meilleure accessibilité au niveau des prix. A mon avis, cela correspond parfaitement aux nouveaux modes de vie : entretenir un grand terrain demande beaucoup de temps, ce qui n'est pas forcément facile avec le rythme de vie actuel. De plus, il faut garder à l'esprit que les propriétaires pourront toujours construire sur leurs terrains, même si la superficie est supérieure, nous tendons vers un objectif de densité...mais ce n'est qu'une moyenne.

→ **Nous habiterons les uns sur les autres, avec des problèmes de voisinage :** L'essentiel est de concevoir de nouvelles formes de logements, plus adaptées, c'est-à-dire avec une intimité plus grande : des terrasses, des espaces extérieurs isolés par des haies, des murs, une bonne isolation phonique. Une forme d'habitat réfléchie et étudiée dans ce sens permet de réellement éviter le vis-à-vis, et

justement de ne pas vivre les uns sur les autres. On voit d'ailleurs déjà beaucoup de ces maisons construites sous forme de village, de façon coordonnée, pensée.

→ **Vous voulez des immeubles dans nos campagnes :**

Pas forcément ! Densité ne veut pas dire immeuble. Selon les zones, la densité moyenne se situera entre 20 et 40 logements à l'hectare : cela peut tout à fait se réaliser par la construction d'individuel groupé. Faire des maisons individuelles de façon plus dense ne consomme pas plus d'espace que celui nécessaire à la construction d'un immeuble, mais il faut beaucoup de réflexion pour mettre en place ce type de projet. Il est essentiel que ces démarches soient coordonnées avec les habitants : les élus doivent être volontaires. Ils ne seront pas seuls, tous les moyens pour réaliser ces projets leur seront expliqués. L'essentiel est de savoir ce que l'on veut, et comment y arriver.

SCOT RIVES DU RHÔNE SE RAPPROCHER DES EMPLOIS, DES SERVICES



mentale et paysagère forte. Afin de préserver un équilibre et une qualité de vie, plusieurs objectifs ont été définis et seront mis en place durant les décennies à venir : réduire les nuisances et pollutions liées aux déplacements en

face au constat d'une consommation foncière pour l'urbanisation de 115 hectares par an, et d'un éparpillement de maisons individuelles loin des centres, le SCoT intègre une dimension environne-

mentales par cet éloignement des centres urbains, préserver les espaces naturels et agricoles, tout en valorisant le cadre de vie. Les villages connaîtront un développement en adéquation avec l'offre de service et

d'emploi. Le tissu urbain existant sera réinvesti et optimisé par une réhabilitation du bâti, une densification des centres urbains et cœurs de villages.

Si à l'échelle des villages, il convient de recentrer l'habitat sur le centre-bourg, il faut de la même façon, à l'échelle globale du territoire, orienter de préférence la croissance démographique dans les agglomérations et les villes. Dans une optique de développement durable, et de valorisation du cadre de vie, les risques naturels et industriels seront, bien entendu, pris en compte dans les politiques d'urbanisation.

VOS QUESTIONS

Les réponses de Christian Trouiller, Président de la Communauté d'Agglomérations du Pays Viennois, adjoint au maire de Vienne, et vice-président du SCoT



→ **Moins de constructions entrainera la disparition des services, et la « mort des villages » :**

Cela ne signifie pas du tout la « mort des villages », notre territoire n'est pas en exode rural. En l'occurrence, nous parlons non pas de ne plus construire du tout, mais de moins et mieux construire. On prévoit 1% par an de progression démographique sur le territoire, ce n'est donc pas un arrêt, et encore moins la « mort des villages »...C'est juste construire de façon maîtrisée dans le temps. Au contraire, le SCoT souhaite que cette progression se fasse dans les centre-bourgs pour conforter l'existence des services, des écoles.

→ **Les enfants du village, propriétaires des terrains, ne peuvent plus construire comme ils veulent :**

C'est vrai pour les terrains situés à l'extérieur des bourgs et hameaux. Dans le temps les agriculteurs détachaient des terres de leurs exploitations, afin de construire des maisons pour leurs enfants. Cela a entraîné un mitage très important des terres agricoles. Ce mitage pose aujourd'hui de réels problèmes pour les agriculteurs : c'est une gêne considérable pour le traitement des parcelles, car l'Europe impose des distances minimales à respecter entre les terres et habitations. La cohabitation est donc compliquée. Cela a aussi entraîné une partition des terres, d'où des difficultés d'exploitation à cause de la distance entre deux terrains. Pour toutes ces raisons, pour la préservation de ces espaces, il ne sera donc plus possible de construire au milieu des terres agricoles.

→ **Comment assurer la qualité de vie près de risques de nuisances, d'infrastructures et d'industries :**

En ce qui concerne les nuisances des zones d'activités, des progrès considérables ont été réalisés en ce qui concerne la qualité des zones artisanales. Elles sont plus fonctionnelles, plus paysagées, elles sont désormais des zones d'aménagement concerté. Un grand travail est fait pour les rendre plus agréables grâce à la plantation de haies, de verdure. De plus, les nouvelles constructions respectent des normes précises : les exploitants doivent faire en sorte que les possibles nuisances, quelles qu'elles soient, ne se propagent pas. En ce qui concerne les industries à risque, il existe des zones de sécurité dans lesquelles il n'est pas possible de construire, ce sont des périmètres réglementaires qui servent de zones tampon. Les infrastructures routières sont elles aussi l'objet de nombreux aménagements de protection, antibruit, ou encore au niveau paysager.

TÉMOIGNAGE

Didier Bierry

Responsable de l'agence Drôme Aménagement Habitat

« Actuellement, nous travaillons sur des projets de démolition de friches industrielles afin de construire des logements : du petit collectif et du semi-individuel. Ce type de constructions est aujourd'hui nécessaire afin de répondre aux besoins des personnes âgées ou handicapées : nos projets sont étudiés dans ce sens au niveau de l'accessibilité du logement, mais aussi au niveau du confort, de l'isolation... Ce genre d'habitat permet également de répondre aux besoins des jeunes ménages qui recherchent de petites villas avec jardin.

Une autre grande part de notre travail est la réflexion sur les transports en commun, et l'accès au centre ville. Les gens souhaitent pouvoir se passer de leur voiture, d'autres n'en possèdent pas, l'éloignement du centre ou des dessertes est donc un handicap. »



AUJOURD'HUI

1 Une dispersion des logements loin des pôles d'emplois et de services. Le développement n'est pas en corrélation avec la desserte et l'offre de services et d'emplois, entraînant de nombreux déplacements.

2 Un éclatement de l'urbanisation sur les communes. L'urbanisation des hameaux renforce la dispersion des constructions loin des bourg-centres.

3 Des villes où le cadre de vie ne répond pas suffisamment aux attentes de tous les ménages. Beaucoup souhaitent vivre à la campagne pour son calme tout en regrettant de ne pas y trouver les services de la ville.

DEMAIN

1 Rompre avec la périurbanisation. En 2030, l'armature urbaine se structurera autour des communes de Roussillon, Vienne, et du pôle urbain de Condrieu. Des objectifs de construction seront définis, commune par commune, pour garantir une répartition démographique en corrélation avec le niveau de desserte, de service et d'emploi.

2 Rassembler la population au plus près du centre-bourg, des services, de l'école. Pour éviter l'éparpillement en dehors des bourgs-centres et optimiser le foncier, le développement de l'habitat dans ces zones se fera en priorité dans le tissu existant ou en « greffe de bourg ».

3 Redonner « l'envie de ville ». De nouvelles formes d'habitat, répondant à l'intérêt général de préservation des ressources et des espaces seront favorisées afin de limiter les déséquilibres sociaux et spatiaux, tout en répondant aux besoins de la population. Les risques naturels et technologiques seront pris en compte afin de veiller au développement durable des secteurs.



Depuis des siècles, la vallée du Rhône est un des itinéraires les plus courus d'Europe. Le transport des marchandises et des hommes s'y intensifie continuellement. Pour autant, les multiples flux indispensables au dynamisme du territoire doivent être rationalisés. Il y va de la qualité de l'air, de la fluidité de la circulation dans les communes, du bien être de la population.

Rationaliser les déplacements, cela veut d'abord dire, trouver des alternatives à la route, grâce au développement des transports en commun et des modes de déplacement «doux». La « dorsale ferroviaire » qui sillonne le bassin de vie des Rives du Rhône doit être renforcée, notamment en créant de nouvelles gares stratégiques. Les activités industrielles devront également développer, autant que possible, la multi-modalité des déplacements qu'elles génèrent, notamment le mode fluvial, pour le transport des marchandises.

Autre défi, non des moindres : réduire les obligations de déplacement des habitants. Il faudra pour cela réhabiliter les courtes distances, en injectant du service de proximité, et en intensifiant la production de logements dans les zones pourvues en commerce, équipements et en services.

AUJOURD'HUI

1 Une hyper dépendance à la voiture. Pourtant, plus de la moitié de la population du territoire réside dans un périmètre de 5 kilomètres autour d'une gare. Dans ces périmètres, le foncier disponible est important et peut être valorisé pour l'habitat ou l'implantation d'activités économiques.

2 Les déplacements en voiture sont de plus en plus nombreux, générant de plus en plus de bouchons. Sur les 170 000 déplacements quotidiens générés sur le territoire, 80% se font par la voiture individuelle.

3 Le transport de marchandises se fait quasi-exclusivement par voie routière. Or, un bateau-convois, capable de transporter 4 400 tonnes, représente 220 camions de 20 tonnes ... soit dix kilomètres d'autoroute.

DEMAIN

1 Les « pôles gares » des agglomérations de la vallée seront des secteurs privilégiés de développement. Des aménagements sont à prévoir autour de ces gares (requalification des centres historiques, implantations de commerces...) afin de les valoriser. La desserte devrait être améliorée (confort des rames, de vitesse de liaison...).

2 Pour soulager les problématiques de congestion routière dans les agglomérations, les modes de transport non motorisés seront privilégiés. Des itinéraires de circulation douce devraient être mis en place, ainsi que des aménagements adaptés (bandes, pistes cyclables, voies mixtes piétons/cycles) et intégrés au tissu urbain, spécifiquement autour des équipements publics et des gares. Le SCOT préconise également l'aménagement de nouvelles voies piétonnes dans les espaces publics.

3 Pour réduire les flux de poids lourds, et les nuisances qu'ils engendrent (congestion routière, surconsommation d'énergie, dégradation de l'environnement), l'intermodalité de certaines zones d'activités sera renforcée. Notamment, lorsque celle-ci permet le redéploiement du transport fluvial et ferroviaire. Aussi les ports du territoire participeront au fonctionnement du système portuaire de la région urbaine lyonnaise.

TÉMOIGNAGE

Caroline Vuillat

Elle est présidente de « Pilattitude », une association qui milite pour une mobilité « généreuse et respectueuse » dans le parc du Pilat. L'association a notamment mis en place un réseau de co-voiturage et contribué au développement du Pédibus dans son territoire.



« L'intermodalité doit être développée au maximum dans les zones rurales, quels que soient le type et la source des déplacements : loisirs, travail, famille... Le parc du Pilat (rive droite) est un territoire très « énergivore » en déplacements ; ce que nous attendons du SCOT, c'est précisément la mise en place d'outils et de moyens de transport « doux » pour les habitants. Cela peut-être des lignes de bus supplémentaires, du transport à la demande, du co-voiturage, ou encore des initiatives comme le Pédibus, le PDIE (Plan de Déplacement Inter-entreprises)... »

« Pour que les habitudes changent, il faudra aussi qu'il y ait un vrai accompagnement des habitants par la puissance publique, à travers des actions d'éducation au territoire, les réseaux sociaux, la désignation de personnes relais dans les centrales de mobilité... L'avenir du SCOT passe aussi par l'implication des citoyens ».

VOS QUESTIONS

Gérard Banchet est président de la Communauté de Communes de la Région de Condrieu (CCRC) et Vice-Président du Scot. Il est aussi le maire d'Ampuis et président de l'association PARFER, association d'élus opposés au tracé du fret ferroviaire européen.



→ **Pourquoi le SCOT n'empêche-t-il pas le projet de tracé du Cfal (Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise) ?**

« C'est une question qu'on me pose souvent. Et la réponse est la même à chaque fois : parce que nous n'en avons pas la possibilité ! Le projet de tracé du Cfal est inscrit dans le cadre de la Directive Territoriale d'Aménagement. De fait, même s'il existe des divergences d'opinion sur le sujet au sein du SCOT, nous ne pouvons ignorer le projet sous peine de nous voir refuser notre document ! C'est ce qui est arrivé au SCOT de l'ouest lyonnais, qui a été « retoqué » par la Préfecture car le projet de Col (Contournement de l'Ouest Lyonnais) n'y était pas inscrit. »

« Cela fait huit ans que nous travaillons sur ce beau document qu'est le SCOT Rives du Rhône, nous sommes parvenus à réunir 80 communes issues de cinq départements (ce qui en fait le SCOT le plus complexe et le plus remarquable de France), il serait impensable aujourd'hui de ne pas le voir aboutir. »

« Cela ne veut pas dire que le sujet ne fera plus débat. En tant que Maire d'une commune concernée par le tracé, et président de Parfer, je reste convaincu que ce projet d'utiliser les voies ferroviaires de la rive droite pour le transport de matières souvent toxiques est inadapté aux zones urbanisées de nos villages. Certains textes font même état de « dangerosité » du projet, notamment la nouvelle charte du Parc Naturel Régional du Pilat. Je partage totalement ces réserves et inquiétudes. »

Freddy Martin-Rosset, président de la Communauté de Communes Rhône Valloire, Vice-Président du Scot, et maire de la commune d'Epinozue dans la Drôme, répond aux inquiétudes soulevées lors des réunions publiques qui se sont tenues fin 2010.



→ **Tout le monde n'a pas un arrêt de bus en bas de chez soi, surtout en campagne. Que prévoit le SCOT sur ce sujet ?**

« Tout d'abord, il faut savoir que le SCOT n'agira pas directement sur les territoires. Son rôle est de tracer des orientations, que les collectivités devront suivre, en fonction de leurs spécificités. Sur cette question des déplacements, le SCOT allant dans le sens de l'intérêt général, il promeut les transports collectifs. Cela ne veut pas dire : installer des lignes de bus dans tous les territoires ruraux car cela serait beaucoup trop coûteux pour la collectivité. En revanche, le SCOT va tracer un cadre général d'organisation afin de mettre en place des actions alternatives au « tout-pétrole » : co-voiturage, transport à la demande, modes des transport « doux »

« Ce qui ne veut pas dire que des lignes de transport collectif ne seront pas développées dans des endroits stratégiques de notre zone. Nous avons d'ailleurs déjà commencé à réfléchir à mettre en place une ligne est-ouest dans la Valloire ».

« Mais il ne faut pas oublier que l'objectif du SCOT est aussi et surtout de développer de l'emploi sur le territoire. C'est essentiellement la hausse de l'immobilier qui a conduit de nombreuses familles à s'installer dans ce secteur de la vallée du Rhône, car la proche couronne lyonnaise était devenue foncièrement trop chère. Pour éviter que ces « travailleurs au long cours » ne se déplacent trop, l'objectif du SCOT est de réaliser l'équation « 1 habitant = 1 emploi ».

→ **Pourquoi vouloir renforcer l'habitat autour des pôles gares ?**

« S'il est important que les gens se trouvent près de leur emploi, il est fondamental qu'ils se trouvent aussi près des grands pôles d'irrigation des transports collectifs. Si l'on développe l'habitat loin de ces pôles, on va accélérer le « tout-automobile », or l'un des enjeux du SCOT, c'est d'éviter que l'habitat ne se disperse. On doit arriver à avoir de l'habitat « concentré » ; cela passera par une requalification de ces « pôles gare » afin d'en faire des nœuds de communication forts, entourés d'habitat, pour éviter de « grignoter » du foncier sur les espaces agricoles. »



Le territoire des Rives du Rhône peut accueillir tout type d'activités. Sa localisation stratégique (au cœur des échanges économiques nord-sud, à proximité de Lyon) et son accessi-

bilité sont autant de perspectives de développement économique d'importance.

Pour autant, la croissance démographique et le développement urbain devront s'accompagner d'un développement économique diversifié et pourvoyeur d'emplois, afin de ne pas

créer un territoire « dortoir ». Tout le défi du SCoT consistera donc à encadrer au sein de son périmètre un certain nombre de concurrences, qui par ailleurs sont autant de gammes de qualité du bassin de

vie des Rives du Rhône. Concurrence entre les zones d'activités des communes mitoyennes, concurrence entre industrie et agriculture dans l'exploitation des terres, concurrence entre grandes surfaces en périphéries urbaines et commerces de proximité...

Il faudra pour cela identifier et valoriser les sites industriels majeurs et les espaces agricoles stratégiques, développer les services et les petits parcs d'activités autour des gares, et de façon équilibrée sur le territoire ; mais aussi, développer de façon complémentaire commerces de centre-ville, de périphérie et de villages.

TÉMOIGNAGE

Pascal Madry

Délégué général de Procos (fédération pour l'urbanisme et le développement du commerce spécialisé).



« Avec le SCoT, le marché ne sera plus le seul régulateur de la gestion des commerces. Auparavant, l'obtention de nouvelles grandes surfaces était soumise à une vive concurrence entre les communes. Le SCoT propose aujourd'hui une logique de bassin de vie, à l'échelle intercommunale. L'aménagement du territoire doit tenir compte du cadre de vie des personnes, où elles vont faire leurs courses... Cette réflexion s'inscrit dans ce qu'on appelle « l'urbanisme commercial ».

« On sait, de plus, qu'il y a trop de surface commerciale, par rapport à ce que le commerce peut supporter. On n'est donc pas seulement dans un combat périphérie-centre-ville, c'est l'ensemble du parc commercial qui doit être régulé. »

AUJOURD'HUI

1 Il arrive que des zones d'activités se développent à quelques kilomètres les unes des autres, sans cohérence. Par ailleurs, les ZAE existantes, en règle générale, ne sont occupées qu'à 70%. En 2007, sur les 1860 hectares de surface de ZAE sur le territoire, 400 hectares étaient encore disponibles.

2 Il y a des conflits d'usage sur les meilleures terres entre agriculture et industrie. Chaque année, 115 hectares de foncier agricole sont urbanisés, dont 20 % au profit de l'activité économique.

3 Les logiques de concurrence président pour les dynamiques de développement commercial. Elles engendrent des déséquilibres entre les territoires, sans toujours complètement répondre aux attentes des habitants, en termes d'offre comme de qualité.

DEMAIN

1 Toute nouvelle ZAE sera conçue et réalisée dans une logique intercommunale. Ce qui signifie que tout nouveau projet s'inscrira dans une stratégie globale, définie au niveau des communautés de communes ou d'agglomération. Parce que la majeure partie des emplois se développe dans le tissu urbain déjà existant, les nouvelles entreprises devront s'implanter de façon privilégiée dans les secteurs déjà bâtis. En cas d'activité « nuisante » pour les riverains, elles devront s'implanter en priorité dans le foncier encore disponible des ZA existantes.

2 La pérennité de l'activité agricole et l'avenir de l'industrie doivent s'organiser conjointement. Pour préserver l'agriculture et lui donner toute sa visibilité, il s'agira de bien identifier les principaux sites de développement industriel : le Site industrialo-portuaire Givors-Loire-sur-Rhône, la Zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons, le Parc d'activités Nord Drôme Ardèche et les plateformes chimiques de Saint-Clair-du-Rhône et Roussillon. En parallèle, les communes détermineront les terres agricoles à préserver à l'échelle locale lors de l'élaboration de leurs PLU.

3 Les situations concurrentielles entre pôles commerciaux seront évitées. L'identification, par le SCoT, de typologies commerciales (biens culturels, équipements de la personne, bricolage, jardinage, etc.) et de fonctions commerciales (pôle majeur de centre-ville, périphérique, pôle secondaire, pôle relais...), maillant le territoire, permettra un jeu de complémentarité-et non de concurrence-avec le commerce de proximité.

VOS QUESTIONS

Francis Charvet est président de la Communauté de Communes du Pays Roussillonnais, vice-président du Scot et maire de la commune de Saint-Maurice l'Exil.

Il se penche sur des inquiétudes fréquemment exposées par les habitants à propos du SCoT.



→ **Agriculture et zones d'activité, c'est toujours « pot de terre » contre « pot de fer » !**

« La concurrence entre activité agricole et économique (l'industrie) a toujours existé. Le schéma d'aménagement et d'urbanisme précédent (le SDAU de 1977) avait déjà cerné ces problématiques. Les espaces agricoles repérés il y a 30 ans comme stratégiques le restent logiquement aujourd'hui. Le SCoT sera un document de préservation, qui veillera au juste équilibre entre les zones vouées à l'activité agricole, et les secteurs dédiés à l'industrie et à l'économie. L'un des points forts du SCoT est le développement économique sur la zone Roussillon-Saint Rambert d'Albon, via, notamment, la ZIP de Salaise-Sablons et la Plateforme Chimique de Saint-Clair-Roussillon. Cette croissance économique se fera en complémentarité avec le développement des activités en pays viennois. »

→ **Le commerce de proximité ne pourra pas lutter face aux zones commerciales de périphérie permises par le SCoT.**

« Là encore, le SCoT a pour mission de définir les emplacements destinés aux grandes surfaces, afin de maintenir un équilibre sur le territoire entre les

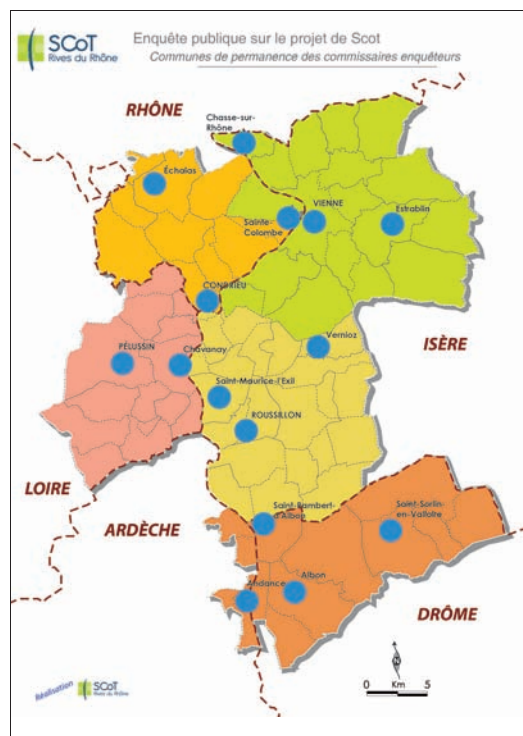
différents pôles marchands. Les grandes surfaces ne tueront pas les commerces de proximité car ces derniers seront renforcés dans les centre-bourg et agglomérations. L'offre marchande sera ciblée afin de maintenir un équilibre et une complémentarité entre commerce de périphérie, de centre-ville et de village. D'autre part, certaines Zones d'Activité Economiques ne pourront pas se développer si leur implantation n'est pas liée à l'installation d'une ligne de transport en commun. »

→ **Le SCoT limite beaucoup le développement économique dans les villages par rapport à la vallée urbaine.**

« Il est certain que, vu la spécificité géographique de notre territoire, le développement des grandes entreprises et industries a plutôt tendance à se faire dans la vallée. S'il paraît compliqué de développer de telles activités dans les villages, sur les plateaux, le SCoT autorise le développement économique local dans les villages. L'idée étant qu'il n'y ait pas, d'un côté, les villes où l'on travaille et de l'autre, les villages où l'on dort. »

Six ans de concertation

Tout au long de son élaboration, le SCoT des Rives du Rhône a fait l'objet d'une large concertation avec l'ensemble des acteurs et partenaires du territoire.



de l'élaboration du projet : la phase de diagnostic ; l'élaboration du Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) ; l'élaboration du Document d'orientations générales (DOG). Le projet SCoT a été présenté à de nombreuses reprises lors de conseils communautaires, voire de conseils municipaux pour les communes qui en ont fait la demande. Le projet a également été présenté aux personnes publiques associées, aux personnes publiques consultées et à l'État. Associer le grand public et informer les habitants ont été les priorités du Syndicat Mixte des Rives du Rhône. Cinq réunions publiques ont ainsi été organisées au printemps 2006 dans les cinq intercommunalités membres (Pilat rhodanien, Pays roussillonnais, région de Condrieu, Pays viennois et Rhône Valloire). Une deuxième série de cinq réunions

d'information a été organisée à l'automne 2010 dans les mêmes territoires, afin de présenter le projet au public avant qu'il ne soit arrêté. Le premier trimestre 2011 a été consacré à la consultation officielle des personnes publiques associées telles que l'État, le conseil régional, les conseils généraux, les chambres consulaires et les communes. L'enquête publique qui s'ouvre aujourd'hui constitue la dernière phase de la concertation avant l'adoption définitive du projet, prévue après la rentrée 2011.

La concertation pour l'élaboration du SCoT des Rives du Rhône s'est déroulée depuis la réalisation du diagnostic en 2005 jusqu'à l'élaboration du DOG depuis 2007. Habitants, associations locales, collectivités et acteurs économiques - notamment les agriculteurs - ont été invités à participer à l'élaboration de ce document d'urbanisme, qui a été approuvé le 14 décembre 2010 par les élus du Syndicat Mixte des Rives du Rhône. Des commissions de travail à la fois thématiques et territoriales ont été organisées à chacune des trois grandes étapes

d'information a été organisée à l'automne 2010 dans les mêmes territoires, afin de présenter le projet au public avant qu'il ne soit arrêté. Le premier trimestre 2011 a été consacré à la consultation officielle des personnes publiques associées telles que l'État, le conseil régional, les conseils généraux, les chambres consulaires et les communes. L'enquête publique qui s'ouvre aujourd'hui constitue la dernière phase de la concertation avant l'adoption définitive du projet, prévue après la rentrée 2011.

→ LES PERMANENCES DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Mardi 17 mai, de 9h30 à 12 heures : Communauté d'agglomération du Pays Viennois. Espace Saint Germain, Bâtiment Antarès, 30, avenue du Général Leclerc, 38200 Vienne.

Mardi 17 mai, de 14 heures à 16h30 : Communauté de communes du Pays Roussillonnais. Rue du 19 mars 1962, 38554 Saint-Maurice-l'Épil.

Vendredi 27 mai, de 9h30 à 12 heures : Communauté de communes de la Région de Condrieu. 1, place des Droits de l'Homme, BP 12, 69 420 Condrieu.

Vendredi 27 mai, de 14 heures à 16h30 : Communauté de communes du Pilat Rhodanien. 9, rue des prairies, 42410 Pélussin.

Mardi 31 mai, de 9h30 à 12 heures : Mairie d'Estrablin. Mairie, 210, rue de l'Europe, BP 10, 38780 Estrablin.

Mardi 31 mai, de 15 heures à 17h30 : Mairie d'Andance. Mairie, 62, route de Saint-Joseph, 07340 Andance.

Mercredi 1^{er} juin, de 9h30 à 12 heures : Mairie de Saint-Sorlin-en-Valloire. Mairie, 1, place de la mairie, BP 5, 26210 Saint-Sorlin-en-Valloire.

Mercredi 1^{er} juin, de 14 heures à 16h30 : Communauté de communes de Rhône Valloire. Le Creux de la Thine, BP 15, 26 140 Albon.

Mardi 7 juin, de 9h30 à 12 heures : Mairie de Chavanay. Mairie, 15, Grande Rue, 42410 Chavanay.

Mardi 7 juin, de 14 heures à 16h30 : Mairie de Vernioz. Mairie, 23 montée de la Mairie, 38150 Vernioz.

Jeudi 9 juin, de 9h30 à 12 heures : Mairie de Chasse-sur-Rhône. Mairie, Hôtel de Ville, Place Jean Jaurès, 38670 Chasse-sur-Rhône.

Samedi 11 juin, de 9h30 à 12 heures : Mairie de Sainte-Colombe. Mairie, 188, place du Général de Gaulle, 69560 Sainte-Colombe.

Vendredi 17 juin, de 9h30 à 12 heures : Mairie de Saint-Rambert-d'Albon. Mairie, Parc de Bonrepos, 26140 Saint-Rambert-d'Albon.

Vendredi 17 juin, de 14h30 à 17 heures : Mairie de Roussillon. Hôtel de Ville de Roussillon, 4, place de l'Édit, CS 92027, 38556 Roussillon Cedex.

Lundi 20 juin, de 9h30 à 12 heures : Mairie d'Echalas. Mairie, 18, route de la Croix Régis, 69420 Echalas.

Vendredi 24 juin, de 13 heures à 15h30 : Communauté d'agglomération du Pays Viennois. Espace Saint Germain, Bâtiment Antarès, 30, avenue du Général Leclerc, 38200 Vienne.

→ POUR CONTACTER LE SYNDICAT MIXTE

Syndicat Mixte des Rives du Rhône (SMRR). Espace Saint-Germain, Bâtiment l'Orion, 30 avenue du Général Leclerc, 38200 Vienne. Tél. 04 74 48 64 71. Site Internet : www.scot-rivesdurhone.com

Enquête publique : six semaines pour donner son avis

Maître Jean-Pierre Trossevin est le président de la Compagnie des commissaires-enquêteurs auprès du Tribunal administratif de Lyon. Il nous précise le déroulement de l'enquête publique



→ Maître Trossevin, qu'est-ce qu'une enquête publique ?

« Divers projets sont soumis à enquête publique, notamment les documents d'urbanisme (dont le SCoT), pour connaître l'opinion de la population. Ces projets émanent d'une collectivité publique ou de l'État. Parmi les documents présentés, le registre d'enquête est destiné à recevoir les observations du public.

Le public peut consulter le dossier pendant toute la durée de l'enquête, même si le commissaire-

enquêteur n'est pas là. Chacun peut formuler ses observations par écrit, soit directement dans le registre, soit par lettre adressée au commissaire au siège de l'enquête. Pour le SCoT des Rives du Rhône, l'enquête publique durera 6 semaines. Il y aura une commission de commissaires-enquêteurs. »

→ Toutes les observations sont-elles recevables ?

« Oui. Ces observations peuvent être favorables ou défavorables au projet. De plus, le public peut proposer des suggestions ou faire des contre-propositions. Car, rappelons-le, la décision de réaliser le projet n'interviendra qu'après l'enquête publique. En un mot, il y a un projet, on le soumet à enquête publique, les gens consultent le dossier, puis demandent des précisions au commissaire-enquêteur lors de permanences organisées dans les mairies et sièges des communautés de communes et d'agglomération. »

→ Quel est le rôle du commissaire-enquêteur ?

« Le commissaire-enquêteur est nommé par le président du Tribunal administratif. C'est une personne compétente

et de bon sens, mais ce n'est pas un expert. Le commissaire participe à l'organisation de l'enquête et bénéficie d'un pouvoir d'investigation. Il peut demander des documents complémentaires non fournis avec le dossier et même s'adresser à des experts. »

→ Prenons un exemple. Une personne dépose un avis sur le SCoT. Que se passe-t-il ensuite ?

« On lui répondra à la fin de l'enquête dans le rapport du commissaire-enquêteur. Si cet avis est pertinent, le commissaire le prendra en compte et le transmettra au Syndicat Mixte du SCoT.

A la fin de l'enquête, le commissaire rédige un rapport relatif aux suggestions du public. Il formule ses conclusions personnelles et motivées sur le projet. Ses conclusions peuvent être favorables ou défavorables. Il peut formuler des recommandations ou émettre des réserves pour améliorer le projet.

Le rapport et les conclusions du commissaire-enquêteur sont à la disposition du public pendant un an dans les mairies et aux sièges des communautés de communes et d'agglomération. »