

Syndicat mixte des Rives du Rhône

ENQUETE PUBLIQUE

(DU MERCREDI 5 JUIN 2019 au vendredi 5 juillet 2019 inclus)

REVISION

DU

SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE

SCoT

DES RIVES DU RHONE

RAPPORT D'ENQUETE

Commission d'enquête :

Brun Bernard (Président), Bacuvier Pierre, Vaucouloux Manuel, Giazzi Bernard, du Chaffaut Gilles, Bonnefont Henri, Bionda Jean-Pierre.

SOMMAIRE

PREAMBULE : POURQUOI UNE REVISION DU SCoT	7
1. LE DOSSIER ARRETE ET SOUMIS A ENQUETE	9
1.1 LE RAPPORT DE PRESENTATION	9
1.1.1 <u>LE DIAGNOSTIC</u>	9
1.1.2 <u>ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT</u>	28
1.1.3 <u>ARTICULATION DU SCOT AVEC LES AUTRES SCHEMAS, PLANS ET PROGRAMMES</u>	38
1.1.4 <u>JUSTIFICATION DES CHOIX RETENUS</u>	41
1.1.5 <u>EVALUATION ENVIRONNEMENTALE</u>	44
1.2 LE PROJET D 'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES	51
1.2.1 : <u>LES GRANDES AMBITIONS DU PROJET</u>	51
1.2.2 : <u>LES OBJECTIFS A ATTEINDRE POUR LA REUSSITE DU PROJET</u>	52
1.3. LE DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS	56
1.3.1 : <u>VALORISER LES DIFFERENTES FORMES D'ECONOMIES LOCALES</u>	57
1.3.2 : <u>INTEGRER LES COMPOSANTES ENVIRONNEMENTALES ET PAYSAGERES DANS LE DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE</u>	59
1.3.3 <u>AMELIORER LES CONDITIONS D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE POUR LES HABITANTS ET LES ENTREPRISES</u>	63
1.3.4 : <u>OFFRIR DES LOGEMENTS A TOUS DANS DES CADRES DE VIE DIVERSIFIES, TOUS DE QUALITE</u>	65
1.4 LE DOCUMENT D'AMÉNAGEMENT ARTISANAL ET COMMERCIAL (FAIT PARTIE DU DOO)	66
2 ORGANISATION DE L'ENQUETE	68
2.1. CADRE JURIDIQUE ET ADMINISTRATIF	68
2.1.1. DÉSIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE	68

2.1.2. ARRÊTÉ DE PRESCRIPTION DE L'ENQUÊTE	68	
2.1.3. PUBLICATION ET AFFICHAGE	68	
2.1.4. INFORMATION DU PUBLIC	68	
2.1.5. PERMANENCES	69	
2.2 LES PIÈCES CONSTITUTIVES DU DOSSIER MIS À L'ENQUÊTE		70
2.2.1. EXAMEN ET CONTENU DES DOSSIERS MIS À L'ENQUÊTE		70
2.2.2. LE RAPPORT DE PRÉSENTATION	70	
2.2.4. LE DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS (DOO)		77
2.2.5 LE DOCUMENT D'AMÉNAGEMENT ARTISANAL ET COMMERCIAL (DAAC)		78
2.2.6. LE BILAN DE LA CONCERTATION	78	
2.2.7. LE RECUEIL DES AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES ET CONSULTÉES (PPA)		79
2.3. LES RÉUNIONS ET DÉMARCHES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE		84
2.3.1. LES RÉUNIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE, TENUES AU SIÈGE DU SYNDICAT MIXTE DU SCOT		84
2.3.2. LES PERSONNES RENCONTRÉES À TITRE D'INFORMATION ET/OU DE RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES		85
2.4 LES CONDITIONS D'ACCUEIL ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC		86
2.4.1. LES CONDITIONS D'ACCUEIL DU PUBLIC		86
2.4.2. LES CONDITIONS DE PARTICIPATION DU PUBLIC PENDANT L'ENQUÊTE		86
2.4.3. DESCRIPTION DES ACTIONS D'INFORMATION ET DE CONCERTATION		86
3 ANALYSES DES OBSERVATIONS DU PUBLIC		89
3.1 SYNDICAT MIXTE DES RIVES DU RHONE		89
3.1.1 PERMANENCES	89	
3.1.2 REGISTRE PAPIER	89	
<u>3.1.3 REGISTRE DÉMATÉRIALISÉ</u>		90

3.2 VIENNE CONDRIEU AGGLOMERATION	163
3.3 ANNONAY RHONE AGGLO	164
3.4 COMMUNAUTE DE COMMUNES ENTRE BIEVRE ET RHONE	166
3.5 COMMUNAUTE DE COMMUNES PORTE DE DROMARDECHE	168
3.6 COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PILAT RHODANIEN – <u>PELUSSIN</u>	169
3.7 COMMUNAUTES DE COMMUNES DU VAL D'AY – <u>SAINT-ALBAN D'AY</u>	170
4 LES AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES PPA	171
5 LE PROCES VERBAL DE SYNTHESE	171
6 ANALYSES DU PROJET ET CONCLUSIONS PARTIELLES	172
PREAMBULE	172
6-1 - HYPOTHESES SOCIO-DEMOGRAPHIQUES	174
6-1-1 DES NOUVEAUX HABITANTS	174
6-1-2 DES NOUVEAUX LOGEMENTS	175
6-1-3 DES NOUVEAUX EMPLOIS	176
6-1-4 LES ENTREPRISES DU TERRITOIRE DES RIVES DU RHONE	180
6-1-5 DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE	183
6-2 – LES TERRITOIRES DE L'ENTREPRISE.	184
6-2-1 LES DIVERS SITES DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE	184
6-2-2 LE FONCIER ECONOMIQUE	199
6-2-3 ACTIVITES DE SERVICES ET TERTIAIRES	203
6-2-4 SCHEMAS DE DEVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE	204
6-3 – COMMERCES	206

6-3-1 L'OFFRE COMMERCIALE	206	
6-3-2 LE DAAC	207	
6-4 – AGRICULTURE ET SYLVICULTURE	212	
6-4-1 LE DEVELOPPEMENT AGRICOLE	212	
6-4-2 LE DEVELOPPEMENT SYLVICOLE	215	
6-5 – TOURISME ET CULTURE	219	
6-5-1 LE DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE	219	
6-5-2 LE DEVELOPPEMENT CULTUREL	222	
6-6 – L'ENVIRONNEMENT	223	
6-6-1 PAYSAGES	223	
6-6-2 FONCTIONNALITE ECOLOGIQUE	227	
6-6-3 RESSOURCE EN EAU / ASSAINISSEMENT	232	
6-7 - LES DECHETS ET LES CARRIERES	237	
6-7-1 LES DECHETS	237	
6-7-2 LES CARRIERES	239	
6-8 - LES RISQUES ET NUISANCES	241	
6-8-1 LES RISQUES NATURELS	241	
6-8-2 LES RISQUES TECHNOLOGIQUES ET INDUSTRIELS / RISQUES LIES AU TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES		243
6-8-3 LES SOURCES DE POLLUTION ET DE NUISANCE (TRAFIC ROUTIER, REJETS INDUSTRIELS, POLLUTIONS URBAINES)		244
6-8-4 LES CONSEQUENCES DE LA POLLUTION (EAU, AIR, SOLS)	246	
6-9 - LES ENERGIES RENOUVELABLES	248	
6-10 - DEPLACEMENTS ET MOBILITE	250	
6-10-1 OBJECTIFS GENERAUX ET APPROCHES DU PADD ET DOO DANS LE DOSSIER SCOT		250
6-10-2 ACTIONS D'AMENAGEMENT DE L'AGGLOMERATION VIENNOISE POUR LA CIRCULATION ROUTIERE		251

6-10-3 AUTRES PROJETS DE DIFFUSEURS SUR L'AUTOROUTE A7	252
6-10-4 ACTIONS D'AMELIORATION DES LIAISONS ROUTIERES EST OUEST ET DE DESENCLAVEMENT D'ESPACES DIFFICILEMENT ACCESSIBLES	253
6-10-5 PROMOTION DE LA MULTIMODALITE DANS L'ORGANISATION DES FLUX DE MARCHANDISES	254
6-10-6 AMELIORER LES CONDITIONS DE CIRCULATION DU TRAFIC ROUTIER	255
6-10-7 LE SCOT ET LE PROJET REGIONAL DU SRADDET EN MATIERE DE MOBILITE	255
6-11 – HABITAT ET URBANISME	256
6-11-1 LOGEMENTS, NOMBRE, DENSITE	256
6-11-2 LOGEMENTS ABORDABLES, MIXITE	257
6-11-3 FAIRE LA VILLE SUR LA VILLE	257
6-11-4 EFFICACITE FONCIERE	257
6-11-5 POLITIQUES PUBLIQUES ET DOCUMENTS D'URBANISME	257
6-11-6 CONFORTER L'OFFRE DE SERVICES AUX HABITANTS	258
6-11-7 SECTEURS A ENJEU	258

PREAMBULE : POURQUOI UNE REVISION DU SCoT

Le SCoT des Rives du Rhône a été approuvé le 30 mars 2012 sur un territoire de 80 communes et 5 EPCI regroupant 167 000 habitants (à l'époque). Comme cela est rappelé dans le cadre de la délibération de prescription du 11 juin 2013, plusieurs paramètres ont conduit à engager la révision du document :

D'une part, le territoire du SCoT a largement évolué, avec une augmentation d'environ 50% du nombre de communes et de la superficie du territoire. Suite à l'intégration de 47 nouvelles communes de la Drôme et de l'Ardèche dans le périmètre des Rives du Rhône, celui-ci est rentré en révision en 2013. Le 20 mars 2018, le SCoT des Rives du Rhône a accueilli deux nouvelles communautés de communes, celle du Territoire de Beaurepaire (amenée à fusionner avec le Pays Roussillonnais en 2019) en Isère et du Val d'Ay en Ardèche. Le périmètre a une nouvelle fois évolué à la hausse durant la procédure de révision, pour atteindre aujourd'hui un total de 153 communes, réunies en 6 EPCI (après diverses fusions), et accueillant une population d'environ 273 000 habitants. D'autre part, la révision a également été engagée afin de prendre en compte des évolutions législatives importantes, avec notamment la loi Engagement National pour l'Environnement (loi Grenelle 2) qui a fait évoluer les attentes nationales par rapport aux SCoT.

L'extension du périmètre du SCoT a reposé clairement la question du positionnement du territoire, notamment vis-à-vis de Lyon et de l'axe de la vallée du Rhône : Les nouvelles communes au Sud et à l'Est du territoire, plus éloignées de l'influence lyonnaise, présentent des dynamiques propres, qui ont amené à relativiser la polarisation du SCoT vis-à-vis de la métropole lyonnaise. L'extension du périmètre du SCoT fut une opportunité pour mieux définir la position du territoire en tant qu'entité autonome entre Lyon et Valence (« ancrage territorial »), sans pour autant passer sous silence l'influence lyonnaise qui est une réalité pour les deux tiers Nord du territoire. C'était également l'occasion de renforcer la prise en compte des enjeux d'aménagement « Est-Ouest » au-delà de la vision orientée sur la vallée du Rhône (axe Annonay – Beaurepaire – Grenoble).

La délibération prescrivant la révision du SCoT a fixé plusieurs objectifs structurants, qui ont guidé la procédure de révision. En particulier, l'ambition était d'offrir un cadre de vie de qualité aux habitants, en intervenant en particulier sur le renforcement de l'offre d'emplois et de services, le développement de l'offre de logements, la prévention des risques et nuisances, la préservation et la valorisation de la « trame verte », la gestion raisonnée des ressources, la transition énergétique du territoire, la valorisation des énergies renouvelables.

Dans le cadre de la délibération, il a été souligné que l'objectif était de repartir du SCoT en vigueur, en s'inspirant et en adaptant quand nécessaire les principes et orientations de ce dernier. Ce paramètre est important, car il a largement guidé le processus d'élaboration du PADD comme du DOO. C'est notamment pour cela que le PADD « révisé » a été construit en repartant des dispositions du PADD en vigueur, et non en partant de « nouveaux » scénarios d'aménagement et de développement.

L'objectif n'étant pas de repartir de zéro, mais bien de valoriser et d'adapter les choix fondamentaux du précédent SCoT, la méthodologie choisie a été de réexaminer les sujets les uns après les autres, de préférence à une méthode de scénarios contrastés d'évolution du territoire, déjà utilisée dans le précédent SCoT.

Des notes et documents ont rythmé des réunions de travail au sein du Syndicat Mixte (Bureau, Comités Syndicaux...), puis des propositions transmises aux EPCI membres, à chaque étape. Les échanges ont été nombreux et importants avec ces derniers et ce SCoT a essayé d'intégrer sans doute mieux que le précédent, leurs souhaits et objectifs. Cela était indispensable à l'heure où les EPCI sont devenus des acteurs incontournables de l'aménagement du territoire et, par-là, de la mise en œuvre du SCoT.

Au vu des enjeux issus du diagnostic : -Tirer parti d'une situation favorable sur les axes de développement stratégiques; -Cultiver et entretenir les ressources qui font la force du territoire; - Accompagner les dynamiques qui agissent sur les équilibres du territoire; S'organiser pour accompagner, voire impulser, des dynamiques de développement dans un contexte socioéconomique évolutif, ...le projet d'aménagement et de développement du territoire devait nécessairement intégrer des évolutions socio-économiques par rapport aux tendances des années 2000 : -La crise économique de 2007-2008 avait généré un ralentissement de la création d'emplois, avec un nombre d'emplois qui a stagné sur la période de 2008-2013. L'impact de la crise sur les capacités budgétaires des ménages et sur le solde migratoire devait être pris en compte. Si le territoire continue d'accueillir des populations (solde migratoire positif), les taux de croissance annuels ont

diminué par rapport aux années 2000, sous l'effet du ralentissement économique mais également des politiques d'accueil volontaristes de la métropole lyonnaise (logements, services) qui limitent le desserrement de la métropole.

Le SCoT révisé devait nécessairement intégrer les renforcements législatifs des dernières années : lois Grenelle bien évidemment, mais également lois ALUR, PINEL, LAAAF. Ces lois ont renforcé, dans le code de l'urbanisme, certains sujets majeurs de l'aménagement, comme par exemple :- La lutte contre la consommation d'espace ; -Le renouvellement et la densification des tissus bâtis existants ; - La prise en compte des paysages et de la TVB ; - La maîtrise de l'aménagement commercial ; -La réduction des consommations énergétiques...

Le SCoT révisé devait également apporter des réponses aux questions remontant « du terrain » suite à l'application du document approuvé en 2012.

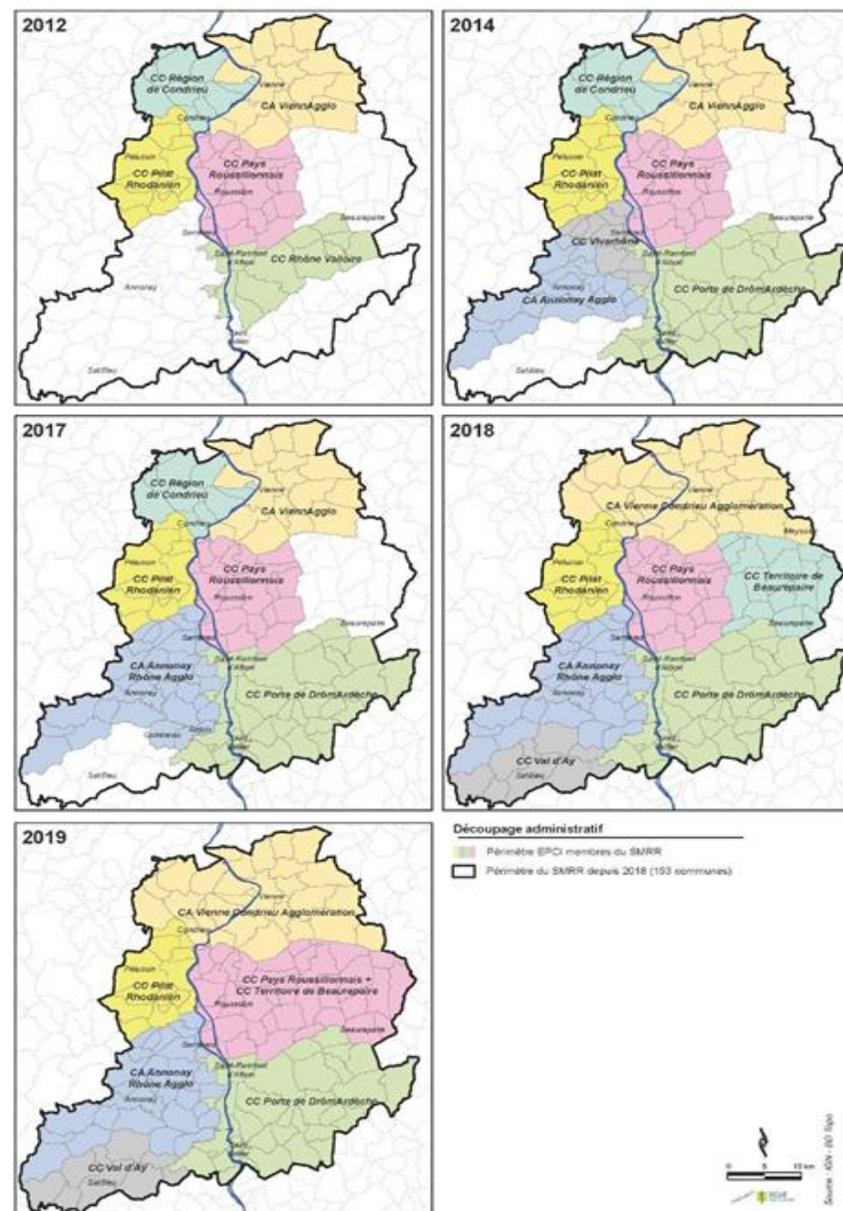
Le contenu du SCoT de 2012 avait posé certaines questions d'ordre stratégique, relatives au positionnement par rapport à Lyon, à la qualité du cadre de vie dans la vallée, à la complémentarité « interne » des stratégies économiques et commerciales, de l'organisation des déplacements. Certains éléments faisaient consensus et méritaient d'être confortés : armature urbaine, ambitions de renouvellement urbain, ambitions de développement « durable » (économie de foncier, performance énergétique,...). L'application du SCOT de 2012 avait généré des difficultés localement, examinées dans la démarche de révision : capacité des communes à atteindre les objectifs de logement abordable, faisabilité des objectifs de densité par rapport au marché, adaptation des orientations du SCoT au contexte rural, encadrement de la densification spontanée...

L'ensemble de ces questions méritait d'être ré-abordé dans le processus de révision.

Le PADD et le DOO ont donc cherché à répondre aux enjeux mis en évidence dans le Diagnostic :

« le nouveau cadre à prendre en compte dans la révision du SCoT », lié à l'élargissement géographique de son territoire, aux évolutions socio-économiques locales et à la montée en puissance des défis liés au changement climatique et traduits dans le Code de l'Urbanisme ; « les enjeux croisés liés aux différents sujets de l'aménagement » résidentiels, économiques, environnementaux et concernant les déplacements ;

« les questionnements structurants pour la révision » qui portent la conception spatiale et urbaine de ce nouveau SCoT.



1. LE DOSSIER ARRETE ET SOUMIS A ENQUETE

1.1 LE RAPPORT DE PRESENTATION (Résumé)

Article L141-3 du Code de l'Urbanisme.

Le rapport de présentation explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables et le document d'orientation et d'objectifs en s'appuyant sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques, notamment au regard du vieillissement de la population et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, notamment en matière de biodiversité, d'agriculture, de préservation du potentiel agronomique, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services...

Il identifie, en prenant en compte la qualité des paysages et du patrimoine architectural, les espaces dans lesquels les plans locaux d'urbanisme doivent analyser les capacités de densification et de mutation en application de l'article L. 151-4.

Il présente une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'arrêt du projet de schéma et justifie les objectifs chiffrés de limitation de cette consommation compris dans le document d'orientation et d'objectifs.

Il décrit l'articulation du schéma avec les documents mentionnés aux articles L. 131-1 et L. 131-2, avec lesquels il est compatible ou qu'il prend en compte.

1.1.1 LE DIAGNOSTIC

Rappel de la commission d'enquête :

Le rôle du diagnostic est de prendre la mesure d'un ensemble d'indicateurs (les constats – l'existant) visant à intégrer dans le schéma de cohérence territoriale (SCoT) l'ensemble des réflexions d'aménagement, en terme d'urbanisme, de maîtrise foncière, de préservation des grands équilibres englobant un bassin de vie et d'emplois.

Il est l'expression première d'une dimension concertée du processus de mise en place du SCoT, en permettant les conditions d'une planification efficiente assurant la cohérence avec les documents de rang supérieur des politiques publiques sectorielles : aménagement et gestion de l'eau, cohérence écologique, parcs naturels, climat / énergie.

Le diagnostic est donc un document essentiel autant que didactique parce que préalable à l'énoncé des grandes lignes de réflexion propres à répondre aux grands enjeux de développement durables et défis environnementaux et support de celles-ci.

Il doit donner une lecture précise et actualisée de l'état du territoire – Les Rives du Rhône – au travers des analyses thématiques

- Socle géographique et environnemental,
- Dynamique économique et sociale,
- Démographie et politique urbaine,

... susceptibles de faire émerger les informations essentielles à la compréhension du territoire. Dans cette perspective, le diagnostic s'appuie sur les éléments objectifs susceptibles de pouvoir quantifier les analyses produites. Les thématiques abordées doivent nécessairement faire appel à des chiffres, ou indicateurs, qui donnent une vision objective de la situation à l'instant « T » et préparent la démarche d'évaluation ultérieure.

Il est un travail de construction d'une vision prospective du territoire, conforme aux termes de l'article L. 101-2 du code de l'urbanisme relatif aux schémas de cohérence territoriale lesquels « déterminent les conditions permettant d'assurer le respect des objectifs du développement durable ».

1.1.1.1 Un territoire attractif et dynamique qui se structure sur une armature urbaine en projet (à l'horizon 2040)

Enjeu 1 : - Accompagner les dynamiques démographiques qui agissent sur les équilibres du territoire :

Une croissance démographique forte, portée par des dynamiques endogènes et la proximité de la métropole lyonnaise, mais également celles de Valence, Grenoble et Saint-Etienne qui ne suffit pas à compenser les départs (liés à la difficulté de trouver un parc de logements suffisant). Si les polarités d'agglomération constatent une baisse d'emplois et nombre d'actifs en diminution, à l'inverse, le territoire des Rives du Rhône présente un solde migratoire positif (attractivité des centres et artère principale de développement résidentiel), ainsi qu'une croissance démographique observée dans les villages (résidentiel) au détriment de celle des polarités notamment intermédiaire (professionnel).

Il faut donc organiser l'accueil de plusieurs dizaines de milliers de nouveaux habitants d'ici à 2040, promouvoir le développement d'une armature urbaine hiérarchisée, et accompagner la hausse de la démographie en lien avec des politiques publiques coordonnées (transports, équipements, commerces, etc...)

Enjeu 2 : - S'organiser pour accompagner, voire impulser, des dynamiques de développement :

Avec une gouvernance complexe imputable à un découpage administratif historiquement morcelé, ne reflétant pas les pratiques des habitants et des coopérations qui dépassent les découpages administratifs, avec deux zones d'emploi propres (Vienne-Roussillon et Annonay) et cinq aires urbaines propres (Vienne, Annonay, Saint-Vallier, Anneyron, et Beaurepaire)

Il s'agit de renforcer les coopérations territoriales sur des périmètres cohérents, pour s'affirmer comme un cœur de vie, valoriser les axes transversaux : objectifs de densités, correspondance des corridors écologiques sur les franges du territoire, développement commercial du territoire, et organiser et coordonner les politiques d'aménagement avec les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT voisins).

1.1.1.2 Pour un territoire accueillant à l'égard de ses habitants actuels et futurs.

Enjeu 1 : - Accueillir les futurs habitants de façon équilibrée sur le territoire au profit de la vitalité urbaine comme rurale, en tenant compte de la diversité des territoires et des polarités urbaines en manque d'attractivité. Des polarités principales moins attractives que les communes rurales mais une tendance moins marquée sur les dernières années, et des villes qui ne produisent pas suffisamment de logements pour gagner de la population en lien avec le desserrement des ménages, des inégalités de revenus entre les habitants du nord et du sud et entre ceux des agglomérations et des villages, avec une sous-représentation des catégories socioprofessionnelles intermédiaires et supérieures dans les cœurs d'agglomérations.

Dans les secteurs gares : des potentiels de développement urbains existants, (en tenant compte des freins recensés pour le développement à l'urbanisation dans ces secteurs) une amélioration des transports en communs urbains dans les agglomérations.

Des projets de requalification des espaces publics en cours de réalisation, en direction des agglomérations impactées par les nuisances sonores notamment...mais pas que...

Il faut donc accroître l'offre en logements des polarités d'agglomération en priorisant le renouvellement urbain, proposer une offre de logements répondant aux attentes des familles et des CSP supérieures et intermédiaires pour les faire revenir dans les cœurs d'agglomération, poursuivre les actions d'amélioration du cadre de vie dans les cœurs d'agglomération (requalification des espaces publics, développement des aménagements pour les modes doux. Il faut aussi développer l'offre de logements au plus près des arrêts de transports en commun, notamment autour des gares et renforcer le commerce, les services et les équipements sur ces pôles gares, en complémentarité des pôles commerciaux des centres villes, adapter l'offre de transports en commun à l'intérieur des agglomérations et renforcer la coordination des horaires TC urbains/TER, et privilégier l'implantation des équipements structurants dans les agglomérations et les polarités intermédiaires,

Le fort développement résidentiel dans les secteurs ruraux amène à la nécessité d'un accompagnement par le biais d'un développement de l'emploi dans les villages et les polarités locales, une offre en équipements à maintenir pour les besoins de proximité, une offre alimentaire de base avec des manques à combler.

Pour cela il faut assurer un développement raisonnable des campagnes en renforçant les polarités locales, rapprocher les nouveaux logements des services et commerces de proximité dans les centres-bourgs, maintenir la vitalité socio-économique des secteurs ruraux parallèlement au développement résidentiel, pérenniser les services et commerces des centres-bourgs, en développant les liaisons douces dans les villages et les polarités locales.

Enjeu 2 : - bâti pour tous et pour mieux vivre ensemble avec une offre de logements locatifs abordables inégalement répartie. A l'exception de Vienne Condrieu Agglomération, le reste du territoire concentre une part de population ouvrière plus importante que la moyenne de la région Auvergne-Rhône-Alpes. L'offre en logements sociaux représente 12% des résidences principales sur le territoire, principalement située dans les cœurs d'agglomération du territoire et notamment sur 4 communes, concentrant 52% de l'offre, voire certains quartiers, a créé des problèmes de concentration.

Il est donc nécessaire de favoriser la mixité sociale et générationnelle en prévoyant du logement abordable et des logements adaptés aux publics spécifiques (personnes âgées, jeunes,...) dans les nouvelles opérations de logements à l'échelle de chaque commune et de prévoir une logique de rattrapage dans les communes en déficit de logements sociaux, Les évolutions dans la structure des ménages, la taille des ménages en constante diminution, mais peu de logements adaptés ce qui nécessite des logements plus petits. L'offre de logements est peu diversifiée, alors que l'offre sur les rives du Rhône est essentiellement composée de maisons individuelles avec des jeunes (15 -30 ans), sous-représentés avec une aggravation de la tendance. Il faut donc proposer une offre de logements nouveaux en cohérence avec les besoins des ménages plus petits (en lien avec le desserrement des ménages) et des nouveaux types de famille et développer des réponses spécifiques pour les jeunes. Mais aussi une population vieillissante et des personnes en situation de handicap qui manquent d'alternative, En 2014, les 40-65 ans représentent 33% de la population, impliquant une surreprésentation des plus de 65 ans à l'horizon 2040, et nécessité d'offres adaptées (logements plus petits etc...) , et le constat d'une insuffisance d'établissements adaptés,

Il faut créer des logements adaptés aux personnes âgées et/ou en situation de handicap dans les polarités à proximité des services, équipements et commerce de proximité, encourager l'implantation des services mutualisés pour les personnes âgées, en centre-bourgs/villes, (cantines, offres de soins, équipements socio-culturels,...) et développer l'offre d'accueil spécialisé (résidence pour personnes âgées – RPA), maisons de retraite, maisons d'accueil spécialisées MAS, à proximité des équipements, services, commerces etc...Et aussi favoriser la création de service d'aide à la personne, de maintien à domicile avec pour objectif de combattre et réduire l'isolement des personnes vulnérables.

Pour les populations non sédentaires dont les conditions d'accueil s'améliorent et des obligations légales aujourd'hui respectées: les PLH traitent de la question de la sédentarisation des gens du voyage, alors que n'existent pas à l'heure actuelle d'aires spécifiques pour les gens du voyage sédentarisés,

Il faut donc finaliser l'offre en aires d'accueil des gens du voyage et en aires de grand passage, et appréhender la sédentarisation des gens du voyage : les EPCI pourront s'emparer de la question, au travers de leur PLH.

Le devoir de solidarité envers les plus démunis inégalement assuré: des obligations légales à relever concernant l'hébergement d'urgence, (cf : loi Dalo) en assurant une offre minimale en hébergement d'urgence dans les intercommunalités assujetties à cette obligation légale, une fois le seuil de 50.000 habitants dépassé.

Enjeu 3 : - améliorer le parc de logements existants et certains quartiers prioritaires. La mise en valeur des logements anciens reste une des réponses indispensables aux besoins en logements des habitants. Des centres anciens peu attractifs où se cumule la vacance avec une hausse importante de celle-ci depuis quelques années, qui peut découler de l'inadéquation entre le parc existant et la demande des habitants (vétusté, difficultés de stationnement etc...) avec des projets de requalification des espaces publics en cours, notamment dans les centres villes. Il est nécessaire de rénover les logements anciens ou vétustes pour les remettre sur le marché, promouvoir le renouvellement urbain, dans les cœurs de villes et villages, pour renforcer leur attractivité, améliorer le cadre de vie dans les secteurs urbains, trouver un nouvel usage aux logements anciens difficilement mobilisables (en bordure de route, difficulté de rénovation etc...) reconquérir et requalifier le tissu résidentiel et économique des anciennes vallées industrielles (enjeu fort),

Des quartiers d'habitat social où poursuivre les actions d'intégration et requalification urbaine : le territoire des Rives du Rhône compte, notamment dans les agglomérations, plusieurs quartiers d'habitat social ancien qui rencontrent de nombreux problèmes : 10 quartiers sont aujourd'hui concernés par un contrat de ville. (Exemple : Focus sur quartier du zodiaque à Annonay).Il faut donc poursuivre la requalification des quartiers de logements sociaux dégradés au cœur des agglomérations, en assurant une répartition équilibrée des nouveaux logements, privés comme sociaux, dans les agglomérations,

Le besoin d'amélioration du confort, de la qualité des logements et des performances thermiques, concerne tout le territoire, malgré les disparités fortes entre les communes et les EPCI : le chauffage représente près des 3/4 du bilan énergétique des ménages. Un parc bâti fortement vulnérable sur le territoire, notamment le parc individuel moins performants. Des disparités entre les territoires au niveau des populations les plus vulnérables, et des logements vétustes et indignes (logements qui ne sont plus aux normes) qui imposent une politique de rénovation.

Aussi faut-il favoriser les actions de rénovation énergétique des logements (et des bâtiments et équipements publics) pour lutter contre la vulnérabilité énergétique des ménages, et accompagner l'amélioration des logements vétustes et indignes (maisons isolées des anciens agriculteurs qui ne disposent pas du confort de base...)

Enjeu 4 : - Construire différemment en tenant compte de la problématique du mitage et le constat fait de la non-prise en compte de la question de la consommation des espaces agricoles ou naturels ou encore de la qualité architecturale et environnementale..

On peut constater la sortie progressive d'un modèle de développement très consommateur de foncier: depuis les années 1990, la consommation de foncier pour l'habitat est en constante augmentation sur le territoire. Mais depuis 2012, des PLU de plus en plus vertueux participent à la limitation du mitage. Il faut valoriser les disponibilités foncières existantes (dents creuses, renouvellement urbain ...) Il faut poursuivre la diversification et la densification des formes urbaines, stopper l'éparpillement des constructions, et adapter les objectifs de densification aux capacités et à la réalité du marché et promouvoir la qualité des projets et leur insertion dans le bâti environnant.

La qualité architecturale et environnementale de la production urbaine encore déficitaire et ce manque de qualité qui doit évoluer vers le mieux: on observe toutefois que l'ensemble des thématiques sont de mieux en mieux prises en compte dans les PLU. Il faut donc améliorer la qualité architecturale et le confort d'usage des opérations d'habitat, viser l'excellence énergétique des nouvelles constructions, et assurer l'intégration environnementale des opérations et promouvoir des opérations à biodiversité positive, garantir la prise en compte des modes doux de déplacement dans le développement urbain, et encadrer la densification anarchique des quartiers pavillonnaires.

Enjeu 5: - accompagner le développement résidentiel par un renforcement de l'offre en services tout en améliorant le cadre de vie.

L'offre en équipements, services et commerces de proximité est inégalement accessible, la répartition des équipements étant logiquement liée au poids démographique de chaque commune du territoire. On note toutefois de grandes disparités (équipements de proximité, intermédiaires et supérieurs). L'offre alimentaire de base est relativement bien maillée sur le territoire sauf certains villages. Une offre culturelle bien répartie sur le territoire (bibliothèque, médiathèques, musique) et un haut débit internet insuffisant et une couverture hétérogène pour la couverture en réseaux mobiles. Il faut donc promouvoir l'offre de commerce et services de proximité, notamment dans le cadre des schémas commerciaux intercommunaux, en rapprochant les nouveaux logements des services et commerces de proximité en implantant les nouveaux logements au plus près des centres-bourgs, et assurer un maillage cohérent en équipement selon le niveau de polarité.

De même, proposer des solutions de mobilité diversifiées sur l'ensemble du territoire, adapter l'offre culturelle existante et encourager sa diffusion, et permettre l'accès au réseau mobile et au haut-débit à l'ensemble de la population,

Avec un cadre de vie de qualité à fort potentiel et un patrimoine riche qu'il faut continuer à mettre en valeur, il faut prendre en compte la trame verte et bleue urbaine et des franges d'urbanisation. Le développement des liaisons douces dans les quartiers/bourgs doit se développer, et des anciens bâtiments agricoles peuvent changer de destination.

Mettre en valeur le petit patrimoine bâti et les espaces publics (berges, places..) pour qualifier le cadre de vie, en s'appuyant sur le patrimoine naturel de « proximité » (coupures vertes urbaines, cours d'eau, haies...) et assurer un traitement qualitatif aux franges urbaines, prendre en compte l'environnement (nuisances, activités, risques...) pour le développement des nouveaux projets de logement sur le territoire en intégrant autant que possible les énergies renouvelables, développer les liaisons douces dans les zones agglomérées et intégrer cette réflexion dans les nouveaux quartier, prendre en compte les schémas modes doux existants et les agréger sur le territoire sud et .valoriser le potentiel que représentent les anciens bâtiments,

1.1.1.3 Un territoire dynamique au potentiel de développement important, bien intégré dans l'espace métropolitain et régional

Enjeu 1 : - S'organiser collectivement pour soutenir l'industrie et l'artisanat dans un contexte de mutation économique; 5 grands sites de développement économique de rang métropolitain et 4 sites de stockage/production énergétique d'importance, 10 sites de niveau SCOT structurants pour l'avenir du territoire. Un territoire à fort potentiel pour le développement du transport multimodal de marchandises, (à noter : 5 sites portuaire sont concernés par le schéma portuaire dont deux à créer sur les Rives du Rhône, savoir Salaise/Ternay et Salaise-Sablons). Et des démarches de coopération et promotion économique, publiques et privées, nombreuses sur le territoire)

Il faut donc rechercher l'accroissement de valeur partout sur le territoire par l'accompagnement du développement des grands sites économiques de niveau métropolitains, favoriser le maintien et le développement des grands groupes et entreprises moteurs du socle productif, encadrer le développement des sites économiques à vocation logistique, favoriser la complémentarité de l'offre économique (définir une zone armature des ZAE, développer les coopérations aux différentes échelles, et aussi permettre le maintien et l'accueil des PME/PMI en réponse aux besoins exprimés à l'échelle des bassins de vie.

Un territoire favorable au maintien et à l'implantation des entreprises avec des besoins d'extension potentiels des grandes entreprises présentes sur le territoire qu'il faut anticiper, une qualification de l'offre de services et équipements aux entreprises et salariés indispensable pour accroître la compétitivité du territoire, mais une offre de formation supérieure limitée, concentrée surtout sur Vienne et Annonay. Il est nécessaire de développer des relations privilégiées avec les entreprises (grands donneurs d'ordre et entreprises locales), d'assurer la capacité d'accueil de nouvelles entreprises et anticiper les besoins d'extension des entreprises existantes, en créant des conditions favorables au maintien et à la création d'entreprises (formation, emploi, pépinières, télétravail), en renforçant ou améliorant l'offre en services pour les entreprises et les salariés des ZAE, en améliorant l'équipement des ZAE et grands sites économiques du territoire (accès, accessibilité, TIC...), et en mettant en adéquation l'offre de formation et les besoins des filières d'avenir et en développant un accompagnement à l'emploi adapté.

Il existe une dynamique porteuse sur les filières de demain : le grand projet Rhône-Médian et l'écologie industrielle : l'objectif de ce grand projet est de créer une synergie entre le développement généré par la zone industrialo portuaire de Salaise-Sablons « Inspira » et l'ensemble du territoire autour de deux axes majeurs que sont : l'écologie industrielle et territoriale et le report modal des marchandises sur le rail et le fleuve. Avec l'émergence de nouvelles filières porteuses d'innovation, (exemple : récupération de la chaleur fatale, ou structuration d'une filière de valorisation des Combustibles Solides de Récupération – CSR, développement de l'énergie solaire, recyclage des matériaux du BTP, valorisation du bois), il faudra mieux valoriser les ressources endogènes et renouvelables du territoire, Favoriser l'émergence de nouvelles pratiques interterritoriales dans l'industrie (écologie industrielle, économie circulaire).

Enjeu 2 : - S'appuyer sur la forte dynamique des activités tertiaires et de services, la dynamique de l'emploi se situant désormais sur ce secteur avec une progression significative des emplois liés aux services et une demande toujours plus importante, même avec des constructions de bureaux peu dynamiques, principalement concentrées sur quelques communes (dont l'espace Saint-Germain à Vienne, pôle tertiaire de premier rang sur le territoire, Il s'agit de pérenniser et développer le secteur hébergement social/médico-social/action sociale, accompagner le développement des entreprises de services aux entreprises et à la personne, organiser et favoriser le développement de l'offre en locaux tertiaires et de bureaux sur le territoire pour capter une plus grande partie des emplois liés.

Enjeu 3 : - Soutenir et consolider l'activité agricole et sylvicole : la rive gauche du Rhône étant fortement marquée par l'agriculture (très forte diversité de production) qui doit faire face à la pression de l'urbanisation et à la déprise agricole. C'est un secteur diversifié, au rayonnement local à l'international ; avec 4 productions dominantes (céréales, fourrages et surfaces toujours en herbe, arboriculture et bovins, diversification permettant une grande capacité d'adaptation aux fluctuations de marché et de récolte et des filières dynamiques en particulier l'arboriculture et la filière viande. Mais aussi des produits de renommée : viticulture, fromage, noix, saucisson, volailles ...avec d'importantes industries agro-alimentaires (IAA), industries laitières, produits carnés, transformation fruits et légumes, biscuiteries industrielles, produits bio et écologiques, pérenniser les exploitations existantes et favoriser l'émergence de nouvelles exploitations, Il faut donc pérenniser et valoriser les filières existantes et les cœurs de production, pérenniser les exploitations existantes et favoriser l'émergence de nouvelles exploitations, pérenniser et développer l'industrie agro-alimentaire, Cette activité est soumise à des difficultés propres et à des enjeux d'adaptation: des filières qui connaissent des difficultés structurelles (crises phytosanitaires ou une PAC moins favorable – lait et des difficultés de reprises/transmissions d'exploitations pour certains secteurs. Mais aussi accompagner le repositionnement stratégique des filières en difficultés, développer l'emploi et les formations agricole et sylvicole, faciliter la reprise et la transmission d'exploitations, mais aussi la création de nouvelles exploitations agricoles, Intégrer les nouvelles normes environnementales dans les pratiques agricoles (usage des intrants...) Ces espaces agricoles multifonctionnels sont soumis à forte pression : agriculture et ressource en eau, (présence des captages en eau qui interdisent l'utilisation de produits phytosanitaires à proximité des puits) (zone vulnérable nitrates). L'agriculture participe aussi à la préservation de la biodiversité sur le territoire alors qu'existent de nombreuses zones classées (ZNIEFF, ZICO, arrêté préfectoral biotope, Natura 2000). A noter que les zones Natura 2000 font l'objet de chartes Natura 2000 dans lesquelles sont listées « de bonnes pratiques agro-environnementales. A noter également que l'ex-région Rhône-Alpes a adopté le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) en 2014. Il est donc nécessaire de protéger les terres agricoles des pressions liées à l'aménagement et au développement du territoire, de s'adapter à la disponibilité de la ressource en eau, dont les besoins sont variables selon les filières, (des enjeux d'équilibre à long terme sont à trouver). Cette activité se tourne de plus en plus vers la diversification et les produits de qualité avec la diversification des activités : part croissante de l'agro-tourisme et le développement des circuits courts et de l'agriculture biologique, Il est nécessaire de poursuivre la diversification des activités en plus de la production agricole, notamment au travers de l'agrotourisme, de développer la distribution de proximité et favoriser les circuits courts, de pérenniser et valoriser les produits sous signe de qualité, (AOC) et d'encourager les exploitations engagées dans un label Agriculture Biologique.

Enjeu 4 : Équilibrer et stabiliser l'offre commerciale du fait d'un besoin croissant de proximité et d'adaptation de l'offre commerciale de centre-bourg/centre-ville. Le maillage en offre commerciale de proximité couvre la quasi-totalité des communes du territoire, mais on constate des disparités géographiques liées à l'attractivité de l'offre en grande et moyenne surface (GMS) et dont pâtissent les commerces alimentaires traditionnels (CA Vienne Condrieu Agglomération). Il existe des offres alternatives au commerce de proximité sur le territoire (marchés, producteurs locaux, offre de tournée alimentaire et des vocations commerciales distinctes qui apparaissent, notamment l'équipement non alimentaire (Vienne), avec des centralités de plus en plus concurrencées par la « périphérisation » des commerces et le transfert des commerces sur des lieux et axes de flux, ainsi que le développement du drive, une offre alternative pour les habitants, qui pourrait fragiliser les centralités. (21% des ménages y ont recours). Cependant, la présence d'équipements et de lieux d'emplois sont vecteurs de la vitalité commerciale des centres villes, ainsi que la présence d'aménagements modes doux sécurisés permettent la génération de flux bénéfiques aux commerces de proximité.

Il faut donc réagir au déficit d'image et renforcer l'attractivité des espaces commerciaux de centre-ville, maintenir le petit commerce de proximité dans les villages et les petites polarités, lutter contre la vacance et le changement de destination des RDC commerciaux et favoriser le développement d'offres commerciales alternatives (tournées, circuits-courts, vente chez le producteur, ...). Il faut donc encadrer les commerces de flux (commerces de proximité sur les axes de flux, drives, ...) pour garantir la pérennité des commerces de centre-bourg, en favorisant la densification et l'urbanisation et en installant les équipements à proximité de ces secteurs notamment, mais aussi de limiter l'installation des commerces de proximité sur les axes de flux et déconnectés des zones d'habitat.

Il existe une offre commerciale de périphérie abondante mais de qualité insuffisante et une bonne diversité commerciale avec des marges de développement possibles sur certains secteurs.

Mais l'évolution du plancher commercial est 3 fois plus rapide que l'évolution de la population au cours des dernières années avec un environnement commercial dense le long de l'axe rhodanien avec deux pôles régionaux à proximité du territoire. L'enjeu est donc de se situer comme alternative solide pour l'essentiel de la consommation des ménages des Rives du Rhône sans pour autant chercher à concurrencer des pôles dont la puissance d'enseigne est sensiblement supérieure (IKEA, Truffaut, Castorama ...). L'évasion commerciale est relativement limitée sur le territoire, à l'exception des franges nord et sud fortement attirées par les pôles commerciaux de Lyon, Givors et Valence-Tournon-Romans mais une montée en puissance de la vente à distance. Il faut donc accorder le développement des surfaces de vente commerciales avec la croissance démographique, diversifier l'offre commerciale et limiter le développement des familles de produits déjà bien présentes, moderniser les propositions commerciales pour faire face à la vente à distance qui pèse pour 1/4 des évasions commerciales, en favorisant l'émergence de nouveaux concepts commerciaux (magasins d'usine par exemple), adapter la qualité (ambiance commerciale) et l'accessibilité modes doux des espaces commerciaux pour améliorer leur attractivité et réhabiliter prioritairement les friches de centre-bourg et limiter le développement de friches commerciales périphériques.

Des besoins et actions à adapter en fonction de la typologie des polarités commerciales. Deux pôles structurants de centre-ville : Vienne et Annonay se distinguent sur le territoire : le pôle majeur de Vienne qui compte plus de 700 commerces de proximité, et le pôle d'agglomération d'Annonay qui compte plus de 300 commerces de proximité

Il faut maintenir et développer la fonction et la diversité commerciale dans les deux pôles structurants de centre-ville de Vienne et Annonay. Les principaux problèmes identifiés pour ces deux pôles concernent le stationnement, des aménagements urbains peu qualitatifs et un déficit d'attractivité, maintenir le rôle structurant des pôles majeurs et d'agglomération de périphérie sans pour autant déstabiliser les autres polarités. Les 3 pôles majeurs et d'agglomération de périphérie présentent des caractéristiques et des enjeux différents. Pour les pôles de Davézieux et Chasse-sur-Rhône, le renforcement de la complémentarité avec les centres villes d'Annonay et de Vienne devra être privilégiée afin d'éviter les concurrences néfastes pour la pérennité des centres villes commerciaux. Pour le pôle de Davézieux, la requalification et la réorganisation de la zone commerciale apparaît comme primordiale pour renforcer son attractivité. Pour le pôle de Chasse-sur-Rhône, le développement de l'offre devra tenir compte de la forte concurrence des pôles de Givors et de l'agglomération lyonnaise au nord. Pour le pôle de Salaise-sur-Sanne, la multiplication de l'offre et les importantes disponibilités en foncier risquent d'accroître la concurrence entre les commerces de périphérie et de centre-ville d'une part, et entre les commerces de périphérie eux-mêmes d'autre part. Des polarités commerciales de bassin de vie où développer des réponses adaptées. Les polarités commerciales de bassin de vie du territoire jouent un rôle important dans l'organisation de ce dernier. Ils sont soit complémentaires avec les pôles majeurs et d'agglomération du territoire, soit permettent aux populations des secteurs peu dotés (Pilat, Drôme) d'accéder à une offre commerciale diversifiée et répondant à leurs besoins réguliers. Il faut aussi conforter le rôle des polarités de proximité.

Enjeu 5 : Promouvoir l'économie « présenteielle » en se basant sur le tourisme et les loisirs : le tourisme est un secteur pourvoyeur d'emplois sur le territoire: en 2014, les Rives du Rhône comptent un peu plus de 2 450 emplois salariés privés dans le secteur du tourisme/loisirs pour environ 640 établissements, soit près de 4 % de l'effectif salarié privé total. Vienne Condrieu Agglomération est l'intercommunalité qui offre le plus d'emplois dans le secteur du tourisme (près de 1060 emplois en 2016). Des axes de desserte touristiques importants : l'autoroute A7 et la RN7, Une offre importante d'hébergements touristiques, mais une répartition hétérogène, Une offre en hébergement stable qui demande à être étendue et de nombreux outils de

promotion touristique/ Il existe cinq offices de tourisme sur le territoire. Mais la lisibilité globale de l'offre touristique des Rives du Rhône n'est pas valorisée. Coordination des offres à mettre en œuvre, pour capter davantage les touristes internationaux, provenant majoritairement du nord de l'Europe et notamment des Pays-Bas et de la Belgique.

Il est nécessaire de développer des coopérations pour mieux valoriser le territoire et favoriser la mise en réseau des sites touristiques. Il n'existe pas aujourd'hui d'offre touristique « Rives du Rhône » sur le territoire, (mise en réseau des différents sites et acteurs touristiques, ainsi que les partenariats entre les différents offices de tourisme), de poursuivre la qualification et la diversification de l'offre d'hébergement dans les prochaines années et de renforcer la promotion des richesses touristiques et culturelles du territoire pour les courts séjours,

Des équipements et des événements touristiques structurants, qui peuvent faire sens ensemble avec une offre touristique riche sur le territoire avec des sites touristiques de premier plan, un territoire riche de ses multiples terroirs, un tourisme lié aux savoir-faire encore peu développés, des événements culturels majeurs, un tourisme fluvial encore peu développé, deux véloroutes qui structurent le territoire, une bonne couverture du territoire constatée en chemins de randonnées.

Il faut s'appuyer sur les sites phares du territoire et les mettre en réseaux, pérenniser, valoriser et tisser des liens entre les événements culturels majeurs du territoire (Jazz à Vienne, marchés au vin,...), équiper et valoriser le territoire pour le développement des activités itinérantes en lien avec les voies vertes et les parcours cyclables touristiques (réseau cycle/randonnée, services, hébergement,...), développer le tourisme fluvial et les activités qui lui sont liées, objectif fort pour le territoire, conforter et qualifier l'offre d'activités en plein air: l'offre d'activités de plein-air est aujourd'hui bien développée sur le territoire, notamment dans le massif du Pilat et les bords du Rhône et développer l'offre culturelle en s'appuyant sur l'existant. Le territoire des Rives du Rhône dispose de nombreux atouts en matière d'offre touristique et culturelle, tant en milieu rural que sur les secteurs les plus urbains du territoire.

Enjeu 6 : S'inscrire dans les exigences qualitatives et environnementales du XXIème siècle. Au cours des dernières décennies, les collectivités se sont souvent contentées d'attirer un maximum d'entreprises dans leurs zones d'activités sans tenir compte de la qualité architecturale et des problèmes environnementaux de ces zones. Afin de s'inscrire dans les nouvelles exigences environnementales et faire face aux problèmes liés au réchauffement climatique, les collectivités et les entreprises se doivent aujourd'hui de repenser le modèle de développement passé pour mieux en prendre compte.

Il faut donc repenser les modèles de développement : des friches industrielles et commerciales sur le territoire qu'il convient de réinvestir, une desserte en transports en commun des zones d'activités encore partielle. Bonne desserte des principales zones commerciales du territoire en TC urbain et leur raccordement aux principales zones d'habitat mais la desserte reste partielle dans les zones industrielles et artisanales (exemple : Les grandes zones d'intérêt métropolitain, Inspira, Axe 7, plateforme chimique de Roussillon et SIP Loire-sur-Rhône), ne sont aujourd'hui pas desservies par ces réseaux de TC). La nécessité de concilier développement économique et préservation des espaces agro-naturels. Aujourd'hui, du foncier agro-naturel est identifié dans les PLU et par les EPCI comme ayant vocation à accueillir du développement économique dans les prochaines années. La disparition de foncier naturel et agricole doit être limitée sur le territoire. et l'impact peut être réduit dans le cadre d'un travail avec les acteurs de l'agriculture pour préserver les espaces agricoles stratégiques (comme cela a été fait pour Axe 7), dans le cadre de compensation, par exemple en restaurant des zones humides sur d'autres parties du territoire, ou encore en requalifiant les espaces économiques existants.

Il faut donc favoriser la réhabilitation ou le renouvellement de friches et la remise sur le marché de locaux vacants. Dans ce cadre, avant toute extension ou création de nouvelles zones, il s'agira de recenser les friches et secteurs pouvant muter afin d'y installer de nouvelles activités économiques, améliorer le réseau de desserte en transports en commun et développer l'accessibilité modes doux aux zones d'activités et commerciales, privilégier le développement des ZAE et zones commerciales dans les zones de moindre impact sur la biodiversité et l'activité agricole, afin de limiter la consommation de foncier ainsi que le renouvellement urbain et l'extension des ZAE existantes avant toute création de nouvelle zone d'activités.

Des modes constructifs à mieux connecter aux enjeux environnementaux : vers des zones d'activités et commerciales de meilleure qualité, tenant compte de la biodiversité, de l'intégration paysagère et de la qualité des espaces publics et vers des zones d'activités plus économes en énergie et une industrie moins polluante. L'industrie génère 37 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) du territoire alors que la moyenne sur la région Auvergne-Rhône-Alpes s'élève à seulement 16 %. Améliorer la qualité des formes urbaines et l'intégration paysagère des zones et bâtiments d'activités en promouvant les économies de foncier (implantation du bâti, mutualisation du stationnement,...). Les anciennes zones d'activités ont été très consommatrices en foncier. Ambitionner un grand territoire à énergie positive et promouvoir les économies d'énergie et s'inscrire dans une démarche d'économie circulaire, mieux prendre en compte la biodiversité et l'environnement dans les aménagements de zones d'activités, et en faire un atout pour leur attractivité. Promouvoir les énergies renouvelables et la valorisation des énergies fatales sur les zones d'activités. La création, l'extension et la densification des ZAE doit être l'occasion de travailler au développement des énergies renouvelables dans une logique de développement durable. L'amélioration de la performance énergétique des bâtiments est également un défi majeur des prochaines décennies, tout comme l'objectif de tendre vers des zones d'activités autonomes du

point de vue de l'énergie en appliquant les principes de l'écologie industrielle (valorisation de la chaleur fatale des entreprises par exemple) ou en produisant de l'énergie sur place (panneaux photovoltaïques sur les bâtiments,...).

1.1.1.4 Un environnement et des ressources de qualité mais aux équilibres fragiles

Enjeu 1: maintenir sinon améliorer la richesse et la fonctionnalité écologique du territoire : la position géographique du territoire des Rives du Rhône le situe au carrefour de deux axes écologiques majeurs que sont l'axe Saône-Rhône en Nord-Sud, et un axe Est-Ouest qui relie les Alpes au Pilat et à la plaine du Forez, en passant par la plaine de la Bièvre. Les milieux agricoles connaissent notamment une régression de leur surface avec l'artificialisation croissante des sols et de leur qualité par l'utilisation de produits phytosanitaires. Les milieux humides sont également menacés par le « recalibrage » des cours d'eau, la pollution et le développement des plantes invasives. Le diagnostic note une disparition des pelouses sèches, sur lesquelles l'abandon des pratiques pastorales accélère la fermeture de ces milieux. Face à ces menaces, il existe un véritable enjeu de renforcement et d'homogénéisation de la connaissance.

Une richesse écologique encore inégalement connue et reconnue et liée à la diversité des milieux naturels et semi-naturels pour les raisons suivantes : 1 - fonctions paysagères, qualité de vie, 2 - fonctions écologiques (réservoir de biodiversité, corridors, diversité qui limitent la multiplication des espèces invasives, pollinisation), 3 - fonctions récréatives (randonnées, chasse...), 4 - fonctions énergétiques (biomasse, agro carburants), 5 - fonctions économiques (bois, agriculture, pollinisation), 6 - fonctions de régulation et d'épuration (crues, pollutions)... Une bonne connaissance naturaliste, qui reste néanmoins hétérogène selon les territoires : La bonne connaissance naturaliste est liée notamment à la présence de périmètres d'inventaires (27% du territoire est couvert par une ZNIEFF de type 2 et 5 % par une ZNIEFF de type 1), du PNR du Pilat (cartographie des habitats naturels) et du réseau de veille écologique mais inégale sur le territoire. Des espaces inégalement protégés : de nombreux milieux naturels bénéficient de programme de gestion ou d'inventaire. Pour autant, très peu de ces milieux naturels sont protégés strictement (0,3% du territoire). Plusieurs dispositifs sont par ailleurs déployés sur le territoire pour la gestion de milieux naturels à enjeux : 7 sites Natura 2000 couvrant près de 2 % du territoire, 33 Espaces Naturels Sensibles (7 %), le PNR du Pilat avec les « SIP » et « SEP ». Le précédent SCoT approuvé en 2012 prévoyait également une protection stricte des ZNIEFF de type 1 et des « SIP » du PNR dans les PLU. Des espèces emblématiques qui font l'objet d'un suivi particulier. D'une manière générale, les principales causes de l'érosion de la biodiversité sont la destruction, l'appauvrissement ou la fragmentation des habitats naturels, les pollutions et le changement climatique mais également le développement résidentiel.

Il faut homogénéiser la connaissance naturaliste sur le territoire: les mosaïques d'espaces agricoles et forestiers, les pelouses sèches, menacées sur l'ensemble du territoire par l'urbanisation et la fermeture des milieux, les milieux humides, les vallées humides et les îles, lînes et abords du Rhône, veiller à la préservation des espaces naturels dans leur diversité, l'ensemble des espaces naturels devant bénéficier d'un degré de préservation adapté, mieux prendre en compte les enjeux écologiques dans les choix de développement urbain. A travers leur PLU(i), les collectivités pourront renforcer la prise en compte des enjeux écologiques, notamment dans les choix de localisation des secteurs de développement, mais également au travers d'orientations d'aménagement et de programmation (OAP). (Se référer par exemple à la charte de biodiversité du syndicat mixte des rives du Rhône, et à la charte du PNR du Pilat). Il faut aussi améliorer la prise en compte de l'environnement dans les pratiques agricoles, forestières et industrielles, dans la gestion des espaces verts. Et valoriser la multifonctionnalité des espaces naturels pour mieux les préserver (espaces récréatifs, socle paysager,...) Les espaces naturels remplissent de nombreuses fonctions sur le territoire. Outre leur rôle dans le maintien de la biodiversité, ils apportent aussi des services variés à la population : réduction de la pollution et des risques, amélioration du cadre de vie, atout touristique et de loisirs

Les Rives du Rhône, sont un maillon clé du réseau écologique régional et national : le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) identifie le territoire des Rives du Rhône à l'intersection de deux axes écologiques d'intérêt majeur, régional ou national : l'axe Saône-Rhône en Nord-Sud et un axe Est-Ouest qui relie les Alpes au Pilat et à la plaine du Forez en passant par la plaine de la Bièvre. Des déplacements qui s'appuient très souvent sur les cours d'eau et leurs abords et une matrice agricole, support de biodiversité important : Les espaces agricoles participent également au maintien de la biodiversité. Ils représentent près de 50 % du territoire des Rives du Rhône en 2015 et constitue un habitat privilégié pour plusieurs espèces (exemple : le busard cendré ou la chouette chevêche)...Les pelouses sèches: un entretien des milieux naturels favorable à la biodiversité ; avec la régression du pâturage, les pelouses tendent à évoluer vers des landes progressivement colonisées par le chêne pubescent ou le charme. L'urbanisation, dans certains secteurs (mitage en périphérie d'Annonay...), la plantation de vignes sur les coteaux ou la gestion non adaptée des pelouses sur les digues sont également à l'origine de la régression de la biodiversité associée à ces milieux. Des enjeux de continuité entre les réservoirs de biodiversité du territoire : plusieurs corridors écologiques d'intérêt régional sont identifiés et répertoriés. Des continuités écologiques fortement altérées par le faisceau d'infrastructures dans la vallée du Rhône. Les grandes infrastructures linéaires A7, N7, RD1086, RD86, RD820, RD121, RD82, RD1082, RD519, RD41, RD75 et RD502 et les voies ferrées en rive droite et gauche du Rhône ainsi que la LGV constituent également des infrastructures difficilement franchissables, voire infranchissables.

Il est nécessaire de préserver, voire restaurer les continuités écologiques majeures, en particulier dans le couloir rhodanien. Les acteurs du territoire devront veiller à préserver la trame verte et bleue en identifiant et protégeant les éléments qui la constitue et en restaurant les continuités nécessaires à son bon fonctionnement, veiller à préserver les espaces supports aux déplacements des espèces entre les réservoirs de biodiversité locaux en les améliorant. Certains de ces axes sont d'ores et déjà protégés par des dispositifs réglementaires ou contractuels, d'autres devront faire l'objet d'une attention particulière pour garantir leur fonctionnalité écologique, à travers la maîtrise de l'urbanisation via les PLU. Mais aussi de mieux prendre en compte les enjeux de continuité écologique dans les choix de développement et les opérations d'aménagement. Lors de l'élaboration de leurs projets, les acteurs du territoire devront prendre en compte les enjeux de continuités écologiques en favorisant leur maintien, mais aussi en restaurant certaines continuités écologiques et de faire de la trame verte et bleue un atout dans la structuration et la valorisation du territoire .

Enjeu 2 : Entretien et valoriser les ressources, nombreuses et diversifiées. Le foncier est un outil stratégique et vecteur d'enjeux avec une artificialisation des sols croissante et diffuse... ..mais qui ralentit au cours des dernières années. Ces dernières décennies, le développement résidentiel s'est fait plus diffus sur l'ensemble du territoire. Le diagnostic établit une projection marquante en prolongeant les tendances observées entre 2000 et 2015 (3 600 hectares artificialisés), l'artificialisation toucherait 6 000 hectares supplémentaires entre 2015 et 2040. Nécessité de maîtriser l'artificialisation. La périurbanisation et la perte d'attractivité des principales communes urbaines qui favorisent la consommation d'espaces (la maison individuelle consommatrice d'espaces) Une disparition des terres agricoles tout en observant depuis 2009 un très fort ralentissement de la disparition des espaces agricoles, révélateur des politiques de préservation mise en place dans les PLU notamment et des espaces forestiers relativement stables.

Il est indispensable de rompre avec la dispersion de l'habitat : au cours des dernières années, l'urbanisation s'est principalement réalisée de manière diffuse (urbanisation le long des voies, mitage,...), de réinvestir le tissu urbain existant (comblement de dents creuses, démolition-reconstruction/rénovation et densification). Proposer une offre nouvelle en logements tout en ne consommant pas de foncier agricole ou naturel, de promouvoir des modèles de développement et d'aménagement plus économes en foncier, et de mettre en place des politiques publiques permettant la maîtrise du foncier. L'émergence de projets qualitatifs est souvent plus onéreuse que la construction au coup par coup.

Une ressource en eau abondante mais vulnérable: le territoire compte plus de 1 000 km de cours d'eau permanents et plus de 2 000 km de cours d'eau intermittents. Le réseau hydrographique est réparti en 7 sous-bassins versants : Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône Méditerranée englobe l'ensemble du territoire du SCoT car son périmètre d'intervention est celui du bassin hydrographique du Rhône. Le SDAGE 2016-2021 est actuellement en vigueur et opposable. Plus localement, il existe deux schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE), ainsi que six contrats de rivière compatibles avec les orientations du SDAGE. A noter que le 1er janvier 2019, les Syndicats de rivières Bièvre Liers Valloire (SAGE), 4 Vallées, Sanne et Varèze ont fusionné pour devenir le SIRRA (Syndicat Isérois des Rivières Rhône Aval). Cela permettra, dans les prochaines années, de répondre en grande partie au problème des territoires « orphelins ». Depuis 2009, les analyses effectuées tendent à indiquer une tendance à la dégradation de la qualité écologique des eaux superficielles entre 2009 et 2013 avec : - 41% des cours d'eau dont la qualité est restée stable - 39% ont connu une détérioration de leur qualité - 20% des cours d'eau ont vu leur qualité s'améliorer. La détérioration de l'état écologique des cours d'eau est particulièrement significative en rive droite du Rhône où les cours d'eau ont vu leur qualité écologique se dégrader. Concernant l'aspect quantitatif des masses d'eaux souterraines, la majorité ne présente pas de problème particulier. Concernant l'aspect qualitatif, celui-ci va de mauvais état à bon état selon les masses d'eau. A noter qu'un objectif d'atteinte du bon état a été fixé à 2027 pour les masses d'eau présentant un état qualitatif médiocre ou mauvais. La gestion de l'eau destinée à la consommation humaine est actuellement organisée en 33 collectivités organisatrices : 15 syndicats d'eau et 20 communes isolées. Le territoire est alimenté par 125 captages publics, dont 111 sont situés sur le territoire et 14 à l'extérieur. 12 captages répartis sur 4 sites de prélèvements sont identifiés comme des captages Grenelle (Sur le territoire, 4 captages « Grenelle » ont été identifiés : 3 sur la commune d'Agnin et 1 sur la commune de Manthes).Le taux de conformité des systèmes d'assainissement est globalement bon, qu'il s'agisse des eaux usées et des eaux pluviales.

Il faut définir des objectifs de développement qui tiennent compte de la disponibilité de la ressource en eau potable et des risques de déficit à venir. Les objectifs d'accueil de population et d'activités définis dans le SCoT devront tenir compte des capacités de la ressource en eau. Mieux maîtriser la consommation d'eau potable : les collectivités devront continuer à accompagner cette tendance par la mise en place d'actions auprès des habitants. Protéger la ressource en eau potable et sécuriser l'alimentation des territoires. Des mesures seront à prendre pour protéger les captages d'eau potable. Les objectifs de développement urbain devront prendre en compte la capacité des systèmes d'alimentation en eau potable à assurer la distribution de l'ensemble de la population. Améliorer la qualité des cours d'eau et des eaux souterraines. A l'échelle du territoire, la qualité écologique tend à se niveler vers un état moyen / médiocre. L'inversion de cette tendance nécessitera une modification des pratiques artisanales, industrielles et agricoles. Poursuivre et étendre les démarches de gestion intégrées des bassins versants : le territoire est

couvert par plusieurs SAGE et contrats de rivière. Toutefois, il existe un certain nombre de communes qui ne sont pas couvertes. Il conviendra pour ces dernières de se rapprocher de structures existantes ou d'en créer de nouvelles pour assurer une meilleure gestion intégrée des bassins versants.

Des potentiels de développement des énergies renouvelables: une part importante du nucléaire dans la production énergétique du territoire, suivi par l'énergie hydraulique. Plus de 90 % de la production énergétique du territoire est d'origine nucléaire (contre 50 % en ex-Rhône-Alpes). Cette énergie dépend d'une ressource externe mais génère des emplois et des savoirs faire spécifiques sur le territoire. Loin derrière le nucléaire, près de 7,6 % de l'énergie produite est d'origine hydroélectrique, ce qui en fait la première énergie renouvelable. Le potentiel hydroélectrique régional est déjà largement exploité tout comme le cours du Rhône avec, sur le territoire, les centrales de Vaugris et Sablons (exploitées par la CNR). Par ailleurs, la création de nouvelles installations est aujourd'hui très compliquée dans un contexte de contraintes environnementales de plus en plus fortes. Des énergies renouvelables aujourd'hui marginales dans la production mais qui ont un potentiel de développement important : Le bois énergie dont en 2015, la puissance totale sur le territoire s'élève à 79 100 KW. Le bois énergie permet le stockage ainsi que la production thermique à haute température (comme le fioul ou le gaz) contrairement à la majorité des filières renouvelables. Toutefois, le bois-énergie étant un facteur important de pollution aux particules fines, un des enjeux réside dans le remplacement des vieux équipements par des poêles et chaudières plus performantes et moins émettrices. L'énergie solaire photovoltaïque : 2385 installations photovoltaïques sont recensées (OREGES 2015). Le territoire possède un fort potentiel en matière d'installation de panneaux photovoltaïques en toiture : surfaces de toitures importantes en habitat (majorité de logements individuels) et à valoriser en commerce/tertiaire. L'énergie solaire thermique : Le nombre d'installations solaires thermiques recensées représente moins de 1% des logements équipés. Le gisement brut est donc important et renvoie encore une fois à la surface de capteurs installables sur le territoire. Dans le cadre de son Schéma Régional Eolien, l'ex région Rhône-Alpes a procédé à l'évaluation du potentiel éolien de son territoire. Le territoire du SCOT couvre partiellement 4 zones de développement potentielles: Ardèche verte – Pilat Sud , Nord Drôme, Ouest Isère, Mont du Lyonnais (p269). La géothermie de très basse et de basse énergie (pour laquelle les profondeurs mises en jeu sont plus faibles et les investissements maîtrisés), peut représenter une solution déployable à l'échelle des particuliers, du tertiaire ou de l'industrie. Le biogaz : 2 installations de production de biogaz sont présentes sur Vienne et Laveyron. Seule la station d'épuration de Reventin-Vaugris qui a fait l'objet de travaux d'extension et de modernisation en 2017, dispose d'un processus de valorisation du biogaz issu de la digestion des boues. Un chantier de construction d'une unité de méthanisation sur la zone de Munas, a débuté en 2015 à Ardoix. Un projet privé de méthanisation à la ferme (Agrométhéa) doit également voir le jour à Eyzin-Pinet. Le réseau de chaleur ou de froid ne sont pas à proprement parler des dispositifs renouvelables mais ils permettent de mobiliser ces énergies alternatives de façon massive. Les secteurs les plus denses du territoire présentent le meilleur potentiel de déploiement. La valorisation de la chaleur fatale : la qualification du gisement de chaleur fatale sur le territoire nécessiterait une étude approfondie ad hoc et une mobilisation importante du tissu industriel du territoire. Le diagnostic note néanmoins que les sites industriels important le long du Rhône (et en particulier la plateforme de Roussillon) constituent vraisemblablement un gisement important de chaleur fatale, à proximité de tissus urbains parfois denses (centres villageois). De nombreuses démarches en cours à différentes échelles sur les questions énergétiques : Le schéma régional climat air énergie (SRCAE) fixe comme objectif d'atteindre 30 % d'énergie renouvelable dans la production d'énergie finale en 2020. Cet objectif est décliné dans les Plans Climat Energie Territoriaux (PCET) départementaux (5 départements) et territoriaux (ex ViennAgglo, ex-Pays Roussillonnais et Parc du Pilat) afin d'agir sur les déplacements, la production locale d'énergie renouvelable, le bâtiment et l'agriculture. Des démarches TEPOS/TEPCV existent de même sur une partie du territoire. Les PCAET de Vienne Condrieu Agglomération, Annonay Rhône Agglo, Pays Roussillonnais/Territoire de Beaurepaire et de Porte de Drôme-Ardèche sont actuellement en cours d'élaboration.

Il faut donc réduire les consommations d'énergie pour limiter la pression sur les ressources dans un contexte de changement climatique et de variations du prix des énergies fossiles : les collectivités devront favoriser la mise en place d'actions permettant cette réduction, telle que l'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments, le développement d'une offre alternative au transport routier (TC, report modal des marchandises),... et définir, dans la concertation, la mobilisation des gisements importants du territoire (biomasse, géothermie, solaire, éolien, agro-ressource,...) pour développer la part des énergies renouvelables dans la production et la consommation, tout en étant écologiquement responsable.

Un territoire producteur de matériaux : de nombreuses carrières en activité et des gisements importants et de qualité qui s'inscrivent dans le cadre des schémas départementaux des carrières : Les matériaux de carrières sont des ressources pondéreuses à faible valeur ajoutée. Il est donc intéressant de disposer de cette ressource à proximité pour limiter les coûts financiers et énergétiques d'un transport sur une plus longue distance. Un certain nombre de sites ont été identifiés. Des besoins en matériaux importants dans la région : d'après les projections établies par l'UNICEM (Union nationale des industries de carrières et matériaux de construction), il apparaît qu'à l'horizon 2024, les besoins du territoire ne seront plus assurés par les capacités maximales autorisées du territoire. Le cadre régional « matériaux et carrières » élaboré par la DREAL en 2013 identifie un enjeu « d'approvisionnement sur le long terme des bassins régionaux de consommation par la planification locale et la préservation des capacités d'exploitation des gisements existants ». Le gisement que constitue le recyclage des matériaux du BTP n'est pas pleinement exploité et pourrait venir compenser, pour partie, de nouvelles extractions. Un schéma régional des carrières est également en cours d'élaboration à l'échelle de la région Auvergne-

Rhône-Alpes. Les établissements publics porteurs de SCoT sont associés à cette démarche pilotée par la DREAL. Il s'agit de promouvoir une exploitation raisonnée des carrières, pendant et après leur exploitation (limitation des impacts paysagers, environnementaux et agricoles) et leur remise en état finale après l'exploitation. Favoriser les innovations et synergies entre industrie, agriculture et environnement (production biomatériaux, agro-ressource...), tout en étant écologiquement responsable. Parmi les principes de la chimie verte figure la valorisation des produits végétaux et agricoles, comme par exemple les agro-matériaux (plastique vert, fibre de lin). La présence de plateformes chimiques, d'industrie agro-chimique et d'activités agricoles et sylvicoles variées sur le territoire suppose un réel potentiel à exploiter et de nouvelles synergies à explorer. Des liens et appuis auprès du pôle de compétitivité Axelera sont sans doute à développer.

Les déchets, une ressource valorisable : les intercommunalités doivent gérer la collecte et le traitement des déchets (ou le transfert vers les centres de traitement). Des plans départementaux sont à prendre en compte : plusieurs documents de cadrages réalisés par les départements sont à prendre en compte : 4 plans départementaux d'élimination des déchets ménagers et assimilés (PDEMA) ou plans de prévention et de gestion non dangereux (PPGDND). Documents Approbation Révision PDEMA Loire 24/01/1996 Juillet 2010. Plan Interdépartemental d'élimination des déchets (PIED) Drôme Ardèche 09/11/2005. PDEMA Isère 16/10/1996 10/02/2005 PDEMA puis PPGDND Rhône 26/01/1996 Février 2014 Le développement du tri sélectif et de la valorisation des déchets : la collecte du tri sélectif (plastique, fer, aluminium, papiers, carton et verre) a été instaurée sur l'ensemble du territoire (installation de points d'apport volontaires pour la collecte sélective ou au porte-à-porte). En revanche, la collecte sélective de la Fraction Fermentescible des Ordures Ménagères (FFOM) concerne seulement les départements de l'Isère et de la Drôme. Une partie importante des déchets inertes est valorisée comme matériaux de construction de travaux publics (remblais, assises de chaussées, etc.) ou dans le cadre de réaménagement de carrières disposant d'une autorisation d'exploiter. Les déchets non dangereux du bâtiment ne sont pas assez valorisés (hormis les métaux). Des centres de tri spécifiques et automatisés se développent assurant ainsi une meilleure valorisation afin d'économiser les ressources naturelles. En lien avec le Grand Projet Régional Rhône Médian, de nombreuses autres ressources mobilisables sont mises en évidence dans le cadre des réflexions liées à l'écologie industrielle

Il est nécessaire de s'inscrire en cohérence avec les politiques départementales de gestion des déchets : des schémas de gestion des déchets sont en vigueur à l'échelle départementale sur l'ensemble des Rives du Rhône. Les collectivités devront mettre en place les actions nécessaires à la mise en œuvre de ces plans. S'agissant des déchets du BTP, un plan de gestion a été élaboré à l'échelle de la Métropole de Lyon (élargi à l'ex Région de Condrieu). Réduire les déchets à la source : la croissance démographique et l'attractivité économique du territoire présente un véritable risque d'augmentation des déchets produits. Un état des lieux des déchets produits et des pratiques locales permettrait d'engager une véritable réflexion en matière de réduction à la source des déchets Développer les filières de recyclage et valorisation des déchets (Matériaux de BTP, déchets industriels et agricoles, boues de stations d'épuration) pour en faire une nouvelle ressource : ce processus correspond à la définition de l'écologie industrielle, projet porté par le Grand Projet Rhône Médian. Ce genre de démarche peut être appliqué à tous les types de déchets. Assurer la reconversion des sites de stockage de déchets : les sites de stockage de déchets présentent des risques sanitaires et environnementaux importants qu'il faut anticiper avant la cessation de l'activité. Ils peuvent ainsi être valorisés pour de nouvelles fonctions (projets de centrales photovoltaïques par exemple).

Enjeu 3 : Positionner le paysage comme une composante à part entière du projet. Les 1866 km² du territoire du SCOT, représentent la moitié ou le tiers d'un département français. Le diagnostic note qu'à cette échelle, l'analyse paysagère ne peut être qu'à grande maille et synthétique. Elle cherche d'une part, à mettre en exergue les grands traits caractéristiques des différents paysages et, d'autre part, à dégager les dynamiques qui génèrent des évolutions paysagères. Des paysages et patrimoines variés et de qualité: plusieurs entités paysagères et éléments structurants du paysage sont présentés dans ce diagnostic, partant de la géographie telle qu'elle se présente de part et d'autre de la vallée du Rhône : une rive droite, montagneuse avec les premiers reliefs du massif central, une rive gauche au relief de plaine et de douces collines, oscillant entre 200 et 400 m. A noter que les blocs paysagers sont abordés de façon schématique (sous forme de graphiques ou de coupes transversales par exemple) montrant les relations entre le plateau, le coteau et les vallées. Sont ainsi déclinées les grandes entités suivantes : 1. Vallée du Rhône et Côtiers Rhodaniens 2. Massif du Pilat : versant du Giers et plateau d'Echalas, plateau de Condrieu, plateau de Pélussin 3. Haut Vivarais : plateau d'Annonay et d'Eclassan, vallée de la Cance et val d'Ay 4. Balmes viennoises 5. Le Roussillonnais et ses coteaux : Plaine du Saluant, plateau de Louze, coteaux et agglomération 6. Collines de Bonnevaux 7. Plaine de Bièvre Valloire 8. Vallée de la Galaure

Les espaces urbanisés : l'implantation des villages dans leur site : historiquement, les villages s'implantaient dans leur site en s'adaptant à la topographie et au climat, en recherchant la présence de l'eau, la moindre exposition au vent dominant et à la pluie, la facilité de circulation, l'accessibilité rapide aux espaces agricoles. Ces principes bioclimatiques doivent pouvoir inspirer les conceptions urbaines et architecturales contemporaines. 4 types d'implantation sont ainsi répertoriés dont il conviendra d'en respecter les caractéristiques dans le cadre d'aménagements futurs. Les enjeux de mise en valeur et développement urbain sont ainsi posés et seront différents selon ces cas. Toutes les communes du territoire sont organisées autour d'un centre ancien

composé d'un tissu bâti traditionnel généralement d'origine rurale. Ainsi des « cœurs de village » continuant d'avoir une fonction de centre-bourg, en accueillant généralement les équipements administratifs

Patrimoines historiques et architecture: le territoire accueille 4 sites classés et 11 sites inscrits ainsi que 139 monuments protégés (80 inscrits et 49 classés), répartis sur l'ensemble du territoire. La commune de Vienne accueille à elle seule 37 monuments. Les mesures de protection spécifique attachées à ces différents classements sont à prendre en compte et à respecter dans tout projet d'aménagement ou de construction. Sur le territoire, trois Sites Patrimoniaux Remarquables (ex ZPPAUP ou AVAP) sont recensées, à Vienne, Malleval et Revel-Tourdan et deux sont en cours d'élaboration sur les communes d'Annonay et Pélussin. Il convient d'y ajouter le petit patrimoine et le patrimoine industriel mais également 2000 entités archéologiques répertoriées.

Il s'agit de préserver et valoriser les paysages structurants et emblématiques, les grands ensembles remarquables repérés dans les entités paysagères ci-avant, lesquelles marquent et structurent le paysage à grande échelle du territoire par leur forte ou importante présence. A ce titre, ils méritent des attentions et mesures particulières dans ce SCoT. –Les Crêts du Pilat et leurs larges pentes boisées font l'objet d'une politique de protection et mise en valeur par le Parc Naturel Régional du Pilat. Les orientations et prescriptions de sa charte guident et sont intégrées au présent SCoT. –Les paysages pentus, viticoles et boisés, de la côtère rhodanienne ont fait l'objet d'un plan paysage et d'un Schéma de Secteur de la Côtère Rhodanienne qui ont été repris et synthétisés. –Le fleuve Rhône dont les fréquentations augmentent mérite une vision d'ensemble, sur ses deux rives si différentes.

Préciser davantage et à une échelle plus fine les patrimoines naturels et bâtis, remarquables et vernaculaires, repérés dans la description de chaque entité paysagère et comme patrimoine historique (haies, alignements d'arbres, ripisylves, lisières forestières, arbres isolées, silhouettes de village, Monuments Historiques, etc.). Ils devraient pouvoir être enrichis et localisés à l'échelle des Plans Locaux d'Urbanisme PLU. Préserver et valoriser les vues sur le grand paysage, sur les silhouettes de bourg et le patrimoine remarquable : Les très nombreux points de vue, depuis le haut des côtères, cols, buttes ou routes, comme les routes en balcon dans le massif du Pilat (portées au Plan du Parc), contribuent énormément à la qualité paysagère et la qualité de vie des habitants locaux et des touristes. Les plus importants ont été repérés et leur protection peut être assurée par des prescriptions des documents SCOT et PLU. Maintenir des espaces de respiration paysagère : L'alternance entre espaces bâtis et non bâtis rythme la découverte ou le parcours quotidien d'un territoire. Aussi est-il important, dans les zones à pression urbaine en particulier, de préserver les espaces dégagés de constructions et équipements divers pour alterner les ambiances. Mettre en valeur les cours d'eau et leurs abords : Les très nombreuses rivières structurent les vallées perpendiculaires au Rhône, et leurs ripisylves sont bien présentes côté rive gauche surtout. Dans le cadre des PLUi, des plans ou schémas d'ensemble peuvent être élaborés et présentés une vision d'ensemble sur ces objectifs à inscrire dans le PADD ou/et une Orientation Particulière d'Aménagement thématique.

Des équilibres fragiles en évolution : les paysages naturels et urbains sont en permanentes évolutions, sous l'effet des changements sociétaux, techniques et climatiques. Une vallée du Rhône saturée : l'urbanisation historique de la vallée s'est fortement accrue ces 60 dernières années. Le long de ses routes historiques, sur les 2 rives du fleuve (N7 et ex N86), et des deux autres voies de transports majeurs que sont l'A7 et la voie ferrée Lyon-Marseille, le tissu urbain est devenu quasiment continu, même si son ampleur diffère. Aujourd'hui, de part et d'autre du Rhône, dans une bande de 2 à 3 km de large à l'est, et de 300 à 500 m à l'ouest, les espaces agricoles, naturels ou forestiers sont minoritaires. Pourtant, terres alluviales ou limoneuses sont propices à l'agriculture, en particulier au maraîchage en rive droite. Ils restent convoités par les porteurs d'aménagement, en particulier à des fins d'accueil d'activités économiques, les espaces fonciers non bâtis devenant très rares entre Lyon et Avignon. Autour des noyaux anciens se sont développées les vastes agglomérations viennoise et roussillonnaise, mais aussi les extensions de chacun des villages traversés, en particulier le long des voies. Les zones d'activités, commerciales ou mixtes le plus souvent forment désormais les entrées d'agglomérations ou de villages. Ces aménagements déjà anciens se sont développés de façon débridée, rudimentaires et renvoyant une image peu esthétique du territoire..., le tout, au détriment d'une forme de maintien de la végétation. La requalification et le renouvellement de ces sites anciens est un enjeu majeur, voire prioritaire, en particulier autour de l'agglomération roussillonnaise, du Péage de Roussillon à St Vallier ; sporadiquement le long de l'ex RN 86 (Ampuis, Chavanay) et entre Chasse sud et Vienne nord. Les espaces naturels ou encore dégagés autour des rivières, et en particulier à leur embouchure sur le Rhône, sont aussi des coupures plus modestes, mais bien perceptibles au quotidien et de qualité. Pour préserver ces équilibres, deux documents, prévus par l'ancien SCOT, ont été élaborés et ont été repris : Le Schéma d'Aménagement de l'Agglomération de Roussillon – St Rambert d'Albon (SAARA) pour restructurer sur le long terme tout le tissu de cette vaste agglomération et valoriser ses potentiels et le Schéma de Secteur de la Côtère Rhodanienne qui fixait les orientations d'aménagement et d'urbanisme à 15 ans.

Un développement urbain ... péri-urbain : sur les plateaux et dans les vallées de part et d'autre de la vallée du Rhône, la nature domine encore très largement le paysage : cultures céréalières ou autres, arboriculture, prairies, bois et forêts... Toutefois, du fait de la croissance résidentielle vécue depuis plusieurs décennies, les tissus urbains occupent une part croissante dans le paysage par la part prise par les secteurs pavillonnaires à l'entrée et sortie de villages et le long des voies, l'implantation de nombreuses constructions sur les coteaux ou coteaux, visibles de loin, –des constructions diffuses, autour des fermes ou petits hameaux très nombreux dans ces régions d'habitat dispersé.

L'analyse du précédent SCoT a mis en évidence une nette diminution des surfaces artificialisées à des fins résidentielles puisque « Après une augmentation d'environ 100 ha/an en moyenne entre 2000 et 2009, celle-ci a été réduite de 25 % pour atteindre 75 ha/an en moyenne, entre 2009 et 2015 ». La dynamique vertueuse est enclenchée et doit se généraliser. Des villes à potentiel : le diagnostic constate toutefois les efforts consentis par les communes, lesquelles ont d'ailleurs mené d'importants travaux d'aménagement et de mise en valeur de leur centralité pour qu'elles restent des lieux de vie conviviaux. La politique de densification des centres, promue par le précédent SCoT en particulier autour des gares, est en cours et peut se poursuivre, même si le foncier disponible devient rare et si les capacités de renouvellement s'amenuisent. Une déprise agricole dans les pentes et l'avancée de la forêt : la tendance commune à l'enfrichement et à la descente des boisements sur le bas de pentes jusque-là pâturées ou cultivées, liés à l'abandon de certaines activités agricoles (la diminution de l'élevage et la mécanisation) a eu parallèlement vu se développer une forme d'urbanisation diffuse sur ces mêmes pentes... La réduction drastique des zones d'habitat diffus a commencé pour être appelé à disparaître.

Il faut améliorer la qualité des entrées d'agglomérations, villes et villages et des abords des axes structurants qui passe par l'exigence de renouvellement urbain, la requalification des espaces publics et routiers, l'arrêt des extensions urbaines linéaires (déjà commencée). Reconquérir les cœurs urbains et favoriser la nature en ville : la complexité des opérations à mener et leur coût restent toutefois des freins importants à leur multiplication mais il est acté le fait d'avoir à amplifier l'effort. Améliorer l'intégration des nouvelles constructions dans leur environnement naturel et bâti : Les PLU doivent et peuvent améliorer leur contenu en la matière par : le choix judicieux des secteurs à renouveler ou urbaniser, avec le respect des éléments constitutifs du site (topographie, eau, végétation, murets, puits). Les orientations d'aménagement et le règlement pour éviter les bouleversements de terrains (talutage et enrochements excessifs), le positionnement anarchique du bâti sur sa parcelle, les volumes et hauteurs, le traitement des façades et de leur couleur (souvent trop blanche ou éclatante) et celui des clôtures (parpaings non enduits, murs végétaux trop hauts, esthétiques diverses...)... L'orientation générale étant de construire dans les enveloppes urbaines existantes, les réflexions et règlement d'urbanisme doivent aussi s'orienter plus finement sur les questions d'intégration dans le tissu bâti: prise en compte de sa morphologie, de ses caractéristiques architecturales, de son organisation, etc. Apporter une attention particulière sur la qualité des interfaces entre les espaces bâtis et les espaces agro-naturels, en tenant compte d'un traitement plus raisonné, respectant l'intérêt écologique et paysager des aménagements.

Enjeu 4 : Limitier la vulnérabilité et l'exposition aux risques et nuisances d'aujourd'hui comme de demain. Les risques naturels et technologiques font l'objet d'importants efforts de prévention (plans de prévention des risques d'inondation et des risques technologiques, atlas de zones inondables, carte des aléas...). Il est essentiel d'identifier les territoires les plus exposés aux risques et d'adapter les politiques de développement afin de réduire l'exposition des populations. Sur le territoire, par exemple, 112 communes sur 153 sont concernées par le risque d'inondation, et 47 communes sont situées dans le périmètre du plan particulier d'intervention (PPI) nucléaire de la centrale de Saint Alban – Saint Maurice-l'Exil. De nombreuses communes sont concernées par les risques SEVESO, sismiques, ou de mouvement de terrain...

De nombreux risques industriels et technologiques: les installations Seveso: sur le territoire des Rives du Rhône, 23 établissements sont classés Seveso, dont 17 classés seuil haut (16 en Isère). Les entreprises classées Seveso sont principalement localisées à Salaise-sur-Sanne (plateforme chimique) et à Chasse-sur-Rhône (zones industrielles de la vallée du Rhône). Les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) soumises au régime de l'autorisation sont recensées sur le territoire. Les Plans de Protection des Risques Technologiques (PPRT) vont contribuer à définir une stratégie de maîtrise des risques sur les territoires accueillant des sites industriels à risque. Combinant réduction des risques à la source, réglementation de l'urbanisation et des constructions, mesures foncières pouvant aller jusqu'à l'expropriation, ces plans seront des leviers puissants pour l'action publique. Sur le territoire, 2 sites SEVESO seuil haut ne disposent pas de PPRT. Il s'agit de TREDI à Salaise-sur-Sanne et du Sita REKEM, situé à Roussillon. Deux établissements à risque disposent d'un PPRT, sans toutefois être classés SEVESO : - Le site Novapex (stockage souterrain) au Grand Serre. Les ICPE sont réparties de la manière suivante : - 48 ICPE en Isère, principalement sur les communes de Salaise-sur-Sanne (6), Reventin Vaugris (6), Roussillon (5) ou Vienne (5) - 48 ICPE dans la Drôme notamment à Albon (4), Andancette (4), Anneyron (6) ou St-Vallier (5) - 40 en Ardèche, dont 10 à Annonay - 4 dans la Loire, à Maclas (2) et Pélussin (2) - 18 dans le Rhône, principalement à Ampuis (5) et St-Romain-en-Gal (4) 329 - Le site Storengy (ex. GDF, stockage souterrain de gaz) à Tersanne Plans d'intervention nucléaire. Sur le territoire, 47 communes sont concernées par le Plan Particulier d'Intervention (PPI) du risque nucléaire, qui définit l'organisation mise en œuvre par les exploitants nucléaires et les services de l'Etat pour gérer une situation de crise dans un périmètre de 2 km, 5 km et 10 km autour du Centre de Production Nucléaire (CPN).

Transport de matières dangereuses (route, fer, canalisations) : le trafic se répartit au deux tiers sur les voies routières et pour un tiers sur les voies ferrées. Les transports fluviaux, aérien et les réseaux de canalisations ne représentent que 5 % du trafic. Sur le territoire, les risques liés au transport de matières dangereuses concernent 106 communes soit près de 2/3 des communes.

Le risque de rupture de barrage : le territoire est concerné par l'onde de submersion définie dans le cadre de la préparation du Plan Particulier d'Intervention (PPI) du barrage de Vouglans situé dans le département du Jura. Une rupture, totale et instantanée, du barrage entraînerait celle des barrages aval sous l'effet de l'onde. Les 52 communes situées dans le couloir du Rhône sont concernées par ce risque. De plus, les inondations historiques du Rhône, parfois récentes (1993, 1994, 2002, 2003) ont montré que les ruptures de digue constituent un risque important pour les vies humaines. Le recensement conduit dans le cadre de l'Etude Globale Rhône en 2002, a mis en évidence l'importance des digues existant le long du Rhône : 1000 km de digues pour une longueur totale du fleuve de 480 km. Un des enjeux du volet « Inondations » du Plan Rhône consiste justement à éviter ces ruptures de digue en fiabilisant les ouvrages existants qui protègent les lieux densément urbanisés. L'objectif fixé est de fiabiliser 50 % des digues du Rhône d'ici 2015. Les risques miniers : 116 ouvrages miniers sont recensés sur le territoire, dont 12 sont encore en cours d'exploitation. La connaissance de ces sites est importante pour la prévention des risques d'effondrement et d'affaissement de terrain.

Il est indispensable de prendre en compte les risques dans les choix de développement et limiter l'exposition des populations (en intégrant les réglementations en vigueur en termes de risque) Identifier et prendre en compte les sites pollués ou potentiellement pollués : à partir des diagnostics effectués, des politiques volontaristes pourraient traiter de la question de la dépollution ou reconversion des sites pollués. Concilier la prise en compte des risques et le potentiel de développement des activités économiques. L'implantation de nouvelles activités prendra en compte l'existence des risques, qui représente notamment un fort enjeu dans la vallée du Rhône. L'enjeu est de ne pas renforcer l'exposition des hommes et des biens aux risques existants.

Une vulnérabilité forte aux aléas naturels, notamment liés aux inondations: sur 112 communes du territoire concernées par le risque d'inondation seulement 79 possèdent un document de prévention des risques d'inondation (soit un peu plus de 40 %). A noter également, le Territoire à Risque Important (TRI) de Vienne, défini par arrêté du 20 décembre 2013 et dont la cartographie des phénomènes d'inondation a été élaborée pour les débordements du Rhône et de la Gère sur 30 communes. Une SLGRI (stratégie locale de gestion du risque inondation) a été élaboré par les services de l'Etat sur un périmètre plus large que le TRI et arrêté en 2017. Ces nouveaux outils doivent conduire à repenser un développement du territoire capable de « vivre avec les inondations ». Le territoire est aussi concerné par le TRI de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise, approuvé en juin 2017, pour la commune de Saint-Romain-en-Gier et par la SLGRI associée pour les communes de Saint-Romain-en-Gier, Echallas, Trèves et Longes. Les objectifs associés sont les mêmes que pour le TRI de Vienne.

63 communes exposées au risque de mouvements de terrain : dans les cas où des cartes d'aléas ont été réalisées, des règlements s'imposant aux PLU fixent les aptitudes à l'aménagement et les règles de constructibilité de ces secteurs. Sur le territoire, 7 communes bénéficient d'un « PPR mouvements de terrain » : Agnin, Estrablin, Pont-Évêque, Sonnay, Vienne, Chanas et Les Côtes d'Arej. 336 Par ailleurs, 11 communes concernées par des risques d'inondation par coulées de boues suite au ruissellement, disposent d'un document de prévention des risques d'inondation. Ce risque est également identifié sur 17 autres communes. Feux de forêts : l'Ardèche et le Pilat exposés, 76 communes sont concernées par des risques liés aux feux de forêt, dont 13 communes ardéchoises courant un risque potentiel moyen à important, du fait d'une proximité de la forêt avec les zones urbaines. De nombreuses communes exposées au Radon, gaz radioactif : 80 communes du territoire sont concernées par un risque potentiel au radon élevé et 73 par un risque faible, obligeant à la mise en œuvre de précautions notamment lors de la réalisation de bâtiments neufs et de travaux sur des bâtiments existants : La frange Ouest du territoire sous risque de sismicité : les communes des Rives du Rhône sont toutes concernées par un aléa sismicité de type modéré à l'exception de 29 communes de la frange Ouest du territoire qui sont en zone de sismicité faible.

Prévenir les inondations, connaître et faire connaître le risque : L'enjeu porte sur le renforcement de la connaissance et sur une meilleure prise en compte des modes de vie des habitants exposés aux risques à l'échelle locale. : Les documents de planification devront intégrer les plans de préventions des risques en vigueur afin de localiser les secteurs de développement les moins exposés au risque. En l'absence de tels plans, les documents de planification devront déterminer les conditions permettant d'assurer la prise en compte du risque inondation. :Les choix de localisation des secteurs de développement seront justifiés au regard de la prise en compte du risque inondation. Les documents de planification proposeront des orientations d'aménagement limitant le risque d'inondation (limitation des volumes d'eau rejetés dans les ruisseaux et cours d'eau, maintien de secteurs perméables, collecte des eaux pluviales, ...)

Prendre en compte l'ensemble des risques dans les choix et modèles de développement Les choix de localisation des secteurs de développement seront justifiés au regard de la prise en compte de l'ensemble des risques naturels (feux de forêt, sismicité, etc.). Les aménagements devront prendre en compte l'ensemble des règles constructives liées aux risques naturels.

Des adaptations nécessaires aux évolutions écologiques et climatiques. Sur le territoire, les évolutions climatiques pourraient se traduire par 1 - Une augmentation de la fréquence des phénomènes caniculaires, présentant un risque de surmortalité chez les plus de 70 ans, 2.- Une augmentation de la fréquence des phénomènes de retrait gonflement d'argile consécutifs, 3 - Une accentuation de la variabilité des débits des cours d'eau, 4 - Une évolution des pratiques agricoles liées à une modification des sols, la modification des dates de vendanges, des dates de récolte, l'apparition de nouveaux parasites, les besoins accrus d'irrigation,... 5- Une évolution des aires de répartition des espèces végétales et animales qui devront s'adapter aux nouvelles conditions climatiques ou migrer, 6 - Un phénomène de vague de chaleur correspond à un réchauffement important de l'air, associé au phénomène de canicule. Cette augmentation généralisée des températures sera particulièrement marquée en milieu urbain dense. Une présence forte et en développement de l'ambrosie : Concernant l'ambrosie, déjà très présente, le Nord Isère et

la Vallée du Rhône sont particulièrement impactés par la dispersion de ces pollens. Les pollens d'ambrosie sont globalement en hausse sur le territoire. 340 arrêtés préfectoraux prescrivent la destruction obligatoire de l'ambrosie en Ardèche, dans la Drôme, l'Isère, la Loire ou le Rhône.

Il faut prendre en compte le changement climatique dans les modes de construction. Les documents de planification présenteront des mesures visant à limiter la formation d'îlots de chaleur (trame verte urbaine notamment), ainsi qu'à favoriser des constructions bioclimatiques permettant une régulation optimale des températures par le bâti (orientation, toiture en casquette, végétalisation, matériaux, isolation, ...) assurer un développement équilibré quant à l'usage de l'eau pour anticiper les conflits possibles. Il conviendra de fixer des objectifs d'accueil de populations nouvelles cohérents avec la capacité des ressources en eau, en tenant compte notamment d'importants besoins en eau liés au refroidissement industriel et à l'irrigation agricole. Les pratiques dans ces deux secteurs seront également appelées à évoluer. Encourager une consommation écoresponsable La sensibilisation et l'éducation citoyennes sont sans doute les premiers et indispensables leviers à actionner pour assurer la transition écologique de notre société. Le consommateur a un grand rôle à jouer : achat de produits locaux pour réduire l'impact carbone, vigilance quant aux déchets liés aux emballages, utilisation de produits non polluants, etc. Poursuivre la mise en œuvre des politiques de lutte contre l'ambrosie

Une concentration des activités et infrastructures qui expose la population à de fortes nuisances. Des pollutions atmosphériques impactant la qualité de l'air : Les principales sources de polluants atmosphériques sur le territoire sont : 1- Le trafic routier, 2- Les rejets atmosphériques industriels : principalement rencontrés sur les communes de la vallée du Rhône, mais également dans le bassin d'Annonay, 3- Les rejets atmosphériques urbains, principalement concentrés dans les secteurs de Chasse-sur-Rhône, les secteurs de Roussillon / Sablons / Salaise-sur-Sanne ou le secteur de Villette-de-Vienne. Les activités à l'origine des pollutions des sols sont diversifiées (garages, stations essence, dépôts de ferraille, dépôts sauvages...). Les impacts constatés sont essentiellement des pollutions des eaux souterraines. On notera plus particulièrement la présence d'hydrocarbures sur les sites de Ceregrain, Finogra (Chasse-sur-Rhône), Rhodia (Salaise-sur-Sanne) ou Elf Antar (Serpaize). Une radioactivité naturelle limitée : (source Criirad). Les activités mesurées en direct ne mettent en évidence aucune anomalie de contamination, ni dépassement des seuils d'alerte (hormis un dépassement ponctuel de la concentration en radon le 07/09/2014). Des risques liés à l'exposition aux champs électromagnétiques à envisager : Le territoire est traversé par 262 km de lignes 63kV, 160 km de lignes 225kV et 148 km de ligne 400kV. Les secteurs résidentiels les plus concernés par ces nuisances électromagnétiques sont les communes de Chasse-sur-Rhône, Luzinay (secteur est), Châteauneuf-de-Galaure (le lieudit St-Bonnet-de-Galaure), les zones résidentielles de St-Maurice l'Exil et St-Alban du Rhône (les plus proches de la centrale nucléaire et des lignes 400kV), les zones habitées (et industrielles) le long de la RN7 entre Salaise-sur-Sanne et Roussillon, Anneyron (secteur ouest), Félines (secteur est) et Moidieu-Détourbe. Les risques liés aux nuisances électromagnétiques sont limités en l'absence d'exposition prolongée

Des axes de transport générateurs de nuisances sonores : Les principales infrastructures pour lesquelles l'exposition des populations aux nuisances sonores a été évaluée sont : RD1082, RD820, RN7, A7, RD519, RD4, RD750, RD502, RD386, la LGV et la ligne Paris Lyon Marseille. Le nombre de personnes exposées aux nuisances sonores (supérieures à la limite Lden : 68 dB) sur le territoire s'élève à environ 13 000 personnes (soit environ 4,8 % des habitants). Le risque sanitaire lié aux nuisances sonores est important pour de nombreuses personnes immédiatement exposées à des valeurs supérieures aux seuils réglementaires (68 db). Sur le territoire, la population iséroise du territoire est la plus concernée par ces nuisances sonores.

Il faut prendre en compte l'exposition aux pollutions et nuisances sonores dans les choix de développement. Les documents de planification devront mettre en œuvre des dispositions protégeant les populations les plus exposées aux nuisances sonores et réduisant l'exposition au bruit des nouvelles constructions. Il faut améliorer la connaissance et le suivi de la qualité de l'air. Des dispositifs de suivi de la qualité de l'air permanents ou temporaires existent sur le territoire (ATMO Auvergne-Rhône-Alpes notamment). Ces dispositifs peuvent être étendus de façon plus régulière et homogène, selon des besoins et dans des conditions définies; réduire les émissions de polluants et gaz à effets de serre. Dans les documents d'urbanisme, les secteurs de développement seront localisés de manière à réduire l'exposition des populations aux pollutions atmosphériques et travailler à la reconversion des sites potentiellement pollués et anciens sites industriels.

1.1.1.5 Pour un territoire accessible et bien desservi, pour les hommes et les marchandises.

Enjeu 1 : Conforter l'accessibilité des hommes et des activités à tous les territoires: les Rives du Rhône disposent d'une situation idéale sur un axe de déplacement de niveau européen : la vallée du Rhône, forte de ses nombreuses infrastructures de transports et équipements structurants: A7, RN7, voies ferrées, fleuve avec les ports publics et appontements,... dont on peut encore améliorer l'accès aux bassins d'emplois extérieurs (Nord/sud) tout en assurant l'attractivité économique.

Des infrastructures de transport nombreuses et variées concentrées sur un axe Nord-Sud. Pour les habitants du territoire des Rives du Rhône, l'accessibilité à la vallée du Rhône est primordiale pour rejoindre les territoires voisins. Mais, accéder à la vallée du Rhône, c'est aussi bénéficier des équipements et infrastructures de transports structurants à l'échelle du SCoT (gares,

échangeurs autoroutiers, ViaRhôna...), et pouvoir accéder aux principaux pôles d'attractivité urbains du territoire, majoritairement localisés le long de cet axe Nord-Sud : zones d'activités économiques, pôles commerciaux, services administratifs,...Des déplacements domicile-travail qui restent effectués majoritairement en interne mais avec une migration s'accroissant avec les territoires voisins. Le territoire des Rives du Rhône dispose de ses deux propres zones d'emploi (Vienne-Roussillon et Annonay) qui correspondent presque entièrement au territoire. Ainsi, la majorité des habitants du territoire travaillent sur celui-ci. Aujourd'hui et en terme de tendance, parmi les 108 800 actifs qui habitent le territoire des Rives du Rhône (Insee 2014):

68 000 (62.5 %) travaillent dans leur EPCI de résidence, 11 400 (10,5 %) travaillent dans les autres secteurs des Rives du Rhône, 18 600 (17 %) travaillent dans la métropole de Lyon et 10 800 (10 %) travaillent sur d'autres territoires de manière relativement diffuse. Les déplacements domicile-travail avec l'extérieur du territoire se concentrent sur un axe Nord-Sud et essentiellement avec la Métropole de Lyon, premier pôle extérieur attracteur du territoire (représentant au total environ 17 % des actifs des Rives du Rhône).

Il faut prendre en compte la qualité des dessertes dans les choix d'urbanisation : Cela implique l'amélioration de la desserte des zones d'emploi du territoire depuis les zones d'habitat. Des modes de déplacement alternatifs à la voiture sont à développer. L'offre de rabattement vers les gares et zones d'emplois doit être améliorée tout en favorisant parallèlement l'urbanisation à proximité des pôles gares et des secteurs desservis par les transports en commun. Revaloriser la RN7, axe historique et unificateur (route des vacances) : Un traitement spécifique de cet axe apparaît désormais comme primordial pour assurer le développement, apporter une image attractive au territoire et améliorer les déplacements, synonyme de cadre de vie de qualité et d'attractivité économique. Valoriser les axes de communication (notamment transversaux) pour promouvoir l'offre touristique du territoire (route, fer, mais aussi fleuve) : L'A7, malgré les contraintes qu'elle apporte inévitablement au territoire (nuisances, pollutions,...), constitue un atout pour le développement touristique du territoire. La mise en valeur des points de vue sur le grand territoire et la mise en place de politiques de développement touristique s'appuyant sur cet axe sont primordiales.

Un inégal accès à la vallée du Rhône, des liaisons transversales à requalifier : alors que l'accessibilité autoroutière reste l'un des enjeux économiques forts pour les territoires, les points de congestion en dégradent les conditions d'accès, notamment au niveau des franchissements du fleuve Rhône. Les principaux problèmes rencontrés sur le territoire en terme de congestion du trafic sont pour l'essentiel situés dans la vallée du Rhône, soit dans la traversée des agglomérations et centres des communes, soit au niveau des franchissements du Rhône. Cette convergence des trafics sur les ponts reste source de nuisances, parfois importantes pour les riverains soit par l'importance des trafics, soit que les ouvrages eux-mêmes soient mal calibrés. Les impacts liés à cette congestion sont importants pour la population : pollution, bruit, accidents fréquents, diminution de la qualité du cadre de vie,...

Faciliter l'accessibilité autoroutière tout en maintenant les équilibres territoriaux. L'amélioration de l'accessibilité passera par des aménagements divers à réaliser : création de nouveaux échangeurs, amélioration des franchissements du Rhône et des axes de circulation Est-Ouest notamment. Améliorer et développer les franchissements du Rhône : Des solutions devront être apportées par les collectivités : réaménagement des franchissements et des accès sur les axes structurants Nord-Sud, sécurisation des infrastructures pour favoriser l'utilisation des modes doux et création de nouvelles infrastructures le cas échéant dans les secteurs les plus problématiques. Conforter les accès au Rhône en favorisant la « multi modalité » : Une des solutions permettant de réduire les difficultés au niveau des franchissements du Rhône est d'apporter à la population des offres alternatives à l'auto individuelle. Le renforcement de l'offre TC entre les deux rives, ainsi que le développement de parkings de covoiturage en amont des ponts peuvent constituer des réponses appropriées du territoire. Améliorer les liaisons Est-Ouest, y compris les mobilités douces et les transports en commun.

Des flux de marchandises qui connectent les entreprises du territoire aux espaces métropolitains : un territoire au croisement de deux corridors de transport européen. L'ensemble du bassin Rhône-Saône, dont les Rives du Rhône font partie, est concerné par deux corridors de transport : « Mer du Nord – Méditerranée » et « Méditerranée ». Le territoire occupe ainsi une localisation particulièrement stratégique au croisement de deux axes européens Nord/Sud et Est/Ouest. Le Rhône, unique couloir fluvial permettant de relier le Nord et le Sud de l'Europe : Le territoire des Rives du Rhône bénéficie ainsi d'une localisation stratégique sur le plus grand itinéraire français et européen entre la Méditerranée et la Mer du Nord. Un potentiel de développement important du transport fluvial : Si le transport fluvial ne constitue que 4 % du trafic national de marchandises, on constate un renouveau depuis une dizaine d'années et la perspective d'un nouveau développement restant toutefois conditionné par la création de plateformes multimodales performantes, à mettre en réseau à l'échelle de l'ensemble de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Des équipements intermodaux métropolitains pour renforcer l'activité logistique : Confronté à la saturation de ses plateformes multimodales, l'offre de l'agglomération lyonnaise pourrait être complétée d'autres sites d'ores et déjà identifiés pour accueillir des équipements intermodaux. Pour le territoire des Rives du Rhône, la ZIP « Inspira » de Salaise-Sablons, vouée à monter en puissance en complémentarité avec le site de Sibelin au Sud de Lyon et avec le secteur Sud-Saint Exupéry-Grenay, tout comme le SIP Loire-sur-Rhône sur les communes de Loire-sur-Rhône, Saint-Romain-en-Gal et Givors. Les Rives du Rhône devraient ainsi bénéficier d'un positionnement stratégique au sein du système logistique métropolitain, notamment en complémentarité avec l'Est lyonnais. Le schéma portuaire métropolitain, pour valoriser la fonction économique du fleuve : Depuis 2012, un schéma portuaire de l'aire métropolitaine lyonnaise et de ses territoires d'influence associe notamment l'Etat, quatre SCoT concernés (Beaujolais, Agglomération lyonnaise, Rives du Rhône et Val de Saône-Dombes), la Région Auvergne-Rhône-Alpes, la CNR et

VNF. La mise en œuvre d'un Schéma portuaire multisites sur le territoire de l'aire métropolitaine lyonnaise concerne les quatre SCoT « fluviaux et portuaires » qui souhaitent valoriser la fonction économique des fleuves et réserver des interfaces portuaires fleuve/route/fer dans leurs documents respectifs. Les cinq sites concernés, comprenant des ports existants ou à créer, sont Villefranche ; Port Lyon Édouard Herriot ; Salaise/Sérézin-du-Rhône/Ternay ; Loire-sur-Rhône et enfin Salaise-Sablons (les deux derniers sur les Rives du Rhône). Des zones d'activités connectées par de nombreux embranchements ferroviaires et fluviaux : Les Rives du Rhône possèdent un réseau important d'embranchements ferroviaires et fluviaux (ports, quais et d'apportements publics ou privés) qui desservent les principales zones d'activités du territoire. Ces installations terminales embranchées (ITE) permettent aux acteurs économiques d'accéder directement au réseau ferré national. La ligne de fret à voie unique non électrifiée, entre Saint-Rambert-d'Albon et Beaurepaire, fermée depuis 2015, fait l'objet d'une étude de faisabilité et de programmation susceptible de permettre pour son redémarrage. Le territoire compte également plus d'une dizaine d'équipements fluviaux : le développement de la multi-modalité sur ces sites économiques nécessite de favoriser la mise en relation entre les différents types d'équipements (ferroviaires, routiers, fluviaux) en lien avec les activités accueillies. Les deux principaux lieux de multi-modalité, où se juxtaposent les principaux équipements ferroviaires, fluviaux et routiers existants ou projetés, sont aujourd'hui le SIP Loire-sur-Rhône et la ZIP Inspira Salaise-Sablons. Le développement économique et le risque de congestion du territoire : Le développement d'Inspira et de Axe 7 va ainsi renforcer le trafic poids-lourds sur la RN7 et au niveau de l'échangeur autoroutier de Chanas déjà très contraint. Pour y remédier, un traitement du rond-point de Chanas et de la RN7 est en cours de réflexion. Les études et travaux sont également lancés pour la création d'un demi-échangeur au Sud de Vienne et de deux demi-échangeurs dans le Nord Drôme au niveau d'Albon et de Saint-Barthélémy-de-Vals. Ces nouveaux aménagements participeront à limiter la congestion automobile sur le territoire.

Il faut donc anticiper et solutionner l'augmentation des flux pour pouvoir développer les sites métropolitains (tous modes) : Afin d'assurer la meilleure compétitivité de ces zones économiques, mais aussi ne pas dégrader le cadre de vie des habitants, des solutions devront émerger, que ce soit en terme d'aménagements d'infrastructures existantes, de création de nouvelles infrastructures ou encore de développement des modes alternatifs (fret ferroviaire, transport fluvial, PDE/PDIE, transports en commun,...). Prioriser l'accueil d'activités logistiques sur les sites économiques multimodaux : Les Rives du Rhône disposent de deux zones multimodales d'intérêt métropolitain (SIP Loire-sur-Rhône et ZIP Inspira) et de plusieurs sites multimodaux. Le développement de ces équipements et l'accueil privilégié des activités logistiques sur ces zones/sites devra être favorisé en priorité. Préserver, améliorer et développer les réseaux ferrés pour le transport de marchandises : Le territoire dispose d'un potentiel de développement du transport de marchandise par le fer. Il existe aujourd'hui sur le territoire des zones d'activités (ZIP Inspira, SIP Loire-sur-Rhône) et des sites disposant d'embranchements ferrés. L'objectif sera de préserver, améliorer et développer les zones et sites embranchés. Valoriser le potentiel de développement du transport fluvial de marchandises : Devront être encouragés le développement d'initiatives privées (création d'apportement, développement des infrastructures),.

Enjeu 2 : Atténuer les nuisances d'un trafic routier en forte progression et générateur de nuisances :

Le trafic (auto) routier régulièrement saturé est aujourd'hui largement concentré dans la vallée du Rhône. Il est principalement assuré par l'Autoroute A7, la route nationale RN7, et l'ancienne RN 86, depuis 2005 décentralisée aux départements. Ces 3 axes routiers Nord-Sud cumulent un trafic moyen journalier de près de 110 000 véhicules. A moindre niveau, à noter les axes Est-Ouest qui supportent des trafics importants, notamment en direction d'Annonay. Un trafic routier de plus en plus important dans les années à venir avec une aggravation de la congestion. Dans le cadre de l'étude déplacements Rhône-Médian menée par la DREAL, une analyse du trafic routier au fil de l'eau à l'horizon 2040 a été réalisée. Les deux axes structurants du territoire (RN7 et ex RN86) ainsi que les axes traversant les agglomérations de Vienne et de Roussillon-Saint-Rambert d'Albon devraient connaître une forte hausse du trafic, avec des augmentations de plus de 200 % du trafic par rapport à aujourd'hui sur certaines sections. Nécessité de favoriser la fluidité du trafic par des aménagements spécifiques (nouveaux échangeurs, nouvelles routes,...) pour permettre des conditions de circulation les moins accidentogènes possibles. Atténuer la perception de la congestion : La mise en place d'actions légères (aménagement qualitatif des bords de voiries, coordination des feux tricolores, aménagements routiers légers,...) peut participer à l'atténuation de la perception de la congestion. Favoriser le report modal des usagers pour leurs déplacements domicile-travail ou domicile-études : Pour favoriser le report modal, la proposition et l'amélioration d'offres alternatives à la voiture doivent être diversifiées (TER, parkings de covoiturage, TC, vélo,...) et adaptées au contexte de chaque secteur du territoire (urbain, rural, sur des axes de transports structurants,...). Favoriser le report modal du transport de marchandises : Devront être encouragés le développement d'initiatives privées (création d'apportement, développement de connexions entre les sites des entreprises et les voies ferrées), Reconquérir la RN7 dans ses traversées urbaines pour passer d'un axe de transit à une voie de desserte urbaine apaisée et partagée : l'étude menée par la DREAL en 2017-2018 va dans ce sens.

Un trafic (auto)routier générateur de risques et nuisances : le trafic routier important sur le territoire conduit à des dépassements de valeurs réglementaires limites fixées par l'Union européenne en matière d'émissions de polluants. Les données chiffrées qui sont présentées dans le diagnostic attestent de cette réalité et doivent interpeller sur les manières de résoudre un problème

majeur pour l'avenir du territoire. Des risques importants générés par les transports de matières dangereuses. Les matières dangereuses ainsi transportées peuvent être inflammables, toxiques, explosives, corrosives ou radioactives, et risquer de causer des dommages humains, matériels ou environnementaux. Les risques liés au transport de matières dangereuses concernent 106 communes soit près de 2/3 des communes. Le transport est essentiellement soutenu par l'autoroute A7.

Concernant le transport ferroviaire, la majorité du trafic transite par l'agglomération lyonnaise et la vallée du Rhône (en rive droite essentiellement, mais également en rive gauche du Rhône), avec un trafic moyen journalier annuel d'environ 140 trains de fret. Ce trafic est estimé à 180 trains à l'horizon 2030 dans le cadre du projet CFAL (contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise).

Les infrastructures de transports, principales sources de nuisances sonores. Les infrastructures de transports à fort trafic constituent les principales sources de nuisances sonores du territoire. L'article 23 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, le décret 95-21 du 9 janvier 1995 et l'arrêté du 30 mai 1996 posent les principes de la prise en compte de ces nuisances sonores pour la construction de bâtiments à proximité de ces voies. Ce classement sonore concerne les principales infrastructures de transport situées dans la vallée du Rhône (voies ferrées, A7, RN7, D86, D4), la LGV et un réseau de routes départementales desservant les communes de Vienne et d'Annonay.

Sur le territoire, les principales infrastructures pour lesquelles l'exposition des populations aux nuisances sonores a été évaluée ont été listées. Près de 13 000 personnes sont exposées aux nuisances sonores. Les agglomérations de Vienne et Roussillon-Saint-Rambert-d'Albon sont particulièrement concernées par les nuisances sonores. Des déplacements encore principalement effectués en voiture sur le territoire. Pour les trajets de plus de 1 km, la voiture est le mode de transport le plus utilisé, les modes de déplacements alternatifs (doux) restant limités aux déplacements inférieurs à 1 km.

Offrir les conditions d'un trafic sécurisé : Les efforts devront être poursuivis pour offrir des conditions de circulation les moins accidentogènes possibles, notamment par les choix possibles en terme logistique et intégrer les nuisances sonores dans les modes de construction : La question de la prise en compte de ces nuisances au niveau de l'habitat est ainsi essentielle. Pour l'habitat existant, les collectivités pourront faciliter la réalisation de travaux d'isolation phonique, notamment au travers des PLH. Concernant les nouvelles constructions, les modèles de constructions devront prendre en compte ces nuisances au travers d'organisation spécifiques des logements: création de marges de recul, non constructibilité de certains secteurs très contraints, ...voire changement de destination pour certaines habitations trop dégradées. Limiter les expositions aux polluants et encourager l'utilisation des modes doux : Le développement des transports en commun et des aménagements piétons et vélos, mais aussi la densification et le développement des nouvelles zones d'habitat au plus près des commerces et services facilitera l'utilisation des modes doux et donc la réduction des pollutions liées aux transports. Prendre en compte les risques liés au transport de matières dangereuses : Comme pour les nuisances sonores, les collectivités devront prendre en compte la question du risque en travaillant sur la diminution de celui-ci dans les zones urbanisées existantes, mais aussi en limitant l'urbanisation dans les secteurs les plus contraints. Pour répondre aux problèmes liés au trafic routier, le développement des modes alternatifs à la voiture constitue la principale réponse. Une offre diversifiée et adaptée aux différents contextes devra ainsi être promue sur le territoire.

Enjeu3: Valoriser l'utilisation des modes alternatifs à la voiture

Un réseau TER structurant mais une desserte inégale entre les territoires: la ligne Lyon – Valence, axe ferroviaire voyageurs structurant du territoire. En 2007, dans le cadre du protocole « REAL », la ligne TER Mâcon/Lyon/Vienne a été la première ligne du réseau ferroviaire régional à être cadencée : à la demi-heure en période de pointe et à l'heure en journée ; et toute les deux heures pour les gares en aval de Vienne, jusqu'à Valence. Axe majeur de l'étoile ferroviaire lyonnaise, la ligne Lyon/Vienne/Valence est structurante de la desserte en transports collectifs du territoire des Rives du Rhône. La ligne TER car Annonay – Lyon / Péage-de-Roussillon, une ligne complémentaire de desserte du territoire. En lien avec l'absence de desserte en train de l'Ardèche, la desserte du département est assurée par des lignes de car TER. Le territoire des Rives du Rhône est principalement concerné par la ligne Annonay – Lyon/Péage-de-Roussillon, Les lignes TER Lyon-Saint-Etienne et Lyon-Grenoble/Chambéry, utilisées par une partie des habitants du Nord du territoire. Une fréquentation des gares de plus en plus importante mais des disparités en termes d'accessibilité. Au cours des dernières années, l'offre régionale s'est considérablement améliorée : cadencement, modernisation du matériel roulant, amélioration de l'information aux voyageurs, etc. Cela s'est traduit par une augmentation de près de 15 % du nombre de trains en service sur la ligne depuis 2007. La fréquentation du TER est allée croissante, avec une hausse de 29 % sur la période 2007-2016. On observe toutefois des disparités d'accessibilité au TER entre le Nord, la vallée du Rhône et les marges Est et Ouest du territoire sont observées sur le territoire. La ligne Lyon – Valence se situe dans la vallée du Rhône en rive gauche. L'accessibilité aux gares est relativement aisée en rive gauche, plus difficile en rive droite en lien avec le faible nombre de franchissements routiers. Cette situation peut s'avérer problématique pour ces territoires en réduisant leur attractivité, notamment pour Annonay.

Il faut améliorer la desserte locale (fréquence, rabattement,...). L'amélioration de l'offre de transports en commun doit participer à rendre cette dernière plus attractive pour les habitants. En lien avec les actions déjà mises en place par les EPCI (développement du réseau TC, adaptation des horaires en fonction des TER,...), les collectivités devront veiller à poursuivre ce travail d'amélioration de l'offre. Favoriser l'utilisation des lignes TER pour les mobilités domicile-travail et/ou domicile-études, ... laquelle passera par une qualification de l'offre existante, s'agissant de la fréquence, des facilités de rabattement, de la qualité des services et aménagements autour des gares. A entrevoir également la réouverture de la ligne voyageurs en rive droite du Rhône...

Une diversité des offres de transport en commun qui manque de lisibilité et de continuité. Deux Autorités Organisatrices des Transports Urbains (AOTU) et une AOT de second niveau. Trois EPCI du territoire ont mis en place un réseau de transports en commun : Vienne Condrieu Agglomération avec le réseau L'Va. Le réseau L'Va, mis en place en 2003 (à la suite d'un précédent syndicat de transports desservant Vienne et Pont-Evêque), est composé de 8 lignes régulières desservant Vienne, Chasse-sur-Rhône, Seyssuel, Estrablin, Pont-Evêque et Jardin, de 8 lignes de transports à la demande permettant le rabattement depuis les communes de l'ex ViennAgglo vers le centre-ville de Vienne ainsi que d'un service de transport à la demande pour les salariés de trois zones d'activités économiques du territoire depuis les gares de Vienne et Chasse-sur-Rhône. Le réseau L'Va a vocation à s'étendre sur les communes non desservies aujourd'hui dans les prochaines années. En 2017, 1 657 000 voyages ont été effectués sur le réseau. Annonay Rhône Agglo avec le réseau Babus. Le réseau Babus est géré depuis 2014 par la Communauté d'agglomération. En 2016, le réseau a été étendu et est aujourd'hui composé de 9 lignes. En moyenne, 460 000 voyages sont effectués chaque année sur le réseau. Le Pays Roussillonnais/Territoire de Beaurepaire et le réseau TPR, mis en place en 2012 sur l'ex-Pays Roussillonnais, des réflexions étant en cours quant à la possibilité d'étendre le réseau sur les communes de l'ex Territoire de Beaurepaire et vers les communes drômoises de l'agglomération Roussillon Saint-Rambert-d'Albon.

Toutefois, on peut noter un certain nombre de manques sur le territoire : Absence de possibilité de transfert entre les réseaux L'Va et TCL (Givors) et la gare de Givors qui permettraient une meilleure desserte de Saint Etienne ; absence de desserte de Condrieu et Saint-Rambert-d'Albon par le réseau TPR ; absence de desserte performante de grandes zones d'activités structurantes du territoire ayant vocation à se développer : ZIP Inspira, Saluant, Axe 7, Flachet-Boissonnette, SIP Loire-sur-Rhône,... A cela s'ajoute la présence des 5 réseaux de transport départementaux par subdélégation régionale provisoirement en place mais qui rend la situation relativement difficile à gérer.

Donc poursuivre le développement d'une offre régionale de qualité complémentaire à l'offre TER : L'offre de transports en commun départementaux, essentiellement organisée selon les limites administratives doit penser en terme de bassins de vie, améliorer le fonctionnement de l'offre existante. Trois EPCI disposent aujourd'hui d'une offre en transports en commun urbains et transports à la demande. Des réflexions devront être menées en parallèle de celles concernant la restructuration des réseaux départementaux, développer les complémentarités entre les offres existantes Sur le modèle du SMT AML, une réflexion pourrait être menée sur le territoire pour mieux coordonner les différentes offres, que ce soit en termes de prix ou de complémentarité des différents réseaux de transports (Syndicat mixte de transports type SRU).

Des marges de manœuvre pour développer les pratiques alternatives à la voiture individuelle. Le développement de l'offre de covoiturage à améliorer par création de nouvelles plateformes.

Peu de Plans de Déplacement Entreprise (PDE) et Plans de Déplacement Inter-Entreprises (PDIE) : Les PDE et PDIE sont des projets mis en place par les entreprises pour inciter les employés, clients et fournisseurs à réduire l'usage de la voiture individuelle.... Aujourd'hui, aucune démarche significative n'existe sur le territoire. A noter toutefois le projet de mise en place d'un PDIE sur les zones Inspira. L'essor des plans cyclables et les itinéraires modes doux doit être poursuivi, notamment au niveau des PLU et leur prise en compte dans les OAP. La multiplication des initiatives publiques pour favoriser le développement des mobilités alternatives et respectueuses de l'environnement : Exemples : Mise en place de maisons de la mobilité sur le Pilat (MOPI) et Vienne Condrieu Agglomération, Déploiement de bornes de rechargement pour les véhicules électriques sur Porte de DrômArdèche, Organisation de challenges mobilité sur le Pilat Rhodanien, Annonay Rhône Agglo et Vienne Condrieu Agglomération, Mise en place de pédibus sur plusieurs communes, Lancement de l'autopartage sur les communes situées en rive droite de Vienne Condrieu Agglomération, Diffusion de courts métrages sur la mobilité dans les cinémas du Pilat Rhodanien,... Il reste que le territoire, traversé par le Rhône et des infrastructures nombreuses (routes, voies ferrées,...) découpent le territoire et rendent difficiles les déplacements en modes alternatifs à la voiture.

On doit inciter les automobilistes au report modal en agglomération pour développer des centres villes apaisés. 1- Développement de parkings, 2- Relais aux abords des agglomérations bien connectés au réseaux TC urbains, 3- Qualité des aménagements entre ces parkings et les zones commerciales et d'emplois des centres villes,... 4 - Développer des aménagements favorisant la pratique du vélo et de la marche à pied ... Promouvoir des modes de transports adaptés aux usages des populations (transport à la demande, aires de covoiturage sur les grands axes,...) Promouvoir des modes de transports respectueux de l'environnement et encourager les pratiques innovantes, Privilégier le covoiturage en développant des sites dédiés, y compris dans les « petites communes », tout en réfléchissant à la mutualisation de ces aires pour d'autres fonctions (tourisme,...).

Gares routières et ferroviaires : des infrastructures de qualité à conforter... Un développement des pôles gare à repenser. Malgré l'intérêt stratégique des pôles gare pour le développement futur du territoire, résidentiel comme économique, les dynamiques à l'œuvre constatent leur affaiblissement relatif sur le territoire ces dernières années, en lien notamment avec le fort développement résidentiel des secteurs les plus ruraux ainsi que la périphérisation des activités et des commerces.

Il faut promouvoir un développement cohérent des pôles gares entre urbanisation et gestion du rabattement en développant les services et commerces à proximité, mais aussi en favorisant la densification dans ces secteurs. En parallèle, les collectivités pourront faciliter le rabattement depuis l'ensemble du territoire sur ces pôles gare en développant l'offre de stationnement à proximité et l'offre de rabattement (parkings en extérieur avec raccordement à la gare par une offre TC et modes doux). Développer les pôles d'échanges multimodaux ou les possibilités de rabattement vers des modes alternatifs à la voiture individuelle Poursuivre la mise en accessibilité des infrastructures de transports (lien PMR) aux handicapés et personnes à mobilité réduite (bus adaptés, aménagement des arrêts TC et des accès,...)

1.1.1.6 synthèses des grands enjeux à prendre en compte pour la révision.

In fine, le diagnostic reprend en les synthétisant les grands enjeux développés, et dont il conviendra de les reprendre dans le cadre de la révision. Ils peuvent se résumer ainsi qu'il suit :

1/ - Un nouveau cadre à prendre en compte pour le SCOT qui passe par le changement de périmètre, d'un contexte socio-économique en pleine évolution, impliquant des questions d'aménagement qui montent en puissance.

Rappel des enjeux issus du diagnostic: Tirer parti d'une situation favorable sur les axes de développement stratégiques, Cultiver et entretenir les ressources qui font la force du territoire, Accompagner les dynamiques qui agissent sur les équilibres du territoire, S'organiser pour accompagner, voire impulser, des dynamiques de développement

2/- Des enjeux croisés liés aux différents sujets de l'aménagement prenant en compte

Le constat de dynamiques résidentielles inégales, avec de vrais déséquilibres et une offre de service qui se développe de façon diffuse: des équilibres économiques à repenser sur le territoire et préciser les projets d'aménagement en intégrant les enjeux environnementaux issus du diagnostic (préservation des fonctionnalités écologiques, gestion de la ressource en eau, enjeux climatiques et énergétiques, enjeux liés aux risques et l'organisation des déplacements internes, en tenant compte de la dichotomie entre la vallée et les espaces rétro-rhodaniens.

Rappel des enjeux issus du diagnostic – habitat: Accueillir les futurs habitants de façon équilibrée sur le territoire, au profit de la vitalité urbaine comme rurale, Bâtir pour tous et pour mieux vivre ensemble, Améliorer le parc de logements existants et certains quartiers prioritaires, Construire différemment, Accompagner le développement résidentiel par un renforcement de l'offre en services tout en améliorant le cadre de vie.

Rappel des enjeux issus du diagnostic – développement économique: S'organiser collectivement pour soutenir l'industrie et l'artisanat dans un contexte de mutation économique, S'appuyer sur la forte dynamique des activités tertiaires et de services, Soutenir et consolider l'activité agricole et sylvicole, Equilibrer et stabiliser l'offre commerciale, Promouvoir le tourisme comme outil de développement économique du territoire, S'inscrire dans les exigences qualitatives et environnementales du XXI^e siècle.

Rappel des enjeux issus du diagnostic – environnement: Maintenir sinon améliorer la richesse et la fonctionnalité écologique du territoire, Entretenir et valoriser les ressources nombreuses et diversifiées, Positionner le paysage comme une composante à part entière du projet, Limiter l'exposition aux risques et nuisances d'aujourd'hui comme de demain

Rappel des enjeux issus du diagnostic – déplacements: Conforter l'accessibilité des hommes et des activités à tous les territoires, Atténuer les nuisances d'un trafic routier en forte progression, Valoriser l'utilisation des transports en commun (une alternative à la voiture)

1.1.2 ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

Article R141-2 Le rapport de présentation expose le diagnostic prévu à l'article [L. 141-3](#) et précise, le cas échéant, les principales phases de réalisation envisagées. Au titre de l'évaluation environnementale, le rapport de présentation analyse l'état initial de l'environnement et les perspectives de son évolution en exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du schéma

1.1.2.1 : LE CONTEXTE GEOPHYSIQUE

Le territoire du SCoT des Rives du Rhône présente un relief contrasté de part et d'autre des rives du Rhône, entre massifs montagneux et coteaux abrupts qui côtoient de larges vallées alluviales :

-la vallée du Rhône, véritable épine dorsale du territoire, s'étend de Loire-sur-Rhône (69) et Chasse-sur-Rhône (38) au nord, à Arras-sur-Rhône (07) et Ponsas (26) au sud.

-à l'est du Rhône, se trouvent les collines des balmes viennoises, les vallées du bas Dauphiné (les quatre vallées), la plaine de la Valloire, la vallée de la Galaure et les collines drômoises.

-à l'ouest du Rhône, bordé par les ravins boisés, s'élèvent les plateaux et le massif du Pilat au Nord et le plateau du Vivarais et la vallée de la Cance, plus au sud.

Il présente une géologie également contrastée, entre un massif cristallin avec le Pilat en rebord oriental et les résultats des épisodes glaciaires : le fossé rhodanien, les collines du bas Dauphiné, les larges vallées à fond plat de la rive gauche dont la plaine de Bièvre Valloire qui sont remplis de terrains tertiaires.

Il constitue enfin un territoire stratégique pour l'exploitation des matériaux, marqué par de nombreuses carrières en activité dont 17 exploitent des matériaux alluvionnaires et 5 des roches dures.

1.1.2.2 : LE PATRIMOINE NATUREL

Le territoire du SCOT des Rives du Rhône possède une grande richesse naturelle et se trouve au cœur du réseau écologique rhônalpin marqué par des enjeux de continuités liés à la vallée du Rhône et aux grands espaces naturels que constituent le Pilat, le massif de Bonnevaux et les Chambarans.

1. Synthèse des atouts et des faiblesses

Diversité et richesse écologique :

Atouts : Une grande diversité d'espèces liée à des milieux naturels très variés : milieux alluviaux, forêts anciennes, mosaïque d'espaces agricoles, forêts de pentes, milieux rocheux, landes et pelouses, milieux humides,... La présence de plusieurs grandes entités fonctionnelles : massif du Pilat, plateau de Chambaran, de Bonnevaux. Des espaces naturels reconnus d'intérêt écologique principalement dans le massif du Pilat, mais également la vallée du Rhône, les plateaux,...Un réseau de veille écologique qui assure un suivi des espèces patrimoniales et des habitats fragiles.

Faiblesses : Des dynamiques résidentielles et économiques qui génèrent des pressions importantes sur les espaces agro-naturels. Des pressions concentrées dans la vallée du Rhône, mais également rencontrés dans les territoires ruraux. Des surfaces d'espaces protégés relativement restreintes. Des espèces envahissantes qui prolifèrent et menacent certains milieux. Des zones boisées au deux tiers privées, très morcelées, assez peu gérées. Une connaissance de la biodiversité et des habitats naturels encore hétérogène.

Fonctionnalités écologiques

Atouts : Une position stratégique à l'échelle régionale au carrefour de grandes continuités d'intérêt régional et interrégional. La vallée du Rhône, un axe de migration d'échelle internationale pour l'avifaune. Des côtières du Rhône qui abritent un continuum régional de pelouses sèches. Des grandes entités perméables au sein desquelles les déplacements des animaux sont aisés. Des continuités écologiques qui s'appuient sur les vallées, dont la plupart sont d'orientation est/ouest.

Faiblesses : Une vallée du Rhône où se concentrent les principaux obstacles linéaires et urbains. Des continuités écologiques fortement altérées entre les affluents du Rhône et le fleuve. Des continuités écologiques nord/sud plus contraintes par le réseau d'infrastructures secondaires.

2. Les enjeux liés au patrimoine naturel

Des enjeux de préservation des espaces naturels : Les espaces naturels remarquables identifiés au sein des grandes entités naturelles fonctionnelles du territoire, méritent une protection stricte du fait de la présence d'habitats aux équilibres fragiles, mais aussi d'espèces protégées. Ces espaces sont plus nombreux sur le territoire du Parc Naturel Régional du Pilat, mais ils concernent également des milieux humides ou des pelouses sèches sur le reste du territoire, milieux particulièrement menacés. Les pressions urbaines sur ces espaces reconnus ne sont pas directes, les enjeux de gestion et de conciliation des pratiques (agricoles et forestières) étant prédominants. Néanmoins,

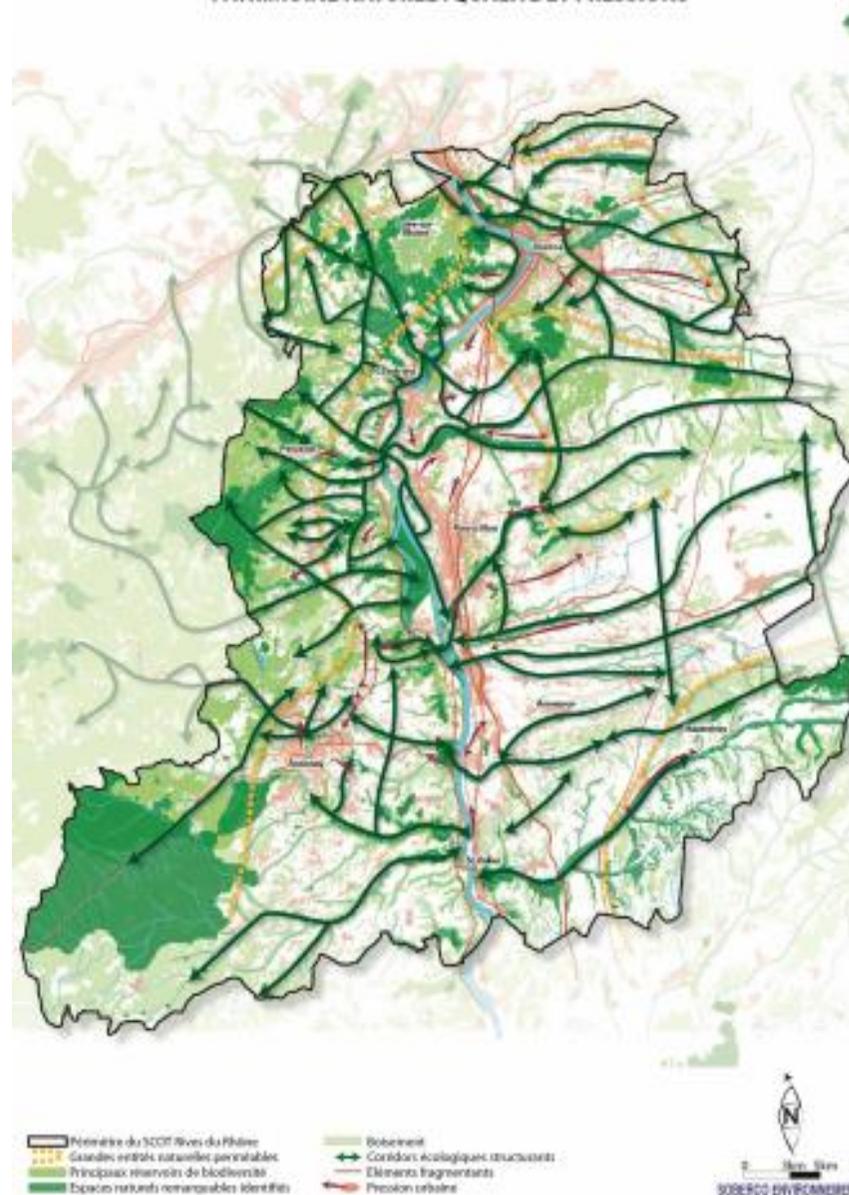
l'urbanisation s'approche progressivement de ces milieux et restreint ainsi les surfaces de milieux relais associés, ainsi que les possibilités de connexion (corridor écologique) entre milieux similaires. La vallée du Rhône connaît notamment une forte pression liée au développement économique, mais abrite encore des milieux alluviaux remarquables, dont la fonctionnalité est par conséquent fortement menacée. La fonctionnalité des entités agro-naturelles (ou grands réservoirs de biodiversité), telles que le massif du Pilat, la vallée de la Cance, les balmes viennoises, le plateau de Bonnevaux ou celui des Chambarans, est à assurer durablement par une consommation limitée des espaces agro-naturels qui

constituent des milieux complémentaires aux espaces remarquables. Une matrice d'espaces agricoles et forestiers est à préserver, afin de garantir une attractivité et une perméabilité des milieux pour les différentes espèces.

Des enjeux de fonctionnalités écologiques à maintenir voire restaurer. Sur ce territoire déjà relativement fragmenté par les nombreuses infrastructures linéaires, mais aussi soumis à des fortes dynamiques résidentielles et économiques, les enjeux de préservation des fonctionnalités écologiques sont majeurs. Les corridors écologiques assurant les liaisons entre les réservoirs de biodiversité sont à protéger de toute urbanisation pour garantir le maintien et l'évolution de la biodiversité. Ils s'appuient très souvent sur les cours d'eau et leurs abords sont alors à ménager. Des coupures entre les villages sont également à maintenir pour maintenir des espaces libres d'obstacle au déplacement des animaux. Les échanges au sein de la vallée du Rhône, mais également avec les milieux connexes, sont assez fortement contraints par une conurbation (étirement linéaire) le long des axes de communication. Cette entité naturelle, appui d'un corridor d'intérêt suprarégional, risque un enclavement progressif et une perte d'intérêt de ces milieux.

Des enjeux d'amélioration des connaissances Un besoin d'amélioration de la connaissance naturaliste est observé sur le territoire, notamment au droit des nouveaux territoires du nord Drôme et nord Ardèche. Elle porte sur les milieux à forts enjeux tels que les pelouses sèches, les zones humides, les forêts anciennes,... De nouvelles prospections sont réalisées dans le cadre du réseau de veille écologique mis en place par le Syndicat Mixte du SCoT, afin de mieux connaître les enjeux relatifs à la biodiversité et de les intégrer le plus en amont possible dans les réflexions d'aménagement.

PATRIMOINE NATUREL : QUALITE ET PRESSIONS



1.1.2.3 : LA RESSOURCE EN EAU

Le territoire du SCoT des Rives du Rhône est intégralement situé dans le bassin versant du Rhône dont il représente environ 1,5 % de la superficie et il compte plus de 1000 km de cours d'eau permanents et plus de 2000 km de cours d'eau intermittents. Il présente plusieurs nappes d'eau souterraines essentiellement alluvionnaires et plus de 90% des volumes distribués pour l'alimentation en eau potable du territoire proviennent de ces nappes.

1. Synthèse des atouts et faiblesses

Gestion qualitative et quantitative des milieux aquatiques

Atouts : Près de la moitié des cours d'eau du territoire présentent un bon état chimique. De nombreuses démarches de gestion des eaux et des études sur les volumes prélevables engagées.

Faiblesses : Une dégradation de la qualité écologique de certains cours d'eau (la Varèze, le Bancel, le Batalon,...), en lien avec des altérations hydromorphologiques. Des déséquilibres quantitatifs observés (bassin de la Galaure notamment), associés à des débits d'étiages sévères, faisant apparaître des conflits d'usage. Une forte vulnérabilité de la nappe des alluvions de la plaine Bièvre Valloire (problématique qualitative et quantitative). Des pressions qualitatives liées aux activités agricoles, industrielles, mais également aux rejets des stations d'épuration. Encore de nombreux cours d'eau (Varèze, Sanne,...) qui ne bénéficient pas d'une gestion collective.

Approvisionnement en eau potable

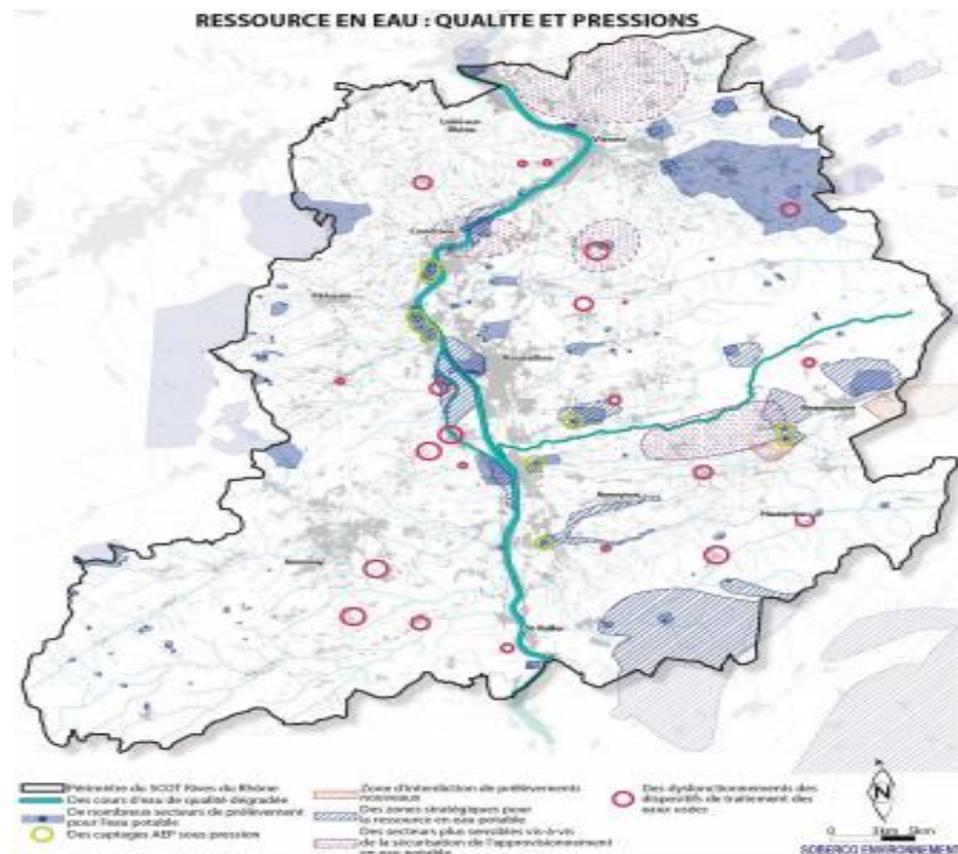
Atouts : Des ressources pour l'alimentation en eau potable de qualité correcte et d'origines variées (nappe, sources granitiques). Des ressources stratégiques actuelles et futures identifiées dans la vallée du Rhône, mais également dans les 4 vallées et la plaine de Bièvre Valloire. Une bonne protection de la ressource en eau : la majorité des captages bénéficient d'une DUP. Un territoire globalement excédentaire (3 fois plus d'exportation que d'importation).

Faiblesses : Une gestion de la ressource en eau qui souffre du découpage administratif et de la multiplicité des structures de gestion (AEP). Un maillage des réseaux de distribution d'eau potable globalement très peu sécurisé entre syndicats d'eau sur l'ensemble du territoire et un manque de sécurisation interne. Un rendement moyen des réseaux de distribution avec des écarts entre collectivités. Des bilans besoins/ressources potentiellement déficitaires sur certains secteurs à l'horizon 2040. Des objectifs de réduction des prélèvements qui pourraient avoir un impact sur les capacités d'approvisionnement en eau potable. Des captages soumis à des pressions qualitatives dans la vallée du Rhône et la plaine de Bièvre.

Assainissement

Atouts : Un taux de conformité des systèmes d'assainissement plutôt correct. 93% des boues produites par les stations d'épuration sont valorisées. Des projets en cours pour améliorer les dispositifs d'assainissement collectif.

Faiblesses : Un parc de stations d'épuration vieillissant à renouveler prochainement. Des conformités fragilisées par des réseaux unitaires qui entraînent des surcharges en cas de pluie. Des milieux récepteurs vulnérables dans les cas d'étiages sévères. Des capacités d'assainissement potentiellement insuffisantes dans certains secteurs, à l'horizon 2040.



Des enjeux d'amélioration de la gestion qualitative et quantitative de la ressource

Devant ce réseau hydrographique aux caractéristiques variées (fleuve, rivière de plaine, torrent, ruisseau intermittent), les enjeux qualitatifs et quantitatifs sont multiples. Les pressions qualitatives sont encore très présentes, notamment dans la plaine de Roussillon et la vallée du Rhône où les intrants agricoles se cumulent aux rejets industriels. Les nombreux prélèvements pour l'industrie et l'irrigation entraînent des conflits d'usage qui risquent de s'accroître dans les années à venir dans le cadre du changement climatique.

L'enjeu d'amélioration de la qualité chimique et écologique est donc particulièrement prononcé sur certains secteurs du territoire, où le développement de l'urbanisation devra être en adéquation avec les capacités d'assainissement, afin de limiter les atteintes aux milieux aquatiques. L'amélioration des dispositifs d'assainissement est en cours, mais le renouvellement des réseaux et la mise en place d'une gestion optimale des eaux pluviales restent à engager.

La conciliation des différents usages de l'eau (irrigation, industrie, eau potable,...) est à renforcer pour assurer la pérennité des activités en place, qui nécessitent une ressource abondante, mais des efforts d'économie sont à entreprendre pour l'ensemble des usagers, car la ressource se raréfie. En effet, certains bassins versants (bas Dauphiné, Galaure, Cance-Ay-Ozon et Drôme des collines) présentent une vulnérabilité dans leur gestion quantitative et nécessitent une réduction des prélèvements, afin d'assurer des débits compatibles avec la vie biologique.

Des enjeux de préservation de la ressource en eau potable

Le territoire bénéficie d'importantes ressources utilisées pour l'alimentation en eau potable, mais celles-ci sont fragiles et vulnérables, soit en l'absence de protection, soit en lien avec des pressions de pollutions ou des prélèvements conséquents.

Des secteurs stratégiques sont donc à préserver dans la vallée du Rhône, dans les 4 vallées, dans la plaine de Bièvre Valloire, afin d'assurer durablement l'approvisionnement en eau potable. Bien que les volumes soient globalement satisfaisants, le développement du territoire devra toutefois s'assurer d'une bonne adéquation avec les ressources disponibles. Et pour réduire les risques de déficit, la gestion de la ressource doit être améliorée : sécurisation des réseaux d'eau potable, amélioration des rendements, réduction des consommations,...

1.1.2.4 : LE CLIMAT, L'AIR ET L'ENERGIE

1-Différentes influences climatiques, en cours d'évolution

Le territoire du SCoT se situe à un carrefour d'influences climatiques, savoir l'influence méditerranéenne remontant par le sud du couloir rhodanien, confrontée aux influences montagnardes des plateaux ardéchois et alpins.. Cette originalité climatique se traduit par une disparité importante du régime des précipitations, d'amplitudes et de moyennes températures. On observe toutefois un climat en cours d'évolution, avec une augmentation globale des températures, une stabilisation des précipitations qu'accompagne une modification de leur répartition sur le territoire, et par voie de conséquence, une augmentation du rayonnement solaire en période estivale, et une diminution importante des réserves en eau des sols (en automne notamment).

Atouts: Des conditions climatiques peu contraignantes vis-à-vis de l'aménagement du territoire et favorables au développement du bio climatisme (exposition solaire favorable)

Faiblesses: Un territoire assez vulnérable au changement climatique avec des effets attendus sur l'augmentation des phénomènes d'îlot de chaleur, du risque d'inondation, de retrait gonflement d'argiles,...Des terroirs agricoles vulnérables aux effets du changement climatique (raréfaction de la ressource en eau)

Enjeux: Le changement climatique est en marche et les efforts ne permettront pas de réduire les effets déjà perceptibles et dont l'évolution est engagée. Le développement du territoire doit donc s'adapter aux effets et le rendre moins vulnérable aux risques d'inondations (par une préservation des champs d'expansion des crues, mais également par une réduction de l'imperméabilisation), de raréfaction de la ressource en eau (en développant des économies importantes et en limitant les besoins d'eau pour l'industrie ou l'agriculture), de canicule (en intégrant des trames végétales au sein des villes et villages pour limiter les phénomènes d'îlots de chaleur),...

2-Une qualité de l'air contrastée

La qualité de l'air sur le territoire du SCoT reste très contrastée : Sur une période de moyen terme, une légère modification de la qualité de l'air est constatable ; le 1^{er} bilan 2016 de la qualité de l'air d'Atmo Auvergne-Rhône-Alpes fait ressortir une dégradation de la qualité liée à la pollution directe imputable aux activités humaines.

Atouts: De vastes secteurs préservés des pollutions atmosphériques. Des conditions climatiques (couloir de vent, larges vallées) qui favorisent une bonne dispersion des polluants

Faiblesses: Des niveaux de pollution parfois élevés et non conformes aux seuils, le long des axes routiers (A7, N7) et à proximité des industries. Une concentration de gros émetteurs industriels notamment dans la vallée du Rhône (entre Roussillon et Les Roches de Condrieu). Deux tiers du territoire considérés comme zones sensibles vis-à-vis de la qualité de l'air. Un territoire particulièrement touché par l'ambroisie, notamment dans la vallée du Rhône.

Enjeux: La vallée du Rhône, qui accueille une grande majorité de la population, est soumise à d'importantes pollutions de la qualité de l'air, qui sont susceptibles d'avoir des impacts sur la santé. L'enjeu est double : réduire les émissions de polluants à la source (par un usage plus efficient des transports collectifs par exemple), mais également limiter le nombre de personnes exposées à ces pollutions (par des choix stratégiques de localisation des secteurs de développement résidentiel ou industriel)

3-L'énergie : consommation et production d'énergie sur le territoire.

La centrale nucléaire implantée à St-Alban-du-Rhône/St-Maurice l'Exil constitue l'unique source de production d'énergie non-renouvelable (énergie fossile) du territoire : près de 97% de la puissance électrique du territoire est installée en Pays Roussillonnais. Le reste est assuré par les énergies renouvelables électriques et thermiques, réparties sur le territoire du SCoT.

Atouts: Des filières d'énergie renouvelable diversifiées et en développement. Des démarches de plans climat engagées, fixant des objectifs de réduction des consommations énergétiques et de production d'énergie renouvelable

Faiblesses: Des fortes consommations énergétiques liées aux industries et aux transports. Un nombre important de ménages en précarité ou vulnérabilité énergétique pour leur habitat et pour les transports (du fait d'une forte dépendance à la voiture individuelle sur la majorité du territoire). Une production encore insuffisante d'énergie renouvelable par rapport aux objectifs régionaux.

Enjeux: Des fortes consommations énergétiques liées aux industries et aux transports. Un nombre important de ménages en précarité ou vulnérabilité énergétique pour leur habitat et pour les transports (du fait d'une forte dépendance à la voiture individuelle sur la majorité du territoire). Une production encore insuffisante d'énergie renouvelable par rapport aux objectifs régionaux.

1.1.2.5 : LES RISQUES ET NUISANCES

1-Les risques naturels : Les communes du territoire ont fait l'objet de **925 arrêtés de catastrophes naturelles entre 1982 et le 6 avril 2015. 72% d'entre eux concernent des inondations et coulées de boue.**

Atouts: Des démarches de gestion concertée de la ressource en eau qui prennent en compte les risques d'inondation. Des documents de prévention des risques (mouvement de terrain, inondation) existants pour la plupart des communes concernées par un risque modéré

Faiblesses: Des secteurs soumis à des risques importants d'inondation (vallée du Rhône, agglomération viennoise, plaine de Roussillon, plaine de Bièvre) Des risques de mouvement de terrain (aléas moyens) sur la partie Est du territoire, mais également sur les versants viticoles. Une exposition au radon non négligeable en partie Ouest.

2-3-Les risques industriels et technologiques (classés par commune) : La pollution des sols : 17 établissements sont classés **Seveso seuil haut** sur le territoire dont 16 sur la partie iséroise du SCoT et 6 entreprises sont classées **Seveso seuil bas**, répartie sur les deux principaux sites industriels du territoire, 158 Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) sont recensées sur le territoire du SCoT des Rives du Rhône, plusieurs sites sont concernés par des Plans de Protection des Risques Technologiques (PPRT), sans oublier l'installation nucléaire de base de Saint-Alban-du-Rhône et le risque par types de transport lié au transport de matières dangereuses. L'inventaire BASOL recense 47 sites potentiellement pollués (pollution des eaux souterraines – par hydrocarbure) appelant à une action des pouvoirs publics.

Atouts: La plupart des établissements à risque dispose d'un Plan de Prévention des Risques

Faiblesses: La présence de nombreux établissements à risques (23 sites Seveso), dont la plupart sont localisés dans la vallée du Rhône. La présence d'une centrale nucléaire, présentant une zone de danger de 2 km, dans le couloir rhodanien. Des sites pollués recensés au droit des villes au passé industriel (Annonay, Vienne), mais également au droit des sites industriels actuels. Un faisceau dense de canalisations de matières dangereuses dans la partie est du territoire

4-Les nuisances acoustiques. Un classement sonore est établi, lequel recense par tableau synoptique, les différents niveaux de classements (de 1 à 5), et les différents plans de prévention mis en place (réalisation des cartes stratégiques du bruit, estimation des personnes exposées au bruit (aérodrome par exemple).

Atouts: Des secteurs calmes et relativement préservés des nuisances, en dehors du couloir rhodanien.

Faiblesses: Une importante concentration des infrastructures bruyantes dans la vallée du Rhône, au contact de zones urbanisées accueillant une grande part de la population, entraînant un niveau d'exposition important

Enjeux liés aux risques et nuisances

Des enjeux de limitation de l'exposition des habitants aux risques

Certains secteurs du territoire et notamment la vallée du Rhône sont particulièrement exposés aux risques naturels et technologiques, qui se cumulent assez souvent. Ces zones de multi-exposition concernent une part non négligeable des zones habitées du territoire et entraînent une certaine vulnérabilité des biens et des personnes. Le développement du territoire se doit d'intégrer ces zones de risques afin d'éviter la densification au sein de ces enveloppes. L'aménagement de secteurs à vocation d'activité peut être une réponse dans les zones de bruit par exemple. Les enjeux de densification et de renouvellement urbain dans les centres villes et villages sont toutefois à intégrer et des réponses techniques (architecture, bande de recul,...) peuvent être imaginées pour intégrer les nuisances sonores. La prise en compte des sites pollués est également importante dans le cadre de leur reconversion. Pour la prise en compte des risques, en fonction du niveau d'aléa, l'inconstructibilité pourra être la meilleure réponse.

Des enjeux de non aggravation des risques existants

Sur un territoire aux dynamiques actives, l'autre enjeu concerne la non aggravation des risques, par des choix judicieux de développement aussi bien dans leur localisation, que dans les conditions d'aménagement. La réduction de l'imperméabilisation permettra de ne pas aggraver les risques d'inondation, mais l'amélioration de la gestion des eaux pluviales ou l'aménagement de trame verte et bleue contribueront également à une meilleure maîtrise des risques.

1.1.2.6 : LES DECHETS

La gestion des déchets: modes de gestion des déchets (les déchets ménagers assimilés, la collecte sélective, les déchetteries et leur valorisation, collecte des déchets industriels, électriques, électroniques et l'organisation logistique etc...), les structures existantes, tant pour ce qui concerne les **intercommunalités** que les structures syndicales telles le **SIRCTOM** (Syndicat Intercommunal Rhodanien de Collecte et de Traitement des Ordures Ménagères), le **SYTRAD** (Syndicat de Traitement des Déchets Ardèche-Drôme), Vienne Condrieu Agglomération, le SYMCO (Syndicat Mixte de Compostage), le SICTOM (Syndicat Intercommunal de Collecte et de Traitement des Ordures Ménagères des Pays de la Bièvre), les documents de cadrage au travers des Plans Départementaux d'Élimination des Déchets, Plans de Gestion, etc...

Atouts: Une collecte sélective engagée sur tout le territoire. De nombreux équipements et centres de traitement des déchets sur le territoire. Des plans de prévention des déchets mis en œuvre.

Faiblesses: Une gestion globale rendue difficile par la multiplicité des structures et des compétences. Un déficit de centres de compostage de déchets verts Des transferts de déchets importants en distance Une production de déchets à réduire et valorisation des déchets à accroître

1.1.2.7 : LA SANTE

1 La santé est une notion complexe, dont l'approche territoriale a permis l'identification des facteurs environnementaux susceptibles d'impacter la population (qualité de l'air, de l'eau, des sols etc..) et les moyens d'en prévenir les effets (caractérisation et évaluation de l'exposition aux risques sanitaires, risques naturels et technologiques, champs électromagnétiques). La prise en compte de l'hétéro-homogénéité de l'état environnemental a amené à une approche territoriale « ciblée et sectorisée... », que sous-tendent les documents cadres tels le Plan National Santé-Environnement (PNSE), le Plan Régional Santé Environnement 2 (PRSE2 – 2011-2014).

Atouts: Une très grande partie du territoire largement préservée et peu exposée aux risques sanitaires. Une étude sanitaire en cours de réalisation sur le Pays Roussillonnais pour préciser les enjeux sanitaires sur ce secteur particulièrement exposé

Faiblesses: La présence d'un grand nombre de facteurs environnementaux pouvant avoir une incidence sur la santé. Un cumul de facteurs environnementaux dans certains secteurs du territoire plus densément peuplés (vallée du Rhône et notamment entre Condrieu et Saint-Rambert-D'albon). Des facteurs socio-économiques pouvant renforcer certaines inégalités des populations au regard des risques sanitaires.

Enjeux sanitaires en lien avec les facteurs environnementaux

Des enjeux de réduction des facteurs environnementaux

La réduction de la nature et de l'importance des facteurs environnementaux (pollutions, nuisances, risques) nécessite l'évolution de certains comportements et modes de vie en lien avec l'aménagement du territoire. Les pollutions atmosphériques et les nuisances acoustiques peuvent notamment être réduites par une diminution du trafic routier. La mise en place d'une armature urbaine en cohérence avec les transports collectifs peut contribuer à cette réduction des pollutions et nuisances.

Des enjeux de limitation de l'exposition des habitants à ces facteurs environnementaux

L'enjeu de réduction de l'exposition des habitants pose la question du modèle de développement à mettre en place dans les secteurs où les pollutions et nuisances se cumulent. Il s'agira également de veiller à préserver au mieux les secteurs résidentiels et les équipements sensibles, des sources de pollutions et de nuisances. Des enjeux contradictoires sont alors soulevés entre, d'une part, une nécessité de densifier les centres villes et les abords des gares et d'autre part, limiter l'exposition des habitants, alors que ces secteurs sont soumis à des pollutions et des nuisances plus importantes. Les modes de vie, intégrant les durées d'exposition, doivent alors être pris en compte pour bien évaluer les enjeux d'exposition.

1.1.2.8 : SYNTHESE ET ENJEUX PAR TERRITOIRES

1 – plateau d'Echalas et de Pélussin / vallée de Giers

Atouts: Une grande richesse écologique, avec des espaces naturels remarquables bien connus Une diversité paysagère et un cadre de vie de qualité recherché (territoire en partie couvert par le PNR du Pilat) Des risques et des nuisances faibles sur le plateau Des communes au riche passé historique et patrimonial (Ampuis, Condrieu, Saint-Romain-enGal, Malleval, ...) Des terroirs agricoles valorisés par des AOP

Contraintes. Un paysage transformé par un fort développement pavillonnaire Une urbanisation linéaire continue le long de la RD386, contraignant les continuités écologiques Des nuisances et des risques concentrés en bordure du Rhône mais également dans la vallée du Gier (Saint-Romain-en-Gier) concerné par le risque inondation et par les nuisances (qualité de l'air, bruit) lié au trafic de l'A47. Une forte dépendance aux territoires voisins pour l'eau potable Une tendance à l'enfrichement sur les versants des sommets du Pilat Un territoire peu desservi par les transports collectifs Un territoire vulnérable au changement climatique (accroissement potentiel du risque d'inondation) Un territoire soumis à une qualité de l'air dégradée à proximité de la vallée du Rhône.

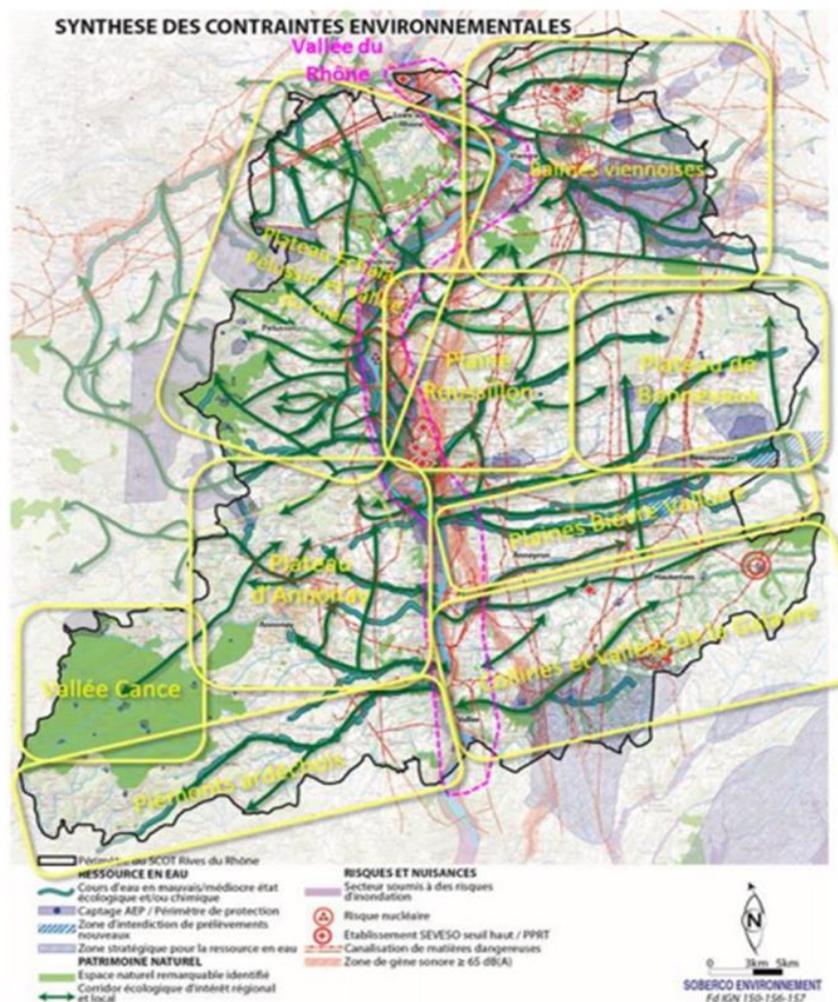
Enjeux: Préservation et valorisation des vallons forestiers affluents du Gier et du Rhône • Maintien, voire restauration des continuités écologiques entre les affluents et le Rhône • Prise en compte des nuisances générées par le projet de CFAL dans le développement urbain de la vallée • Arrêt de l'étalement urbain sur les zones de plateau, peu contraintes • Amélioration de la gestion de la ressource en eau (eau potable et assainissement)

2 – Balmes Viennoises

Atouts: Des vallées structurantes et des entités naturelles d'intérêt écologique La présence d'une ressource en eau stratégique pour l'alimentation en eau potable Un patrimoine architectural et archéologique exceptionnel à Vienne Des friches industrielles disponibles pour du renouvellement urbain Un territoire qui offre des alternatives efficaces à la voiture individuelle

Contraintes: Des continuités écologiques nord/sud limitées par un fort développement linéaire le long des axes Des risques et des nuisances concentrés sur l'agglomération viennoise, fortement exposée (inondations, nuisances sonores, pollutions atmosphériques, transports de matières dangereuses) Un desserrement urbain de Vienne qui s'est reporté dans les vallées, avec une banalisation des paysages Une faible sécurisation de l'alimentation en eau potable (dépendance du captage de Gémens, pas d'interconnexion, des rendements moyens des réseaux) Des étiages naturellement très contraignants pour les cours d'eau (des milieux récepteurs plus sensibles) Un territoire vulnérable au changement climatique (accroissement potentiel du risque d'inondation, des îlots de chaleur, retrait/gonflement des argiles) Un territoire soumis à une qualité de l'air dégradée à proximité de Vienne

Enjeux: Maintien des continuités écologiques et coupures paysagères entre les villages le long des différentes vallées • Préservation des espaces stratégiques pour la ressource en eau potable dans les fonds de vallée (Véga et Gère notamment) • Requalification de la vallée de la Gère (friche industrielle) et traitement des abords de la RN 7 (façades, espaces publics), intégrant les différentes contraintes (bruit, inondations)



3 – plaine de Roussillon

Atouts: Un territoire traversé par des vallées structurantes, riches en milieux humides, qui relie le plateau de Bonnevaux à la vallée du Rhône (caractérisée ici par l'île de la Platière) Des ressources en eau abondantes et des espaces stratégiques pour l'eau potable Des paysages attractifs sur les prémices du plateau de Bonnevaux Une agriculture diversifiée (arboriculture, maraichage, céréales, ...) Des PPRT approuvés permettant de gérer les risques

Contraintes: Une zone agglomérée fortement exposée aux risques (naturels, industriels et nucléaires), aux pollutions de l'air et aux nuisances sonores (risque sanitaire à prendre en compte) Une faible sécurisation de l'alimentation en eau potable (peu d'interconnexions, rendements moyens) Des dispositifs d'assainissement à améliorer Une gestion quantitative de la ressource en eau problématique (conflits d'usages). Un gel des prélèvements préconisé compte-tenu des déséquilibres quantitatifs locaux pouvant subvenir. Une gestion collective des cours d'eau peu développée (Sanne, Varèze, Saluant, Suzon) en l'absence d'outil de gestion (contrat de milieu ou SAGE) Des vallées qui perdent de leur intérêt vers l'aval, contraintes par l'urbanisation Des paysages fortement altérés entre l'A 7 et le Rhône (succession d'industries, surfaces commerciales, ...) Un territoire vulnérable au changement climatique (accroissement potentiel du risque d'inondation, des îlots de chaleur) Un territoire soumis à une qualité de l'air dégradée à proximité de la vallée du Rhône

Enjeux: Traitement paysager des traversées urbaines entre les Roches de Condrieu et Salaise-sur-Sanne • Maintien voire restauration des coupures paysagères et des corridors écologiques reliant les vallées au Rhône (Sanne, Varèze) • Prise en compte des enjeux sanitaires liés aux différents facteurs environnementaux (pollution de l'air, nuisances acoustiques, risque industriel, ...) dans les choix de développement urbain dans l'axe de la vallée du Rhône • Prise en compte des enjeux environnementaux (disponibilité de la ressource en eau, maintien des corridors écologiques, préservation des terres agricoles) dans le cadre du fort développement économique envisagé. • Développement harmonieux des villages situés sur les premiers rebords du plateau de Bonnevaux

4 – plateau de Bonnevaux

Atouts: Un territoire parcouru par des cours d'eau (Dolon, Varèze, Oron), constituant des corridors écologiques associés à des milieux humides. Des espaces perméables dont la fonctionnalité écologique doit être renforcée Une ressource en eau superficielle présentant encore des capacités en termes de prélèvements mais à surveiller localement Des espaces stratégiques pour la ressource en eau potable à préserver Des paysages attractifs au niveau de la Forêt de Bonnevaux Des paysages bien préservés

Contraintes: De nombreux obstacles à l'écoulement sur le cours de l'Ozon menacent la continuité écologique Un territoire agricole fortement soumis aux pollutions de la ressource en eau superficielle notamment par les nitrates Une masse d'eau souterraine dont l'état qualitatif est à améliorer Des prélèvements agricoles à interdire sur la source de Beaufort et ses environs. Une préconisation de gel des prélèvements compte-tenu des déséquilibres quantitatifs locaux pouvant subvenir. Une faible sécurisation de l'alimentation en eau potable (peu d'interconnexions, rendements moyens) Un territoire soumis à des risques de mouvements de terrain, des risques liés aux canalisations de transport de matières dangereuses ainsi que des risques industriels Des nuisances en lien avec le passage de la LGV Un nombre important de ménages en précarité ou vulnérabilité énergétique pour l'habitat et le transport

Enjeux: Maintien voire restauration des continuités écologiques reliant les vallées de l'Oron, de la Varèze et du Dolon. • Prise en compte des enjeux relatifs à la préservation des zones de sauvegarde pour l'eau potable et du zonage relatif à l'interdiction des prélèvements sur la source de Beaufort et ses environs. • Prise en compte des enjeux de sécurisation de la ressource en eau potable afin de garantir une adéquation besoins/ressources. • Des risques de mouvements de terrain à ne pas négliger dans les secteurs plus fortement soumis.

5 – plateau d'Annonay

Atouts: Une diversité de paysages entre massifs forestiers et zones de polyculture élevage, entre plateaux et vallées encaissées Des atouts locaux liés aux terroirs agricoles et mises en valeur par des AOC et AOP (fromage, vin). Un cadre de vie de qualité, sans risques et nuisances importants Des espaces naturels remarquables au droit des vallées rejoignant le Rhône Des ressources en eau

Contraintes: Un paysage banalisé par un fort développement pavillonnaire et commercial en périphérie d'Annonay Une réduction de 20% des prélèvements sur la ressource en eau. Des contraintes plus importantes au droit de l'agglomération d'Annonay : risque d'inondation, pollution de l'air Une connaissance insuffisante de la biodiversité Un passé industriel qui a laissé des sites pollués Une tendance à la fermeture des milieux sur les versants ouest Un territoire potentiellement vulnérable aux changements climatiques, notamment aux abords d'Annonay (îlots de chaleur) Un territoire (Annonay) soumis aux polluants atmosphériques liés au trafic routier sécurisé et diversifié Un potentiel forestier intéressant pour le développement de la filière bois-énergie Un patrimoine industriel à valoriser et des friches à mobiliser

Enjeux: Maintien de coupures paysagères entre les noyaux urbains de l'agglomération (Boulieu, Saint-Cyr) • Arrêt de l'étalement urbain sur le secteur de plateau • Amélioration des connaissances relatives à la biodiversité et valorisation des milieux aquatiques (cours d'eau, abords et zones humides)

6 – plateau de la Cance

Atouts: Des espaces agro-naturels et forestiers peu fragmentés Un patrimoine forestier important à valoriser Une vallée totalement intégrée dans l'espace naturel sensible du département Un cadre de vie sans risque et nuisance

Contraintes: Des paysages en cours d'enfrichement Une connaissance incomplète de la biodiversité Un territoire éloigné et peu desservi par les transports collectifs Une gestion de l'eau potable fragile et dépendante des territoires voisins Un gel des prélèvements de la ressource en eau Une vulnérabilité énergétique liée au résidentiel

Enjeux: Développement harmonieux et modéré des villages • Vigilance vis-à-vis de l'éirement linéaire le long de la RD 121 • Amélioration de la gestion de l'eau potable et de l'assainissement

7 – piémont ardéchois

Atouts: Un territoire traversé par une vallée structurante, présentant des milieux d'intérêt écologique Le cours d'eau de l'Ay à la fois réservoir de biodiversité du SDAGE et corridor écologique Une ressource en eau superficielle relativement abondante, un peu plus sensible en période d'étiage. Des paysages relativement préservés

Contraintes: De nombreux obstacles à l'écoulement sur le cours de l'Ay fragilisent la fonctionnalité du réservoir Une qualité écologique moyenne à médiocre des cours d'eau Une masse d'eau souterraine dont l'état qualitatif est à améliorer Quelques dispositifs d'assainissement à améliorer

Enjeux: Une fonctionnalité écologique à préserver sur le cours de l'Ay • Une qualité de la ressource en eau superficielle et souterraine à améliorer

8 – plaine de Bièvre Valloire

Atouts: Un secteur stratégique pour la ressource en eau potable Des vallées est/ouest qui relie le plateau de Chambaran à la vallée du Rhône Une démarche de gestion concertée de l'eau (SAGE) Une agriculture dynamique et diversifiée

Contraintes: Un déséquilibre quantitatif des alluvions de la plaine de Bièvre Valloire Des captages d'alimentation en eau potable soumis à des pressions qualitatives Un gel des prélèvements préconisé compte-tenu des déséquilibres quantitatifs locaux pouvant survenir. Des risques d'inondation étendus dans la plaine, au contact des villages Des espaces agro-naturels qui présentent un intérêt écologique limité Des secteurs où les contraintes se cumulent (nuisances acoustiques, transport matières dangereuses, inondations) : Saint-Sorlin-en-Valloire, Saint-Romain d'Albon, Saint-Rambert d'Albon Des pieds de coteaux et des lisières forestières altérés par une urbanisation linéaire Un territoire potentiellement soumis au changement climatique (modification des périmètres de zone inondable) Un nombre important de ménages en précarité

Enjeux: Amélioration de la gestion de la ressource en eau (protection des captages, amélioration des rendements, ...) • Préservation des continuités écologiques nord/sud (reliant les plateaux boisés) en maintenant des coupures entre les villages (notamment entre St Rambert, Epinouze et Lapeyrouse-Mornay) • Aménagement durable et cohérent des espaces localisés entre le Rhône et l'A 7, intégrant des coupures paysagères, un traitement de la RN 7, et une prise en compte des risques et nuisances • Renforcement des continuités écologiques le long des vallées structurantes est/ouest (Oron, Bancel, Argentelle) • Intégration environnementale des grands sites économiques envisagés

9 – collines et vallées de la Galaure

Atouts: Une grande diversité des paysages, liée à la mosaïque d'espaces agricoles et forestiers, sur une topographie vallonnée Une grande richesse des milieux humides Une ressource en eau diversifiée, mais faiblement sécurisée Un potentiel de développement d'énergies renouvelables (bois-énergie, éolienne) Des secteurs de risques qui restent ponctuels et éloignés des habitations

Contraintes: Un déséquilibre quantitatif du bassin versant de la Galaure (zone de répartition des eaux avec réduction des prélèvements, faible rendement des réseaux d'eau potable). Un objectif de réduction de 40% des prélèvements en eau. Un mitage prononcé des espaces agricoles Un territoire traversé par de nombreuses infrastructures de transport de matières dangereuses (canalisations, A7, lignes électriques) Un faible niveau de desserte en transports collectifs Une faible connaissance de la biodiversité Un nombre important de ménages en précarité ou vulnérabilité énergétique pour l'habitat et le transport.

Enjeux: Maintien des coupures paysagères entre les villages le long de la RD 51 entre Hauterives et Saint Vallier • Prise en compte des contraintes liées aux différentes infrastructures (A7, LGV, canalisations) dans le développement des villages (La Motte de Galaure, Mureils, Saint-Bonnet de Galaure) • Valorisation de la Galaure et de ses abords • Traitement paysager de la RN 7 entre Laveyron et Saint-Vallier • Amélioration de la gestion de l'eau potable et de la ressource en eau de manière globale

10 – vallée du Rhône

Atouts: Une ressource en eau stratégique (actuelle et future) pour l'eau potable Des milieux naturels remarquables au contact d'un corridor d'échelle supra-régionale Un axe qui bénéficie d'une bonne desserte en transport collectif, via la ligne TER et d'une multi modalité pour les ZA

Contraintes: Une pression urbaine conséquente qui limite les continuités écologiques et qui risque de déconnecter la vallée du Rhône de ses vallées adjacentes Une concentration importante de risques naturels et technologiques, au contact des zones habitées Une forte exposition des habitants aux pollutions atmosphériques et aux nuisances sonores, notamment au droit des agglomérations de Vienne et de Roussillon Une conurbation importante le long des axes de communication, laissant peu de place aux coupures paysagères Des captages essentiellement localisés dans la plaine qui présente d'importants risques d'inondation (fragilité de l'accès à l'eau) Un territoire vulnérable au changement climatique (augmentation du risque d'inondation) De fortes consommations énergétiques liées aux industries et aux transports. Un territoire concerné par une qualité de l'air dégradée (trafic, industries). Un territoire touché par l'ambroisie.

Enjeux: Des enjeux de densification des pôles desservis par les transports collectifs confrontés aux contraintes et risques d'exposition des habitants (pollution de l'air, nuisances acoustiques, risques technologiques,...) Requalification des axes longeant la vallée (RN 7, RD 386), en intégrant des ruptures paysagères et un traitement des entrées de ville. Protection des secteurs stratégiques pour la biodiversité et pour la ressource en eau (îles, lones, abords du Rhône, confluence,...). Restauration des liens écologiques entre la vallée et ses affluents.

1.1.3 ARTICULATION DU SCoT AVEC LES AUTRES SCHEMAS, PLANS ET PROGRAMMES

Article L141-3

Il décrit l'articulation du schéma avec les documents mentionnés aux articles [L. 131-1](#) et [L. 131-2](#), avec lesquels il est compatible ou qu'il prend en compte.

Un SCoT est « compatible » si ses dispositions ne sont « ni contraires dans les termes, ni inconciliables dans leur mise en œuvre » avec les orientations des documents de niveau supérieur.

1.1.3.1 Compatibilité du SCoT avec la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise

Seule la partie nord du SCoT (Vienne Condrieu Agglomération) est couverte par la DTA, laquelle fixe les orientations d'équilibre entre développement et protection des territoires.

Objectif 1 : renforcer l'armature urbaine du territoire et lutter contre l'étalement urbain.

Le SCoT donne un rôle prépondérant aux agglomérations et aux villes du territoire en matière d'accueil de nouveaux habitants, avec un objectif de densification, de lutte contre l'étalement urbain et de renforcement du lien urbanisme/transport : villes , bourgs ruraux, communes rurales et il prolonge les orientations du DTA.

Objectif 2 : Développer une offre en transports plus durable et réaliser certains grands projets d'infrastructures. Le modèle de développement retenu pour le SCoT permettra d'accueillir une partie importante de la population attendue dans les secteurs déjà urbanisés de la vallée du Rhône, à proximité des axes de transports et le SCOT fixe des objectifs pour développer les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle et de multi modalité.

Objectif 3 : Préserver les espaces naturels et agricoles et gérer les risques. L'environnement est au cœur du projet SCoT (voir DOO / espaces naturels remarquables, etc) avec notamment transitions non urbaines maintenues et préservation des cœurs verts. Le Rhône est bien identifié comme corridor d'eau et l'impact les projets de franchissement prévus sera analysé et optimisé. Le maintien des trames vertes en agglomération est également un axe fort.

Objectif 4 : Promouvoir un développement durable des zones d'activités économiques et commerciales. Le SCoT a proposé une hiérarchisation des zones d'activités conforme aux objectifs de la DTA et avec plusieurs zones d'activités multimodales, existantes ou en projet et comporte les prescriptions pour encadrer la qualité du développement logistique sur tout le territoire et en matière de développement commercial, une réflexion importante et coordonnée a été menée par rapport aux transports collectifs. Les choix de localisation des sites économiques métropolitains intégreront les possibilités en transport collectif.

1.1.3.2 Compatibilité avec la Charte du Parc Naturel Régional du Pilat

Axe 1 Une gestion maîtrisée des espaces et des ressources. Concernant la confortation d'un réservoir de biodiversité riche et connecté, le SCoT a engagé les prescriptions associées de non constructibilité et pris en compte les sites écologiques prioritaires les corridors écologiques de même que les réservoirs de biodiversité et les connexions nécessaires au réseau écologique .

Concernant la création d'un lien favorable entre urbanisme et paysages, tous les axes de protection-valorisation et les prescriptions du SCoT sont cohérents avec cet objectif. Une utilisation raisonnée des ressources a été prise en compte par le SCoT tant en ce qui concerne la gestion de l'eau que la protection des espaces agricoles, forestiers et naturels.

Le SCoT autorise l'implantation de nouvelles carrières que si ces dernières sont cohérentes avec les enjeux des espaces naturels et agricoles.

Axe 2 Des modes de vie plus sobres et plus solidaires. Le SCoT s'assure d'un habitat durable par adaptation de l'habitat existant et par une construction réduisant la consommation foncière et énergétique et maintenant le lien social et oriente ses axes pour concourir à la mobilité durable par focalisation sur les alternatives à la voiture individuelle et leurs utilisations et par de nouvelles infrastructures. Le SCoT intègre aussi des dispositions pour le développement des activités touristiques et de loisirs en cohérence avec la charte de parc.

Axe 3 Des modes de production durable en lien avec la consommation locale. Le SCoT renforce l'exploitation et la production forestière dans le respect de l'environnement par des garanties sur une gestion sylvicole durable avec conjointement une optimisation du rôle économique du bois en favorisant la filière bois-énergie. L'écotourisme est renforcé par la promotion du développement de filières touristiques plus vertueuses. Pour accompagner la création de biens et services ancrés territorialement, le SCoT intègre des orientations relatives aux politiques d'aménagement économique pour mettre en cohérence les aménagements et schémas de développement économiques avec le maillage optimal et améliorer la qualité des espaces économiques avec la définition de règles. Différentes prescriptions du SCoT permettront d'atteindre les objectifs de sobriété dans la consommation énergétique de focalisation sur le développement d'énergies renouvelables. Globalement , le SCoT est compatible avec la charte du Parc Naturel Régional du Pilat et le dossier de présentation présente le détail des compatibilités.

1.1.3.3 Compatibilité avec le SDAGE Rhône Méditerranée

Orientations relatives à la gestion qualitative et quantitative de la ressource en eau. Les prescriptions du SCoT permettront de limiter les risques d'atteinte à la ressource en eau dans les domaines de l'alimentation en eau potable et des orientations relatives à la gestion quantitative de la ressource en eau .Les leviers seront au travers des documents d'urbanisme et le SCoT s'assure de la disponibilité de la ressource en eau en garantissant l'adéquation des besoins générés par le développement urbain et par l'accueil de nouvelles entreprises avec les capacités de la ressource.

Orientations relatives à la qualité des milieux aquatiques. Le SCoT édicte des prescriptions visant à limiter les incidences sur la qualité des milieux aquatiques :zones humides, écoulements d'eau, constructibilité

Orientations relatives à la gestion des risques. Le SCoT émet des prescriptions qui permettront de limiter les incidences vis-à-vis des risques d'inondation et le SCoT prévoit la gestion des ruissellements en limitant l'imperméabilisation par des outils de gestion et les documents d'urbanisme. La prise en compte du PPRi est incluse pour éviter l'aménagement des zones les plus exposées.

Conclusion : la mise en œuvre du SCoT reste compatible avec les orientations du SDAGE , au regard des prescriptions énoncées permettant de réduire voire d'éviter les incidences.

1.1.3.4 Compatibilité avec les Plans de Gestion de la Ressource en Eau (PGRE)

Plusieurs objectifs du PGRE des 4 vallées (seul approuvé) rentrent dans le champ d'action du SCoT et y sont déclinés au travers de mesures décrites dans le rapport de présentation, mesures visant la préservation de l'eau potable et la gestion efficiente des eaux usées et des eaux pluviales de même que celles des zones humides et celle des crues.

1.1.3.5 Compatibilité du SCoT avec le Plan de Gestion des Risques d'inondation (PGRI)

Le PGRI prévoit 5 grands objectifs de gestion des risques d'inondation pour le bassin Rhône- Méditerranée et 52 dispositions faisant l'objet d'une classification. Plus spécifiquement, le territoire du SCoT est concerné par le Territoire à Risque d'Inondations (TRI) sur Vienne (32 communes) relatif au risque d'inondation du fleuve Rhône. Les objectifs de la stratégie locale de gestion des risques d'inondation du fleuve du Rhône ont été répartis en 5 catégories établies en cohérence avec les grands objectifs du PGRI Rhône-Méditerranée.

Le SCoT est compatible avec les orientations du PGRI sur lesquelles il peut avoir une incidence..

1.1.3.6 Compatibilité du SCoT avec les SLGRI

Le SCoT est compatible avec les objectifs et actions des SLGRI de VIENNE et de l'aire métropolitaine de LYON.

1.1.3.7 Compatibilité avec le SAGE Bièvre Liers Valloire

Le SAGE Bièvre Liers Valloire a été validé en décembre 2018. La stratégie du SAGE est déclinée autour de 3 enjeux pour lesquels le SCoT est concerné : L'équilibre quantitatif avec la ressource, la qualité des eaux superficielles et souterraines, les conditions nécessaires au bon fonctionnement des cours d'eau. Les leviers d'action principaux mis en œuvre dans le SCoT sont le contrôle du développement urbain, la prise en compte du PGRE en urbanisme, l'adéquation des développements urbains avec les capacités d'épuration, la limitation de la consommation foncière . Le SCoT répond aux enjeux du SAGE et est compatible.

1.1.3.8 Compatibilité avec le SAGE Bas Dauphiné Plaine de Valence

En regard des dispositions du SAGE, le SCoT intervient sur chacune par des mesures de renouvellement urbain, par la prise en compte du PGRE dans les documents d'urbanisme, par la préservation des zones de sauvegarde et par la préservation des zones humides.. Il maintiendra une vigilance pour le projet de demi-échangeur à Saint Barthélemy de Vals. Le SCoT répond aux enjeux du SAGE et est compatible.

1.1.3.9 Compatibilité avec le PEB de l'aérodrome de Vienne

Le SCoT demande à ce que les nuisances sonores liées aux infrastructures soient intégrées dans les choix d'aménagement de ce secteur. Il est compatible avec les objectifs.

1.1.3.10 Compatibilité avec le PEB de l'aérodrome de Saint-Rambert- d'Albon

Le SCoT demande à ce que les nuisances sonores liées aux infrastructures soient intégrées dans les choix d'aménagement de ce secteur. Il est compatible avec les objectifs.

1.1.3.11 Prise en compte des orientations du SRCE Rhône-Alpes (Schéma Régional de Cohérence Ecologique)

Le SCoT prend bien en compte les réservoirs de biodiversité du SRCE (ZNIEFF, Pilat, Réserves Naturelles, Natura 2000, biotope, zones humides) et étend les mesures de préservation à d'autres espaces. L'ensemble des corridors écologiques d'importance régionale (corridors fuseaux et corridors axes) sont déclinés sur la carte de principe de préservation de la trame verte et bleue dans le DOO du SCoT, en tant que corridor d'enjeu régional et le SCoT prend bien en compte les corridors écologiques du SRCE. Le SCoT identifie aussi des espaces agricoles perméables sur la carte de principe de préservation de la trame verte et bleue dans le DOO et veille à la préservation et au maintien de ces espaces via des mesures pour la préservation de l'agriculture et la limitation de la périurbanisation. Il prend en compte les orientations visant à préserver la trame verte et bleue régionale.

1.1.3.12 Prise en compte des orientations des schémas régionaux des carrières

Les cinq départements concernés par le SCoT sont dotés d'un schéma départemental des carrières (SDC) mais ces schémas sont assez anciens (1998 à 2005) et le cadre régional « matériaux et carrières » élaboré par la DREAL Rhône-Alpes en 2013, sert plutôt de document de référence. Le SCoT prend bien en compte l'orientation relative à la poursuite de l'approvisionnement en matériaux sur le long terme en tenant compte des enjeux environnementaux, telle que développée dans le cadre régional des « matériaux et carrières ». L'extension de carrières existantes sera préconisée et l'implantation de nouvelles carrières très encadrée.

1.1.3.13 Prise en compte des Plans Climat Energie Territoriaux (PCET)

Les orientations du SCoT sont les suivantes : réduction des émissions de gaz à effet de serre, baisse des consommations énergétiques, hausse de la production d'énergie renouvelable.

1.1.3.14 Prise en compte des plans départementaux des déchets ménagers et assimilés (PDEDMA)

Les principaux enjeux des PDEDMA et les mesures de prise en compte dans le SCoT sont indiqués dans le rapport de présentation du SCoT.

1.1.4 JUSTIFICATION DES CHOIX RETENUS

Préambule : la révision concerne un nouveau territoire avec 6 EPCI et 153 communes dont le nombre d'habitants est environ 273000 soit 50% de plus en surface et nombre de communes que le territoire de l'ancien SCoT (Mars 2012). La révision du SCoT, objet de l'enquête publique, a fixé plusieurs objectifs structurants qui ont guidé la procédure de révision et se sont déclinés en plusieurs ambitions pour le PADD conduisant aux dispositions thématiques déclinées dans le PADD et le DOO de cette révision.

1.1.4.1 Justification des grandes ambitions du PADD

Le PADD cherche à répondre aux enjeux mis en évidence dans la synthèse du Diagnostic et s'ouvre d'abord sur des ambitions de développement concernant le territoire dans sa globalité. Ces ambitions innervent les objectifs plus thématiques qui sont présentés avec les orientations et les mesures transcrites dans le DOO.

Ambition 1 : les rives du Rhône : territoire dynamique de la moyenne vallée du Rhône. Le nouveau territoire, moins longiligne et intégrant une nouvelle importante agglomération (Annonay), a conduit à une vision moins rattachée à la métropole lyonnaise tout en gardant la force structurante de la vallée du Rhône. Pour cette ambition, les choix du PADD sont guidés par l'inscriptions des dynamiques économiques des trois agglomérations et du tissu d'entreprises locales, par l'amélioration des liaisons Est-Ouest en sus de l'axe Nord-Sud, par l'adaptation des objectifs démographiques et de logements au contexte et par un renforcement des armatures urbaines pour les adapter aux besoins des habitants et entreprises.

Ambition 2 – Intensifier les efforts pour faire évoluer les modes de développement. Le diagnostic justifie un mode de développement et d'aménagement plus vertueux avec des objectifs de protection des ressources à long terme, de portage de projets économiques ambitieux et de nouveaux objectifs volontaristes sur la reconquête des centres urbains et sur le renouvellement urbain. Le contexte nouveau du début du 21^{ème} siècle impose aussi de lutter contre l'éclatement et l'étalement urbain (générateur de consommation foncière, de temps de déplacements et de GES (CO2...)).

1.1.4.2 Justification des dispositions thématiques du PADD et du DOO

1-Valoriser les différentes formes d'économies locales avec les orientations suivantes :

Mettre en œuvre des politiques d'aménagement économique innovantes, dans une logique de performance environnementale. Le PADD fixe des orientations avec des objectifs de renouvellement des espaces économiques existants, des objectifs de qualification de l'offre foncière et immobilière pour mieux répondre aux attentes des entreprises. Ces objectifs se traduisent dans le DOO et la principale évolution du nouveau SCoT concerne les objectifs de renouvellement et de densification des espaces d'activités existants.

Prévoir le développement des espaces de développement économique, aux différentes échelles. En répondant aux enjeux identifiés dans le diagnostic, le PADD fixe des ambitions importantes, avec notamment une ambition de développement d'une offre répondant aux besoins de filières diversifiées, une ambition de qualification et de mise en cohérence de l'offre foncière et immobilière sur le territoire et une ambition de développement de filières spécifiques. Les volumes fonciers prévus pour le développement des différents types d'espaces d'activités ont été pensés au regard des dynamiques passées (approche tendancielle), et au regard des projets connus au moment de l'élaboration du SCoT, ce qui est justifié. Les capacités foncières ont ainsi été revues à la baisse et l'identification des principaux sites économiques a été actualisée pour couvrir tout le territoire du nouveau SCoT. Pour mieux garantir les objectifs de gestion économe des espaces dans le SCoT, le nouveau SCoT intègre une vision plus précise des volumes fonciers potentiellement urbanisables selon les échelles de sites et EPCI.

Faciliter le développement des activités tertiaires et de services. Il est justifié que le PADD aborde la question des activités tertiaires et de services sous l'angle économique, le code de l'urbanisme le demandant et le diagnostic y incitant. Des compléments sont ainsi apportés au regard de l'extension du périmètre du SCoT, avec priorité aux trois agglomérations pour l'accueil des activités tertiaires structurantes et aussi pour intégrer dans les secteurs d'accueil prioritaires les secteurs de reconversion urbaine. Ceci se traduira dans le DOO.

Équilibrer et stabiliser l'offre commerciale. L'ambition justifiée du PADD est d'apporter des réponses aux principaux enjeux issus du diagnostic : Par la volonté de remettre en adéquation le rythme de création des surfaces commerciales et l'évolution des besoins de consommation avec l'ambition d'apporter des réponses aux principaux enjeux issus du diagnostic prospectif et de

prévenir l'apparition des friches. Le PADD intègre aussi des objectifs visant à faire des centralités les localisations préférentielles pour le développement commercial et le PADD prévoit de « régénérer les espaces de périphérie » pour répondre à plusieurs objectifs prioritaires. Le DOO y associera des dispositions prescriptives selon la nature des activités et la vocation des localisations. Le volet commercial du SCoT des Rives du Rhône a significativement évolué en lien avec ce contexte réglementaire mais aussi en lien avec l'évolution de la stratégie des localisations préférentielles des commerces au sein de chaque polarité de l'armature commerciale, du développement du petit commerce et de celui des « commerces d'importance ».

Soutenir et consolider l'activité agricole et sylvicole. Pour fixer les grandes orientations relatives au maintien et au développement des activités agricoles et sylvicoles, l'ambition affirmée du PADD est d'assurer le maintien d'une agriculture multifonctionnelle, en rationalisant notamment la consommation foncière afin de protéger les terroirs agricoles et leurs fonctionnalités. Le soutien des activités sylvicoles passe par un maintien des surfaces forestières et une prise en compte des enjeux de desserte des massifs.

Ceci est cohérent avec le code de l'urbanisme qui demande au PADD de fixer des objectifs de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et forestiers. Ces ambitions ont été établies au regard des grands enjeux identifiés dans le diagnostic agricole et forestier, notamment de la consommation encore importante des espaces agricoles au profit de l'urbanisation. Les différentes dispositions prescriptives du DOO en résultant se justifient avec les pressions urbaines importantes sur le foncier agricole.

Promouvoir le tourisme et la culture comme outil de développement économique du territoire. Les dispositions du PADD visent à intégrer au maximum les problématiques et enjeux touristiques et à définir les politiques publiques de développement touristique et culturel ce qui est cohérent avec le code de l'urbanisme. Le DOO, dans ses dispositions associées, définit plusieurs recommandations pour le développement touristique, pour renforcer l'accessibilité pour tous aux équipements de loisirs et culturels. Le DOO fixe également les objectifs pour intégrer dans les documents d'urbanisme les itinéraires touristiques doux. Ces recommandations se justifient car elles permettent de donner à voir les principaux axes des politiques de développement touristique. La partie touristique du SCoT a été adaptée par rapport au précédent SCoT en fonction de l'évolution des politiques de développement sur le territoire, de l'extension du périmètre du SCoT, et des attentes pour les communes concernées par la loi Montagne.

2-Intégrer les composantes environnementales et paysagères dans le développement du territoire

Préserver les grands équilibres du paysage. L'ambition du PADD pour la préservation et mise en valeur des paysages de son territoire est déclinée avec des objectifs selon la dominante urbaine ou rurale : En réponse, le DOO prescrit notamment la protection des grandes perceptions visuelles sur les paysages et les coupures vertes du PADD avec une attention particulière au Parc du Pilat ainsi que des orientations pour bien inscrire les espaces bâtis dans leur site et pour requalifier les entrées et les traversées de ville médiocres repérées.

Maintenir voire améliorer la richesse et la fonctionnalité écologique du territoire. Au regard des pressions urbaines sur la richesse écologique du territoire et des enjeux de continuités écologiques de part et d'autre des axes de transport, le long des principales vallées ou bien encore entre les principaux massifs boisés, le PADD fixe des objectifs de préservation des réservoirs de biodiversité, des corridors écologiques et de la trame verte et bleue et le DOO apporte des précisions quant à leur protection notamment, des prescriptions répondent aux enjeux de protection des espaces naturels remarquables reconnus avec un principe d'inconstructibilité associé. Certains aménagements (listés dans la prescription et sans alternative) restent néanmoins possibles s'ils ne portent pas atteinte aux milieux et des exceptions sont également prévues en lien avec des projets de requalification de sites au sein d'un espace naturel remarquable. Une prescription spécifique sur les zones humides permet de retranscrire les orientations du SDAGE avec mise en place d'une protection forte et un second niveau de réservoir de biodiversité est proposé afin d'adapter la protection selon l'intérêt écologique des milieux et des réservoirs de biodiversité d'intérêt régional ou local. La demande de justification pour l'ouverture d'une zone à urbaniser devrait limiter également les effets d'emprise sur ces espaces. La mise en place de ces prescriptions du DOO se justifie par l'intérêt écologique de ces éléments naturels. La nomenclature des réservoirs de biodiversité a également évolué pour prendre en compte la nomenclature de l'InterSCoT pour les réservoirs de biodiversité et diverses recommandations permettant d'aller plus loin dans la prise en compte de la biodiversité ont été proposées (quantification du biotope,...).

Prendre en compte la vulnérabilité de la ressource en eau dans les choix de développement. Trois enjeux majeurs pour la ressource: la préservation des espaces stratégiques, la disponibilité en eau potable et la gestion des eaux usées et pluviales. Le PADD fixe des objectifs concernant principalement l'approvisionnement en eau potable et le traitement des eaux usées. Une prescription du DOO vise à préserver les zones stratégiques pour l'eau potable vis-à-vis des pressions associées à l'urbanisation en protégeant notamment les périmètres de protection des captages avec une prescription pour protéger des espaces délimités à l'aide du rapport de l'hydrogéologue et qui ne bénéficient pas encore de servitude. Une prescription porte une attention particulière aux zones de sauvegarde et permet de retranscrire les orientations du SDAGE pour le long terme et une autre demande à ce que soient intégrés les espaces de bon fonctionnement des cours d'eau dans les documents d'urbanisme. Une autre prescription importante, liée aux dispositions du SDAGE, vise à assurer une adéquation entre la ressource en eau et les besoins du développement de même que l'adéquation entre les besoins issus du développement et les capacités de traitement des eaux usées et d'épuration.

Valoriser les diverses et nombreuses ressources du territoire. En réponse aux orientations du PADD et du diagnostic pour la consommation d'espace, le DOO définit des objectifs chiffrés de consommation d'espace. Ces objectifs sont déclinés à la fois pour l'habitat et pour le développement économique. Le SCoT justifie ainsi une réduction voisine de 45% des consommations foncières pour ces deux postes. Les tableaux chiffrés sont illustrés dans le rapport de présentation par agglomérations, par communauté de Communes (6) et sur l'ensemble du SCOT en chiffrant les besoins estimés sur 20 ans, à savoir un besoin de 1013 ha pour le logement et une consommation maximale possible de 910ha pour l'économie et le commerce.

En ce qui concerne la gestion des déchets, le SCoT a une marge de manœuvre limitée en la matière et les objectifs du PADD reprennent ceux définis dans le cadre des plans départementaux d'élimination des déchets ménagers et assimilés.

Pour les carrières, l'ambition du SCoT, traduite dans le PADD puis dans le DOO, vise une exploitation des carrières de manière respectueuse tout en garantissant un approvisionnement local. Le DOO édicte ainsi une prescription visant à encadrer au mieux les activités d'extraction de matériaux.

Limiter la vulnérabilité et l'exposition des populations aux risques et nuisances d'aujourd'hui comme de demain. Les orientations générales du PADD fixent les objectifs pour les risques naturels, les risques industriels, les sols pollués, la qualité de l'air et les nuisances acoustiques. Les principales dispositions prescriptives du DOO rappellent la nécessité d'intégrer les documents de prévention des **risques d'inondation** dans les documents d'urbanisme (PPRI) et les PLU peuvent assurer la non aggravation des risques existants avec des prescriptions liées aux risques d'inondation. Les principales prescriptions relatives aux **risques industriels et technologiques** relèvent essentiellement de la mise en place de distances de sécurité, lorsqu'aucun PPRI n'assure la maîtrise de l'urbanisation, prescription justifiée dans l'état initial de l'environnement sur ces risques. Des recommandations sont faites pour la prise en compte des **nuisances acoustiques et des pollutions atmosphériques** dans les choix de développement.

L'évolution des différents périmètres de risques sur le territoire a été prise en compte, tout comme les dispositions du SDAGE et du PGRI Rhône Méditerranée.

Accompagner la transition énergétique et climatique. Les objectifs du PADD portent sur les domaines de la construction et des déplacements, principaux postes de **consommations énergétiques** avec des orientations sur la proximité au sein des enveloppes urbaines et sur l'articulation entre les pôles de développement et la desserte en transport collectif. Le PADD fixe un objectif de **développement des énergies renouvelables**, la production étant encore relativement limitée sur le territoire et promeut un mix énergétique dans un cadre respectueux des enjeux environnementaux relevés dans le diagnostic et l'état initial de l'environnement. Le DOO s'appuie sur les outils du PLUi (OAP et règlement) pour mettre en place un urbanisme économe en énergie (rénovation et nouvelles constructions). Les prescriptions cherchent à favoriser et à renforcer l'utilisation des énergies renouvelables pour réduire l'utilisation d'énergies fossiles.

Des prescriptions ont aussi pour vocation d'encadrer le développement des dispositifs de production d'énergies renouvelables avec la préservation des espaces agricoles tout comme celui de la préservation de la trame verte et bleue. Au regard de la vulnérabilité du territoire au changement climatique, les leviers d'action sont activés au travers des différentes orientations du DOO.

3 Améliorer les conditions d'accessibilité et de mobilité pour les habitants et les entreprises

Valoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Le PADD définit des ambitions relatives au développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle ce qui est justifié par le code de l'Urbanisme. Le DOO intègre plusieurs dispositions importantes pour encadrer les modalités de valorisation des modes de déplacements alternatifs avec notamment un principe de rapprochement des nouvelles constructions par rapport aux centralités et des dispositions pour encourager le covoiturage, le développement des outils de mobilités alternatifs en milieu rural. Des dispositions sont prises dans le DOO pour optimiser l'offre de transports en commun sur le territoire en cohérence avec le PADD. L'accessibilité aux transports et aux services des personnes à mobilité réduite est prise en compte et le DOO fixe des objectifs par rapport à l'offre de stationnement. Enfin, le SCoT prend des dispositions pour imposer la desserte en transport collectif entre quartiers urbains, sites économiques et commerciaux

Améliorer les conditions d'accessibilité sur le territoire, en s'appuyant sur les infrastructures. L'ambition affirmée dans le PADD est de **valoriser l'axe Nord Sud**, véritable « dorsale » de la mobilité à l'échelle du SCoT, **mais également d'améliorer les liaisons Est Ouest**, afin de désenclaver les espaces les moins accessibles. Plusieurs projets d'infrastructures sont intégrés dans le PADD afin de répondre à cette ambition et le PADD fixe en outre une ambition d'organisation des flux de marchandises en promouvant la multi modalité. Le DOO intègre plusieurs dispositions importantes qui traduisent sur le plan réglementaire les orientations générales et ambitions du PADD et notamment les objectifs d'intégration des nouveaux projets de diffuseurs à l'échelle du SCoT afin de valoriser la dorsale « Nord Sud ». de même que la définition des principaux projets envisagés sur le territoire afin d'améliorer les liaisons Est Ouest. Le DOO fixe aussi des objectifs pour le développement des flux de marchandises, en promouvant la multi modalité

Atténuer les nuisances du trafic routier

Le PADD définit des ambitions relatives à l'atténuation des nuisances du trafic routier sur le territoire en ciblant quelques enjeux importants. Le DOO intègre plusieurs dispositions importantes pour contribuer à l'atténuation des nuisances du trafic routier telles que les objectifs et actions d'aménagement permettant d'améliorer les conditions de circulation au niveau de l'agglomération

viennoise et de l'agglomération Roussillon Saint Rambert d'Albon. L'objectif de gestion des flux sur l'ex-RN86 en rive droite est décrit de même que les principes prescriptifs des circulations sur les axes d'accès au plateau mal calibrés.

4 Offrir des logements à tous dans des cadres de vie diversifiés, tous de qualité

Accueillir les habitants en ville et en campagne. Le PADD fixe des orientations pour permettre un développement équilibré entre villes et campagnes, et par secteur pour arrêter la perte d'habitants observée dans la plupart des bourgs et villes centres, y retrouver la croissance dans la durée tout en différenciant les objectifs par secteur pour s'adapter à la vitalité du marché ou à leur capacité d'absorption écologique. Le DOO estime à 1500 /an le nombre moyen de logements à créer d'ici 2040 (soit 30 000 environ sur 20 ans) et prend plusieurs dispositions importantes pour garantir équilibre et adaptation territoriale en fixant des objectifs de production de logements selon l'armature urbaine choisie et les secteurs. En-dehors des villes-centres des agglomérations, les objectifs de production de logements constituent des plafonds « maximums » de production possible à l'horizon 2040. Le volume total de logements autorisé par le SCoT ne sera donc pas forcément atteint. Un des objectifs du DOO est d'intensifier la production de logements à proximité des équipements et de l'offre de transports collectifs. Avec la densification réalisée ces dernières années, le ratio d'objectif du SCoT de création de logements est minoré à 4 logements pour 1000 habitants.

Bâtir pour tous et pour mieux vivre ensemble. Le logement est un facteur majeur de cohésion sociale et doit répondre aussi à la diversité des besoins des ménages avec l'ambition de répondre par une offre diversifiée. Le DOO traduit cette ambition par des prescriptions concernant tant la part de logements abordables à intégrer dans la production globale de logements dans les polarités d'agglomération et intermédiaires que les contenus attendus des PLH des EPCI concernant les logements adaptés aux personnes âgées, à mobilité réduite ou aux jeunes adultes, sans oublier l'hébergement d'urgence et les gens du voyage.

Donner la priorité au renouvellement urbain et à l'adaptation du parc existant

La production de logement est concernée par l'objectif général du nouveau PADD d'accroître la part de production urbaine par renouvellement. Le DOO intègre un « cap » de référence de logements à créer sans foncier et fixe l'analyse attendue dans les PLU pour un développement urbain maîtrisé, la revitalisation des centres urbains et ruraux et la lutte contre l'étalement urbain. Le nouveau SCoT intègre la création de logements par renouvellement urbain dans la production de logement total et non plus « en bonus » et intensifie ses prescriptions ou recommandations.

Optimiser l'efficacité foncière et la qualité architecturale et urbaines des nouveaux projets d'habitat. Le changement climatique prévu impose de construire de façon plus regroupée et plus dense (baisse des consommations énergétique et foncière). Le SCOT renouvelle ses objectifs en la matière et les amplifie avec l'affirmation du cap de logements à créer sans foncier. Le DOO prescrit des densités globales de logements à l'hectare selon la hiérarchie urbaine et la situation des transports urbains actuels et futurs et en différenciant les villages dans les secteurs à moindre capacité. Les extensions urbaines des communes ne peuvent s'opérer qu'en continuité du tissu bâti des centres bourgs ou centres villes. Des exceptions seront possibles pour les faubourgs perchés si absence de marges de manœuvre dans la vallée urbanisée (cas de Vienne). Pour améliorer la qualité architecturale et le confort d'usage des opérations d'habitat, des prescriptions et recommandations sont données pour favoriser un urbanisme de projet. Pour répondre au défi d'adapter les objectifs de densification aux capacités et à la réalité du marché, le nouveau SCoT a modulé légèrement les ratios de densité de logements à l'hectare selon les polarités concernées (35 à 15 selon la polarité urbaine concernée). Le rapport de présentation en donne le détail. Le nouveau SCoT intègre aussi l'essentiel des dispositions du précédent Schéma concernant le faubourg perché de Saint Romain en Gal / Sainte Colombe

Conforter l'offre de services en cohérence avec les politiques de développement résidentiel

La volonté est de stabiliser l'offre et l'équilibre entre les pôles de service avec une offre adaptée d'équipements et services qui doit pouvoir continuer à assurer une offre de proximité, en passant par les polarités intermédiaires pour certaines offres voir polarité d'agglomération pour offres rares. Le développement des infrastructures numériques de communication sur tout le territoire permettra de lutter contre la fracture territoriale existante. Le DOO prescrit l'implantation des équipements en priorité dans les centres villes et les centres bourgs et en fonction du niveau de polarités et el DDO recommande que les documents d'urbanisme veillent à faciliter le déploiement des infrastructures numériques, axe important.

1.1.5 EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Les grandes lignes du schéma de développement ...

Cf. rappel des enjeux et objectifs du SCoT : perspectives d'accroissement de la population de près de 42 000 habitants nouveaux à l'horizon 2040 (+ 15 % par rapport à 2017). Accueil dans 4 niveaux de polarités : d'agglomération pour 18 000 habitants ; intermédiaires à l'échelle de petits bassins de vie : 4 000 habitants ; locales, en complément des deux précédentes : 5 400 habitants ; villages, à concurrence de 13 700 habitants. Les logements correspondant aux besoins de cet accueil sont de l'ordre de 30 000.

Les questions qu'il pose en matière de nuisances pour la santé et l'environnement. Le rythme d'occupation du foncier (39 ha / an) sera de 57 % supérieur à celui moyen annuel des 15 dernières années (24,8 ha / an). D'où de nouvelles pressions sur les espaces agricoles et naturels. De nombreux villages possèdent des réservoirs de biodiversité dont l'intégrité peut être compromise par ce développement. Le renforcement des polarités d'agglomération le long de l'axe du Rhône, par l'amplification apportée au caractère urbanisé, aura une incidence sur la qualité paysagère. Le développement de l'offre économique, comme celui de l'accueil de nouveaux habitants, aggravé par les effets du réchauffement climatique, impactera la disponibilité de la ressource en eau, sujet de préoccupation croissante. Il devrait générer une importante augmentation des déplacements de personnes et de marchandises ainsi que de la consommation énergétique.

Le développement du commerce, consommateur d'espace, provoquera des impacts sur les espaces naturels. Pour éviter une surconsommation d'espace, le développement du commerce devra être maîtrisé voire revu dans ses concepts. Même si 8 des 26 sites commerciaux identifiés, représentant 60 % de la surface la totale des sites, sont localisés à proximité d'une gare et d'arrêts de bus, la desserte routière demeurera privilégiée. Il est à prévoir une augmentation des déplacements des personnes et marchandises, notamment pour les besoins des déplacements domicile – travail, qui concernera plus particulièrement les polarités locales et les villages. Le trafic automobile et poids lourds provoquera une augmentation des émissions de substances polluantes, de consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre (GES).

Le schéma de développement impliquera une possible exposition de la nouvelle population aux risques naturels (inondation, mouvements de terrain) et technologiques.

Quant au patrimoine paysager et architectural, il peut être impacté au niveau des pentes boisées des crêts du Pilat, du patrimoine historique des villages, des vues sur le grand paysage, des cours d'eau et de leurs abords. La densification de l'espace urbain et l'importance des sites d'activités économiques contribueront à modifier les perceptions visuelles.

La préservation de la fonctionnalité des espaces agro-naturels et forestiers est un enjeu fort du territoire.

La gestion des eaux usées et pluviales. 19 communes présentent déjà des problématiques de capacités de leurs dispositifs de traitement des eaux usées et 30 autres pourraient en présenter à l'horizon 2040. Le détail, commune par commune, est donné dans les tableaux des pages 140 à 142. Les surfaces imperméabilisées, estimées à 1 100 hectares, augmenteront les risques de ruissellement. Il convient d'y ajouter les conséquences de la création de nouvelles voiries.

Les risques naturels et technologiques: la vallée du Rhône est le secteur le plus exposé aux risques d'inondation, aux nuisances résultant de la présence de nombreux sites industriels et à l'existence d'infrastructures de transport (A7, N7) très fréquentées. Les risques naturels, qu'il s'agisse de mouvements de terrain, de feux de forêts ou technologiques (nucléaire, transport de matières dangereuses, miniers, ICPE) sont présents mais ponctuels.

Le changement climatique et les consommations énergétiques. Le développement urbain et économique implique de nouvelles consommations d'énergie et avec elles des pressions sur les ressources.

Les déchets. Il est, dans le contexte actuel, des marges de progrès concernant la réduction des déchets à la source, les filières de recyclage et de valorisation des déchets ainsi que la reconversion des sites de stockage qui présentent des risques sanitaires et environnementaux importants.

La santé. La mise en œuvre du SCoT va générer des pressions supplémentaires sur la ressource en eau, la qualité de l'air, l'environnement sonore, la production de déchets, auxquels il convient d'ajouter le risque de propagation de l'ambrosie en lien avec les nombreux chantiers à venir.

... les réponses du projet de SCoT

Les orientations du SCoT visent à réduire d'environ 45 % par rapport aux tendances passées (entre 2005 et 2015) la consommation d'espace à vocation résidentielle et économique. Elles entendent limiter les besoins d'extension à vocation d'activités par le réinvestissement des espaces en friches et la densification des zones d'activités. Elles se veulent équilibrer l'offre du territoire pour le développement commercial par une structuration commerciale autour des centralités et des localisations de périphérie. Les nouveaux projets de services ou de tertiaire devront être intégrés aux surfaces allouées aux activités économiques. Le rythme d'occupation du foncier évoqué précédemment implique une volonté de disposer d'une réserve de foncier pour le long terme.

S'agissant du transport, une partie du flux de marchandises sera reportée par la voie d'eau ou la voie ferrée. Le renforcement des polarités urbaines traduit un objectif de réduction des distances habitat-emploi-services-loisirs. Une desserte en transport collectif doit être prévue dans le cadre de l'aménagement des nouveaux quartiers résidentiels au sein des polarités d'agglomération. Les modes doux font partie intégrante de la stratégie de déplacements alternatifs à la voiture individuelle.

Préservation des éléments patrimoniaux. L'urbanisation en bord de Rhône sera interdite dans les secteurs naturels ou agricoles. Prise en compte des enjeux paysagers et architecturaux dans les aménagements et les zones urbaines. La trame verte sera préservée, voire renforcée. Les lignes de crête le seront par arrêt de l'urbanisation, les cœurs verts (massif du Pilat, forêt de Mantaille, balmes viennoises, massif de Chambaran) par l'ensemble des mesures visant à la préservation de l'agriculture.

Protection des réservoirs biologiques. Diverses dispositions visent à limiter l'impact du développement sur la fonctionnalité écologique du territoire : préservation d'espaces stratégiques, densification des centres bourgs afin d'éviter l'urbanisation en extension, mise en place de principes de « biodiversité positive ». La mise en œuvre du SCoT n'aura pas d'incidence notable sur les sites Natura 2000 (*). Dans les secteurs à ZNIEFF (*) de type I, les sites d'intérêt patrimonial du Pilat, les réserves naturelles et les sites Natura 2000 (*), les constructions seront interdites. Les zones humides et les pelouses sèches seront protégées. Il est prévu une compensation à concurrence de 200 % des zones humides fortement impactées, voire condamnées à disparaître. Une bande inconstructible de 10 mètres sera mise en place de part et d'autre des berges des cours d'eau, en dehors des zones urbanisées. Quant aux fonctionnalités écologiques, il est prévu une préservation des grandes fonctions des cœurs verts (développement raisonné dans les massifs forestiers, ..) et des abords des cours d'eau, ainsi que le déclassement de nombreuses zones urbanisables (AU et U) en zones naturelles, ce qui représente 2 600 hectares.

Les espaces agricoles et forestiers. L'agriculture occupe 41 % de la superficie du territoire ; la forêt, de propriété majoritairement privée, le tiers. Le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) affiche comme objectif le soutien et la consolidation des activités agricoles et sylvicoles. Des espaces stratégiques agricoles seront à protéger sur le long terme, des distances de recul par rapport aux exploitations seront imposées. L'urbanisation a été prévue dans des zones de moindre impact pour l'agriculture ; des mesures d'évitement, de réduction et de compensation ont été mises en place. Le SCoT prévoit en outre de préserver la ressource fourragère et d'éviter le fractionnement des zones de grande culture. Tous les projets soumis à étude d'impact systématique et consommant plus de 1 hectare de foncier agricole devront être soumis à une étude d'impact agricole et à la mise en place du processus « éviter, réduire, compenser » lors des dépôts de permis de construire. Les secteurs de friches à reconquérir en priorité seront identifiés.

La ressource en eau. Trois objectifs ont été fixés : préserver les espaces stratégiques, assurer la disponibilité de la ressource en eau et améliorer la gestion des eaux usées et pluviales. Certains territoires devront adapter leur développement à la ressource en eau disponible. Les Plans de Gestion de la Ressource en Eau (PGRE) seront pris en compte. Sept études de volumes prélevables ont été engagées sur les différents bassins versants. Elles laissent apparaître les besoins en termes de gestion qualitative des prélèvements.

». La gestion des eaux usées et pluviales Le SCoT conditionne le développement urbain, non seulement à la disponibilité de la ressource en eau, mais également à la capacité des systèmes d'épuration des eaux usées. La gestion des eaux pluviales est intégrée au sein des Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) et des zonages pluviaux. L'imperméabilisation se veut être limitée par la préférence accordée au renouvellement urbain.

Les risques naturels et technologiques. Il est prévu d'identifier et prendre en compte les sites pollués ou potentiellement pollués et d'œuvrer à leur reconversion. Des orientations sont précisées qui visent à limiter les risques d'inondation et de ruissellement. Des espaces tampons ouverts seront maintenus entre la forêt et les habitations.

(*) ZNIEFF de type 1 : d'une superficie généralement limitée, elle est définie par la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou de milieux rares, remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel national ou régional.

Les ZNIEFF de type 2 sont des ensembles géographiques généralement importants, incluant souvent plusieurs ZNIEFF de type 1, qui désignent un ensemble naturel étendu dont les équilibres généraux doivent être préservés.

Le réseau Natura 2000 rassemble des sites naturels ou semi-naturels ayant une grande valeur patrimoniale, par la faune et la flore exceptionnelles qu'ils contiennent. La constitution du réseau Natura 2000 a pour objectif de maintenir la diversité biologique des milieux, tout en tenant compte des exigences économiques, sociales, culturelles et régionales dans une logique de développement durable, et sachant que la conservation d'aires protégées et de la biodiversité présente également un intérêt économique à long terme. Dans le cas présent, les sites Natura 2000 sont ceux des « Crests du Pilat », du « Suc de Clava », des « Affluents rive droite du Rhône », des « Milieux alluviaux du Rhône aval », des « Etangs, landes, vallons tourbeux humides et ruisseaux à écrevisses de Chambarans », de l'« Ile de la Platière

Une desserte multimodale fluviale permettra de limiter dans toute la mesure du possible le transport routier, un report modal plus important est envisagé vers les transports collectifs. Les demi-diffuseurs prévus à Saint-Barthélémy-de-Vals et à Saint-Rambert-d'Albon devraient permettre de fluidifier les déplacements au niveau de l'autoroute A7, le contournement nord-est de Vienne devrait désengorger la place Saint-Louis dans Vienne.

Les objectifs de densification urbaine respectent le principe de précaution : ainsi, le développement urbain de Saint-Clair-du-Rhône et celui de l'agglomération Roussillon/Saint-Rambert-d'Albon s'effectueront à l'écart des zones concernées par un risque industriel.

De nombreuses dispositions du projet de SCoT sont de nature à réduire les risques de nuisances acoustiques et ceux résultant de l'émission de polluants atmosphériques. Relèvent de ces dispositions : le bon niveau de desserte en transport en commun, les distances de recul imposées aux nouvelles habitations, les activités orientées dans les zones bénéficiant d'une modalité multiple, les densités plus élevées dans un périmètre de 500 mètres autour des points d'arrêt des transports collectifs.

Le changement climatique et les consommations énergétiques. Le projet de SCoT vise à réduire les consommations énergétiques et par voie de conséquence à développer les énergies renouvelables ainsi qu'à prendre cet aspect en considération dans les constructions. Il prévoit de compter sur les gisements locaux, qu'il s'agisse de bois-énergie, de solaire, d'éolien ou encore de valorisation des déchets. La limitation des émissions de gaz à effet de serre (GES) est espérée par le renforcement des mesures de protection des espaces agricoles et forestiers. Les tableaux des pages 153, 154 et 155 présentent l'impact GES des différentes orientations du DOO, qui est classée en trois grandes catégories : l'impact favorable, l'impact neutre et l'impact défavorable. L'objectif de raccourcissement voire suppression de certains déplacements par véhicules automobiles et le développement de modes de transport alternatif, pour les habitants et les marchandises, pourraient se traduire par une augmentation des consommations énergétiques plus modérée qu'avec un scénario poursuite de tendances. Les modes de construction à préconiser doivent permettre une limitation des besoins en climatisation et en chauffage

Les déchets. La hausse du volume des déchets est inéluctable. Le projet de SCoT recommande des mesures visant à réduire la production de déchets à la source, à développer la collecte, le tri sélectif et le réseau de déchetteries. L'application du SCoT pourrait conduire à un développement de la notion d'écologie industrielle autour du site d'Inspira (cf. annexe 2) et au renforcement du recyclage des déchets du secteur du bâtiment et des travaux publics.

La santé. Le SCoT prévoit des mesures de réduction telles que la limitation des émissions de polluants et de nuisances sonores par la densification au sein des centres villes, le renforcement des polarités bénéficiant d'une desserte ou de projets de desserte en transports en commun, l'augmentation des densités dans un périmètre de 500 mètres autour des arrêts de transports collectifs, le développement des modes doux, la réduction du trafic routier des marchandises et le désengorgement des axes fréquentés du fait de la réalisation d'infrastructures de transport.

Les interrogations résiduelles

Consommation d'espace, aspects architecturaux et paysagers. Certains aménagements (énergies renouvelables, gestion des déchets, ...) ou activités (carrières) pourraient être à l'origine d'une nouvelle consommation d'espace. Le nombre relativement conséquent des nouvelles constructions est susceptible de créer un contraste avec l'architecture traditionnelle.

La création de demi-diffuseurs autoroutiers pourrait induire une modification des perceptions riveraines de l'axe.

Réservoirs de biodiversité. 24 communes possèdent des pelouses sèches qui sont susceptibles d'être impactées négativement par l'extension des enveloppes urbaines et certains projets d'infrastructures, notamment les projets de demi-diffuseurs. Les abords de certains cours d'eau ou vallons, riches en zones humides, pourraient pâtir des effets du développement urbain. Les capacités de traitement des eaux usées, domestiques ou industrielles, présentant déjà quelques limites, devront être augmentées.

Corridors écologiques. Divers corridors existants sont menacés par le développement à vocation résidentielle et économique, ainsi que par divers aménagements (contournement sud-est Annonay, Inspira). Sites Natura 2000: La mise en œuvre du SCoT pourrait avoir des incidences notables indirectes sur le site Natura 2000 « Milieux alluviaux et aquatiques de l'île de la Platière ».

Agriculture et forêt. Une part importante des 1900 hectares de consommation foncière sera réalisée aux dépens d'espaces agricoles et pourrait se traduire par une perte proche de 3 % de la surface agricole, localisée notamment au niveau de l'agglomération Roussillon Saint-Rambert, en vallée du Rhône sur de très bonnes terres agricoles, dans la zone de Champlard à Beurepaire, et plusieurs ZAE.

La ressource en eau. Le développement urbain va nécessairement générer une pression sur la ressource en eau, de l'ordre de + 1 672 000 m³. Le développement économique va quant à lui correspondre à une augmentation de l'ordre de + 2 700 000 m³. Mais les capacités de la ressource en eau ne sont pas estimées suivant les mêmes données pour l'ensemble des territoires. Elle ne l'a en outre été qu'au regard des besoins pour le résidentiel, pas pour le développement des activités. Il est par ailleurs difficile d'estimer les capacités de la ressource pour les communes en régie communale. La ressource particulièrement sollicitée est celle des eaux souterraines, globalement de bonne qualité, encore que l'ensemble de la rive gauche du territoire soit soumis à une pollution par les nitrates d'origine agricole et que le nord de la rive droite soit en zone sensible à l'eutrophisation. Un seul Plan de Gestion de la Ressource en Eau (PGRE), celui des 4 vallées, est actuellement appliqué sur le territoire. Quelques secteurs de vigilance, voire de déficit, sont à anticiper : ceux où la ressource serait quantitativement suffisante à l'horizon 2040 moyennant une certaine vigilance (vallée de la Véronne, secteur du SIEMLY, secteur du SIE Beurepaire-Saint Barthélémy), ceux potentiellement déficitaires (Vocance, Lalouvesc), ceux enfin pour lesquels les données sont insuffisantes ou inexistantes (Sainte-Colombe, Saint-Julien-Vocance, Saint-Pierre-sur-Doux).

La gestion des eaux usées et pluviales. La situation qui caractérise de nombreuses communes concernant la capacité des stations de traitement des eaux usées suggère la nécessité d'y procéder à des adaptations qui peuvent s'avérer coûteuses et qui renvoient aux schémas d'assainissement des PLU et PLUi.

Le choix accordé au renouvellement urbain contribue bien à limiter les surfaces imperméabilisées et donc le ruissellement des eaux pluviales, mais ruissellement supplémentaire il y aura.

Les risques naturels et technologiques. Les orientations énoncées dans le projet de SCoT permettent d'encadrer les risques et de ne pas les aggraver.

L'exposition au risque nucléaire concernera 2700 nouveaux habitants sur les communes de Saint-Maurice-l'Exil, Saint-Aban-du-Rhône et Saint-Pierre-de-Bœuf.

Des canalisations de transport de matières dangereuses à proximité de zones urbaines exposeront la population de certaines communes aux risques en cas de rupture de ces canalisations. Les polarités d'agglomération et intermédiaires traversées par les grands axes routiers que sont l'autoroute A7 et la Route Nationale 7 sont particulièrement exposées aux risques liés au transport routier de matières dangereuses. Il est possible d'ajouter qu'une part non négligeable (20 %) de la nouvelle population de nombreuses communes seront exposées au risque de rupture de barrage. Quelques communes présentent un cumul important de sites pollués et d'anciens sites industriels.

La potentielle diminution de trafic résultant des reports multimodaux, susceptible de réduire les nuisances acoustiques, est difficile à estimer. Il faut néanmoins s'attendre à une augmentation de la circulation automobile, ne serait-ce qu'en raison du développement résidentiel et économique générateur de nouveaux déplacements. Cette augmentation est estimée à plus de 130 000 véhicules par jour. 37 communes seront affectées par un accroissement du bruit, en particulier les communes de Roussillon, du Péage-de-Roussillon et de Saint-Rambert-d'Albon. Le développement des communes en rive droite du Rhône, pour modéré qu'il soit, pourrait accroître les nuisances acoustiques du fait de l'augmentation du trafic de marchandises par voie ferrée. Des émissions polluantes risquent de se concentrer aux abords des axes routiers structurants et de certaines polarités dans divers villages. La présence d'entreprises dans la vallée du Rhône contribuera à y accroître l'émission de polluants atmosphériques.

Le changement climatique et les consommations énergétiques. Les tableaux des pages 153, 154 et 155 font ressortir, au nombre des impacts défavorables : le développement des zones d'activités, le développement touristique et le trafic routier. Les besoins de climatisation risquent de s'accroître avec le changement climatique et donc les besoins en énergie des logements anciens. Les consommations énergétiques liées au transport devraient s'accroître, malgré l'amélioration envisagée de la desserte en transport collectif. De plus, l'intégration d'infrastructures routières devrait conduire à une hausse des émissions de GES. Le projet de SCoT encadre le développement de certaines filières d'énergies renouvelables du fait de la prise en compte d'enjeux environnementaux et paysagers. S'agissant de l'encouragement au covoiturage, le DOO ne précise pas les sites pertinents à équiper.

Les déchets. Il est difficile de disposer d'une vision globale de la suffisance des différents dispositifs de traitement des déchets sur le territoire, compte tenu de la multiplicité des structures et des compétences.

La santé. La mise en œuvre du SCoT va générer des pressions supplémentaires sur la ressource en eau, la qualité de l'air, l'environnement sonore, la production de déchets, ainsi qu'une exposition plus importante de la population aux risques d'inondation, aux risques industriels et technologiques au regard de paramètres déjà évoqués, auxquels il convient d'ajouter le risque de propagation de l'ambrosie en lien avec les nombreux chantiers à venir.

Incidences spécifiques de certains projets sur l'environnement

▣ Le site industrialo-portuaire de Loire-sur-Rhône. Il s'agit de l'implantation, sur les communes de Loire-sur-Rhône et de Saint-Romain-en-Gal, d'activités industrielles à vocation régionale, nationale et internationale. Superficie totale : 110 hectares, sous régime foncier d'EDF et de la CNR. Les activités prévues sont : le recyclage / valorisation, stockage de matières premières, activités liées au Rhône (nautisme, réparation navale). Le site fait partie de la ZNIEFF de type II, s'inscrit au niveau d'une fenêtre paysagère, est concerné par les inondations du Rhône et est localisé dans un couloir de nuisances entre les deux voies ferrées, l'autoroute A7 et la route Départementale 386. Il peut en résulter la dégradation de milieux d'intérêt pour la faune ordinaire, nuisances sonores liées à l'augmentation des trafics ferroviaire et routier. Parmi les mesures d'évitement envisageables, le développement d'une trame verte et bleue peut permettre de tirer parti tiré de la voie navigable du Rhône et de la voie ferrée.

▣ La Zone Industriale-Portuaire (ZIP) Inspira. Elle constitue le deuxième site portuaire de la vallée du Rhône. Il est prévu, sur une superficie totale de 310 hectares, de favoriser l'accueil de nouvelles entreprises industrielles. Le projet se présente en lien avec le Grand Projet Régional Rhône Médian, adossé à la première plateforme chimique de France, particulièrement bien desservi par le rail, le fleuve et la route. Les espaces libres sont actuellement occupés par des parcelles cultivées. La Sanne, qui traverse le site, est considérée comme un corridor écologique d'enjeu régional. Ses abords sont concernés par des risques d'inondation et font l'objet d'un Plan de Protection des Risques d'inondation (PPRI) en cours de révision. La nappe alluviale du Rhône court-circuité est en déséquilibre quantitatif. Le secteur est concerné par 5 sites Seveso seuil haut faisant l'objet d'un Plan de Protection des Risques technologiques (PPRt) et un ensemble d'Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE). Le site est localisé dans une zone considérée comme dégradée à très dégradée au niveau de l'ambiance

acoustique et de la qualité de l'air. Ces éléments risquent de conduire à une destruction de parcelles agricoles à importante valeur agronomique, à soumettre potentiellement population et milieux à une pollution accidentelle de la ressource en eau souterrain et superficielle, à générer des conflits d'usage de l'eau et à augmenter le trafic routier. Le SCoT prévoit des aménagements, notamment de voirie, avec une forte ambition environnementale et de travailler sur la qualité urbaine et paysagère. Les activités à accueillir nécessitent une desserte multimodale susceptible de favoriser le report modal.

▣ Le parc d'activités Axe 7. Ce parc d'échelle métropolitaine, d'une superficie totale de 267 hectares, est identifié comme un secteur stratégique de développement économique à long terme, en lien avec la (ZIP) de Salaise-Sablons, pour l'accueil d'entreprises logistiques et industrielles. Le site présente des enjeux forts de report modal des marchandises et d'écologie industrielle. Il est à noter la sensibilité du site vis-à-vis de la biodiversité des milieux agricoles (destruction et dégradation de parcelles agricoles), de la ressource en eau (risques de pollution accidentelle) et paysagère (modification des perceptions lointaines). Parmi les mesures d'évitement envisageables figurent le contrôle de l'urbanisation, l'aménagement de la zone selon les principes de l'écologie industrielle et de la haute qualité environnementale.

▣ La plateforme chimique Saint-Clair-les-Roches. La plateforme, siège d'une industrie chimique variée, constitue un site stratégique, sur une superficie totale de 75 hectares, pour l'ensemble de la plateforme européenne de fabrication de méthionine d'Adisseo (la méthionine est un acide aminé qui joue un rôle critique dans la reproduction et le développement cellulaire). Appartenant à une ZNIEFF de type II, elle est sensible vis-à-vis de la biodiversité des milieux agricoles (destruction et dégradation de parcelles agricoles), de la ressource en eau (risques de pollution accidentelle) et paysagère (modification des perceptions lointaines). Elle présente également une sensibilité vis-à-vis de la ressource en eau, de la qualité de l'air et des nuisances sonores et des risques industriels et technologiques déjà présents sur le site, avec un risque de pollution accidentelle de la ressource en eau. Le SCoT propose que les enjeux de gestion de la ressource en eau soient réfléchis à l'échelle de la région lyonnaise et que le foncier à proximité des installations existantes soit maintenu à des fins d'extension ou de réaménagements.

▣ La plateforme chimique de Roussillon / Salaise-sur-Sanne. La plateforme, d'une superficie totale de 190 hectares, bénéficie d'infrastructures multimodales. Elle bénéficie d'une localisation stratégique, à proximité de la raffinerie de Feyzin. Le site est au contact d'une ZNIEFF de type II et présente une sensibilité vis-à-vis de la ressource en eau, de la qualité de l'air et des nuisances sonores et des risques naturels, industriels et technologiques déjà présents sur le site (incendie, explosion, nuage toxique). Les mesures d'évitement sont similaires à celles énoncées pour la plateforme chimique Saint-Clair-les-Roches.

▣ Les sites de développement économique structurant rayonnant à l'échelle du SCoT. Ils sont présentés, avec indication de leurs surfaces, sensibilité et incidences prévisibles, dans le tableau des pages 168, 169 et 170.

▣ Les projets liés au développement commercial. Le SCoT dispose d'un volet commercial à travers le Document d'Aménagement Artisanal et Commercial (DAAC), qui oriente l'implantation des surfaces commerciales et fixe les conditions de leur implantation. Même s'il prévoit un développement commercial majoritairement à l'intérieur des zones commerciales actuelles, 3 sites sont concernés par des extensions réduisant des surfaces agricoles. 16 sites sont localisés en dehors des secteurs desservis par les transports en commun, ce qui devrait entraîner un accroissement des consommations énergétiques. Ceci étant, le SCoT localise les zones commerciales identifiées dans le DAAC dans les secteurs où les transports en commun et les modes doux doivent être confortés.

▣ Les projets liés aux politiques de l'habitat et du logement. Le SCoT ne fait pas référence à des projets spécifiques en matière d'habitat et les sites d'urbanisation ne sont pas définis à cette échelle.

▣ Les projets liés au transport. Les deux demi-diffuseurs envisagés ont été validés par les services de l'Etat et ont été inscrits dans le plan d'investissement autoroutier. Ils ont vocation à contribuer à la réduction de temps de trajet, à favoriser l'implantation de nouvelles entreprises et l'attractivité touristique. Il est attendu qu'ils accueillent environ 11 600 véhicules par jour. Leurs incidences concernent des risques d'altération du fonctionnement de zones humides, de fragmentation d'espaces de fonctionnalité de corridors écologiques, d'altération de milieux naturels de ZNIEFF de type I et de pelouses sèches, de modification du régime d'écoulement des eaux, d'emprise sur des espaces agricoles stratégiques. Le projet de nouveau franchissement sur le Rhône au sud et au nord de Vienne impactera des milieux naturels et modifiera des écoulements.

Le projet de nouveau franchissement sur le Rhône entre Saint Rambert d'Albon et Saint Vallier se matérialisera par la création d'un pont franchissant le Rhône entre le département de la Drôme et celui de l'Ardèche, pour désengorger les ponts de Serrières / Sablons et Andance / Andancette. Il présentera des risques d'altération de milieux naturels, des zones humides, des ensembles de pelouses sèches et aura un effet d'emprise sur des espaces agricoles stratégiques.

Le contournement sud-est d'Annonay aura des incidences prévisibles sur l'environnement du même ordre que celles évoquées dans le cas du projet de nouveau franchissement sur le Rhône entre Saint Rambert d'Albon et Saint Vallier. Le contournement nord pouvant relier la RD 206 à la RD 820 au nord d'Annonay aura des incidences écologiques et hydrauliques non négligeables.

Le projet de contournement nord-est de Vienne pose encore question : une étude d'opportunité doit être réalisée. Selon le tracé qui sera retenu, les incidences pourront être la traversée d'une ZNIEFF de type I, l'impact sur des zones humides, sur des continuités écologiques et la coupure de continuités boisées, ainsi que des emprises ou enclavements d'espaces agricoles, des risques liés au dépôt pétrolier de Villette, sans oublier des nuisances acoustiques.

Le projet de mise à deux fois deux voies de la RD 519 de Chanas à Rives est quant à lui susceptible d'avoir un effet d'emprise sur des espaces agricoles et d'induire une modification du régime d'écoulement des eaux

La méthode d'évaluation environnementale

La prise en compte de l'environnement a permis de doter la démarche du SCoT d'un argumentaire au sein des invariants du PADD. Il a été procédé en 2018 à une actualisation du premier état initial de l'environnement réalisé en 2006. L'évaluation environnementale prend en compte les objectifs de la politique de protection et de mise en valeur de l'environnement, les mesures visant à réduire les incidences négatives et renforcer les positives, les résultats des débats de la concertation. Elle comporte plusieurs phases d'étude, à savoir l'analyse de l'état initial, l'évaluation des incidences qui s'attachent aux orientations, la recherche des mesures réductrices des incidences, le suivi et le bilan des effets sur l'environnement.

La méthode utilisée a consisté à : Identifier les grands enjeux environnementaux; Effectuer une synthèse territoriale; Analyser le PADD; Evaluer l'incidence de la mise en œuvre des orientations du DOO; Estimer les mesures d'évitement ou de réduction; Mettre en évidence des secteurs de développement cumulant les enjeux environnementaux; Apprécier les effets du projet de développement sur les sites sensibles (dont Natura 2000); Identifier les facteurs à prendre en compte au niveau du suivi.

Les grandes orientations du PADD et les prescriptions du DOO ont été examinées au regard du diagnostic et des enjeux environnementaux dans un tableau unique par axe. Les grands projets ont été regroupés selon trois thèmes : la politique de l'habitat, la structuration de l'activité économique et les transports, auxquels ont été associées les incidences potentielles sur tous les domaines de l'environnement. Les perspectives de croissance démographique ont été examinées commune par commune au regard de la disponibilité de la ressource en eau et de l'équipement d'assainissement collectif existant. L'hétérogénéité et l'imprécision des données nécessiteront toutefois un réexamen à l'échelle locale.

Les incidences sur l'environnement ainsi répertoriées ont été regroupées selon les grands thèmes environnementaux que sont le patrimoine paysager et architectural, la biodiversité, la consommation d'espace, les espaces agricoles, la ressource en eau, les risques naturels et technologiques, la qualité de l'air et les nuisances acoustiques, les consommations énergétiques et le changement climatique, la gestion des déchets et la santé.

Outre les rencontres avec des acteurs locaux, la prise en compte de l'environnement dans la démarche SCoT a comporté les étapes suivantes : Etude spécifique « agriculture et forêt »; Ateliers thématiques de 2007 renouvelés en 2018 avec la participation des acteurs locaux,

Analyse multicritères pour l'appréciation des incidences du projet. En termes de méthode d'analyse des incidences environnementales, il s'est agi d'intégrer les préoccupations environnementales, de réaliser des tableaux synoptiques des orientations du SCoT par axe de développement, d'analyser les différents projets, de localiser les nouvelles populations en prenant en compte leurs besoins en eau potable et assainissement, de regrouper ces éléments selon les différents domaines de l'environnement et de pratiquer des zooms sur certains secteurs à enjeux.

Le résumé non technique

In fine, l'évaluation environnementale propose un résumé non technique. Celui-ci présente, sous forme d'un tableau (pages 186 à 195), trois colonnes :

- Les thématiques environnementales : patrimoine paysager et architectural, patrimoine naturel, consommation d'espace, espaces agricoles, ressource en eau, risques naturels et technologiques, qualité de l'air et nuisances acoustiques, changement climatique et consommations énergétiques, déchets et santé
- Les incidences et les points de vigilance
- Les mesures pour réduire, éviter, compenser.

Les modalités de mise en œuvre

Dans une dernière partie, l'évaluation environnementale présente les indicateurs de suivi à utiliser puis éventuellement affiner pour les besoins du suivi des effets environnementaux du projet de SCoT. Ces indicateurs sont présentés dans un tableau associant les questions en lien avec les objectifs du SCoT, les indicateurs et les sources de données.

1.2 LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES

Le projet d'aménagement et de développement durables fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, du logement, des transports et des déplacements, d'implantation commerciale, d'équipements structurants, de développement économique, touristique et culturel, de développement des communications électroniques, de qualité paysagère, de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers, de préservation et de mise en valeur des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques. En matière de déplacements, ces objectifs intègrent une approche qualitative prenant en compte les temps de déplacement. Article L141-41.2.1 : LES GRANDES AMBITIONS DU PROJET

Ambition 1 : Les Rives du Rhône : territoire dynamique de la moyenne vallée du Rhône

Le projet d'aménagement et de développement durable, PADD, des Rives du Rhône s'inscrit dans l'ambition de conforter ce territoire dynamique de la moyenne vallée du Rhône en intensifiant les efforts pour faire évoluer ses modes de développement.

S'appuyant sur sa situation géographique, sur ses 250 000 habitants et ses 86500 emplois, ce territoire s'inscrit à la fois comme un territoire sud de la métropole lyonnaise, avec l'agglomération viennoise en rotule, comme segment de la vallée du Rhône, couloir d'échanges économiques et humains, chapelet de villes riches d'industries et d'activités. Si les activités économiques sont principalement situées dans la vallée, l'espace rural de part et d'autre développe aussi des économies agricoles, forestières et touristiques.

L'aménagement du territoire des Rives du Rhône est d'abord pensé pour répondre aux besoins liés à son dynamisme de développement endogène mais aussi pour capter les activités et les emplois liés aux flux d'échanges de l'axe nord-sud.

Le PADD de ce nouveau SCoT se veut moins mono centré sur la vallée et veut penser le territoire en longueur et en largeur, s'appuyant sur l'axe rhodanien mais aussi sur les vallées et plateaux de part et d'autre, l'ensemble formant et fonctionnant en arrêtes de poisson orientées est-ouest.

1.1 Le projet veut mettre en synergie les dynamiques économiques en s'appuyant sur les 3 agglomérations de Vienne, Roussillon Saint Rambert d'Albon et Annonay, Vienne assurant une fonction de tête de pont entre la métropole lyonnaise et les Rives du Rhône, l'agglomération Roussillon Saint Rambert d'Albon en situation de carrefour et aux accessibilités multimodales, et Annonay à l'ouest comme ville majeure entre le plateau ardéchois et la vallée du Rhône.

1.2 Si la localisation géographique stratégique du territoire a permis historiquement le développement de nombreux flux d'échanges, générateurs de développements économiques, il est nécessaire d'améliorer les mobilités, en particulier Est-Ouest en renforçant l'accessibilité à l'autoroute, en confortant les pôles gares et surtout en faisant du fleuve Rhône un élément économique touristique et énergétique. Mais les nouvelles configurations du territoire du SCoT supposent d'apporter plus attention à l'enjeu d'amélioration des échanges sur les axes Est-Ouest : en surveillant attentivement au nord les autoroutes à 47 et à 46 pour que de nouveaux projets ne se fassent pas au détriment des intérêts de population locale, en prenant en compte le développement de l'aéroport Saint-Exupéry et du confortement de l'axe de la RD 75 entre Vienne et L'Isle-d'Abeau; enfin le grand axe Saint-Étienne Grenoble passant par Annonay Serrières Chanas Beaurepaire dont le potentiel économique est fort. Pour permettre l'amélioration de cet axe Est-Ouest il est nécessaire d'envisager un nouveau franchissement du Rhône dans le secteur d'Andance, d'améliorer la liaison routière entre ce nouveau pont et le demi-échangeur envisagé au sud de Saint-Rambert d'Albon ainsi qu'achever la mise à 2 x 2 voies de l'axe Annonay Serrières.

Pour tenir compte du contexte rural, il faut offrir des mobilités structurantes en transports collectifs entre la vallée et les pôles ruraux éloignés de celle-ci, développer des solutions de mobilité innovante et développer les modes de déplacement doux.

1.3 Conforter un développement démographique maîtrisé en promouvant un développement plus local, évitant la banlieurisation du territoire, en faisant le choix d'une croissance démographique raisonnable pour accueillir 47 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2040 soit un taux annuel de 0,7 %, du fait de la diminution générale des perspectives de croissance, du renforcement des politiques d'accueil de la métropole lyonnaise et de l'intégration par le SCoT de territoires à tendance démographique moins forte, et la volonté de préserver le cadre de vie du territoire. Il est toutefois nécessaire de produire suffisamment de logements pour permettre l'accueil des populations : les 47 000 nouveaux habitants nécessitent la production d'environ 34 750 nouveaux logements.

1.4 Il faut donc organiser un développement équilibré autour de l'armature urbaine du territoire, en confortant l'accueil de ces populations dans les principales polarités de l'armature urbaine, en accueillant plus de la moitié de nouveaux habitants dans les principales polarités urbaines ce qui nécessitera la production dans celles-ci de plus de la moitié des nouveaux logements. En

particulier la ville d'Annonay doit être appuyée dans son objectif de reconquête démographique globale, l'agglomération Roussillon Saint-Rambert d'Albon, avec ses importants projets d'espace d'activités doit faire l'objet d'une attention particulière en termes de croissance démographique et de production de logements alors qu'apparaît nécessaire de poursuivre le renforcement résidentiel de la polarité de Vienne en intensifiant les politiques de renouvellement urbain.

Parallèlement il s'agit de maîtriser le développement résidentiel des espaces ruraux pour préserver leur qualité de productions agricole, forestière... et paysagère.

Ambition 2 : Intensifier les efforts pour faire évoluer les modes de développement

Intensifier les efforts pour faire évoluer les modes de développement est affiché comme une 2^e ambition en considérant que la transition écologique est indispensable à mener et nécessite l'évolution vers un nouveau modèle économique et social : il s'agit d'aller plus loin que ce que promouvait le précédent SCoT en planifiant les espaces de développement, en protégeant les ressources indispensables, en organisant un nouveau modèle plus adapté : cette transition écologique se base sur la protection durable des ressources et du patrimoine, sur leur valorisation économique sociale mais aussi sur un mode d'urbanisation privilégiant le renouvellement à l'extension urbaine.

2.1. Protéger les ressources indispensables au développement du territoire en rationalisant la consommation d'espace, en réinvestissant les espaces déjà urbanisés et en optimisant les besoins de foncier, en améliorant les performances énergétiques, en assurant la protection des ressources en eaux superficielles et souterraines, en maintenant voir en améliorant la biodiversité et des espaces naturels remarquables, en particulier pour tout le territoire ouest s'inscrivant dans le parc naturel régional du Pilat.

2.2. Protéger mais aussi valoriser économiquement les ressources du territoire, pour en tirer profit et accroître ainsi ses capacités de développement, en prenant en compte les compétences et savoir-faire existants permettant de les valoriser : valorisation des productions agricoles et sylvicoles, production d'énergies renouvelables en souhaitant tendre vers l'autonomie énergétique, en soutenant l'économie circulaire

2.3 Il s'agit aussi de revitaliser les centralités par le renouvellement urbain pour leur redonner de l'attractivité en valorisant leurs fonctions fondamentales, mixtes et complémentaires : habitat, services, économique, commerciale patrimoniale et identitaire. Pour ce faire le SCoT vise une production de logements plus intense dans les polarités de l'armature urbaine à tous les niveaux, souhaite limiter le développement périphérique des zones commerciales et de services en investissant sur le renouvellement urbain à toutes les échelles. Condition indispensable à la revitalisation des centralités, le renouvellement urbain est également une nécessaire condition pour répondre aux ambitions environnementales du projet. Cela concerne les principales agglomérations et villes: Vienne qui devra poursuivre les dynamiques engagés, Annonay, en prenant en compte son contexte spécifique nécessitant de dé-densifier certains secteurs, l'agglomération Roussillon Saint-Rambert d'Albon dans une vision globale, mais aussi des centres des communes et leurs espaces commerciaux périphérique vieillissants, les espaces sous contraintes à proximité des grandes infrastructures polluantes...

1.2.2 : LES OBJECTIFS A ATTEINDRE POUR LA REUSSITE DU PROJET

Objectif 1 : Valoriser les différentes formes d'économies locales

1.1 Les objectifs à atteindre pour la réussite du projet sont tout d'abord de valoriser les différentes formes d'économie locale et soutenir l'industrie et l'artisanat dans un contexte de mutation économique, en promouvant le maintien de tous les types d'entreprises, en particulier les grands groupes industriels implantés localement ainsi que le maintien des activités artisanales diffuses en milieu rural, et l'implantation des filières porteuses d'avenir innovantes permettant de mieux valoriser les ressources locales. Il est aussi nécessaire, pour répondre aux besoins des entreprises en milieu urbain comme rural, d'organiser les politiques d'aménagement économique (foncier, immobilier, renouvellement) en permettant le renouvellement d'espaces économiques existants pour créer une nouvelle offre économique et pouvant servir à d'autres vocations, pourquoi pas en habitat. Cela nécessite des politiques ambitieuses de renouvellement de grands sites industriels en friches et en zone urbaine dense amenés à changer de destination alors même qu'un certain nombre de zones d'activités à vocation commerciale vieillissantes nécessiteront elles aussi un renouvellement urbain important.

Au-delà de renouvellement l'objectif est de proposer une offre foncière et immobilière de qualité qui réponde aux besoins d'implantation des entreprises dans les différents bassins de vie. En milieu rural, les besoins d'accueil d'activités économiques devront être anticipés, en favorisant l'accueil dans les tissus bâtis existants, en facilitant le maintien des TPE dans le village, en réalisant des schémas d'accueil d'entreprises à l'échelle intercommunale. En s'appuyant sur les 2 sites majeurs de la ZIP INSPIRA et d'Axe7, doit se développer l'accueil des industries vertes et

de la multi modalité, en valorisant les spécificités des 2 sites en complémentarité : les activités de la ZIP INSPIRA sont créatrices de flux logistiques multimodaux accueillis par le site Axe7 . Il s'agit aussi d'encourager le renouvellement du site industrialo-portuaire de Loire sur Rhône afin de permettre son développement et celui de nouvelles activités industrialo-portuaires en complément de Lyon et du port Édouard Herriot.

1.2 Il faut aussi faciliter le développement des activités tertiaires et de services, aux entreprises mais aussi à la personne en facilitant le développement du secteur médico-social qui représente un enjeu sociodémographiques majeur et une opportunité économique. Le développement tertiaire sur l'agglomération et plus particulièrement sur Vienne reste une priorité forte pour conforter ce pôle d'emploi métropolitain supérieur déjà existant au nord du territoire, permettant ainsi d'accrocher le territoire des Rives du Rhône à la métropole lyonnaise. L'offre tertiaire, d'équipements et de service devra être aussi développée sur l'agglomération d'Annonay et sur l'agglomération Roussillon Saint-Rambert d'Albon afin de diversifier l'économie de ces deux agglomérations à dimension industrielle historique forte. D'une façon générale le développement de l'offre de bureaux sera à rechercher dans ces 3 agglomérations et l'accueil d'activités tertiaire privées ou publiques sera encouragé dans les villes et villages.

1.3. L'agriculture, la viticulture et la sylviculture sont des secteurs économiques importants : le SCoT veut soutenir et consolider l'activité agricole et sylvicole, et les activités de production liées. Cela passe par la protection des terres agricoles, la préservation du potentiel de production agricole par la préservation des espaces agricoles stratégiques, l'accompagnement des mutations économiques des filières agricoles et sylvicoles locales, en favorisant la pérennité des exploitations existantes et l'émergence de nouvelles exploitations, le développement des outils de transformation et des industries agroalimentaires locales, ainsi qu'au soutien des activités sylvicoles.

1.4. Face au changement des modes de consommation, et pour équilibrer et stabiliser l'offre commerciale, il s'agit de repenser l'attractivité des espaces commerciaux dans une approche moins quantitative et mieux intégratrice des espaces commerciaux en termes urbains et environnementaux. Il s'agit donc de conforter l'armature commerciale dans son organisation actuelle, ce qui induit de ne pas faire émerger de nouveaux pôles commerciaux de niveau métropolitain à l'échelle du territoire, de stopper l'extension des espaces commerciaux de périphérie, de favoriser la diversité commerciale en stabilisant les surfaces de l'offre alimentaire existante et en priorisant le développement commercial dans les centralités. À ce titre, il s'agit de maintenir dans les centralités les fonctions médicales, les fonctions tertiaires et les services publics garantissant ainsi les flux nécessaires à la vitalité des commerces avec la rénovation de l'habitat et ses nouveaux consommateurs. Avec le développement des nouveaux modes de consommation l'enjeu pour les espaces commerciaux périphériques est de jouer plus qualitatif et moins quantitatif, en recherchant la densification de ces espaces, l'amélioration du confort d'achat et du fonctionnement urbain, la requalification paysagère de ces zones commerciales vieillissantes et en anticipant le traitement de ces futures friches commerciales

1.5. L'économie touristique représente un potentiel important avec la présence de nombreux sites touristiques phares : promouvoir le tourisme et la culture comme outil de développement économique du territoire est un objectif que se donne le SCoT en intégrant les problématiques et enjeux touristiques dans les politiques d'aménagement, enjeux liés au patrimoine, urbain, gallo-romain, au paysage et au cadre environnemental du parc du Pilat, de la côtière rhodanienne mais aussi la vallée de la Galaure autour du facteur Cheval à Hauterives, du massif ardéchois et de son Safari de Peaugres. Il est aussi nécessaire de compléter le maillage des itinéraires cyclables à vocation touristique, via Rhône, via Fluvia, ardéchoise... Au-delà de ces aménagements, il est nécessaire de renforcer l'offre d'hébergement touristique et de mettre en cohérence des politiques de développement touristique et culturel avec la mise en réseau des sites polarisants.

Objectif 2 : Intégrer les composantes environnementales et paysagères dans le développement du territoire

Le 2^e objectif à atteindre pour la réussite du projet est d'intégrer les composantes environnementales et paysagères dans le développement du territoire, l'environnement étant au cœur du projet du SCoT dont il est à la fois une volonté et une nécessité, et d'orienter les choix d'aménagement vers des modèles novateurs et intégrateurs adaptés aux capacités des territoires.

2.1 Il s'agit donc de positionner le paysage comme composante à part entière du projet, le territoire des Rives du Rhône présentant une grande diversité d'ensembles paysagers, en restructurant et revalorisant les paysages urbains de la conurbation rhodanienne et de l'agglomération d'Annonay, en traitant les axes de la RN7 de l'ex RN86, les entrées de ville, en mettant en valeur le Rhône dans le paysage, en imposant des limites franches entre les espaces agricoles et les espaces urbains. Il faut donc respecter les grandes coupures qui rythment la conurbation, préserver des espaces de séparation entre les différentes zones agglomérées et ne pas permettre à l'urbanisation d'envahir les coteaux rhodaniens, respecter la limite ville campagne. Il s'agit de reconquérir les sites stratégiques de renouvellement urbain et de faire en sorte que les grands espaces d'activités en projet soient particulièrement conçus par rapport aux paysages dans

lesquels ils se développent. Une question centrale pour le territoire est l'aménagement du secteur de l'agglomération Roussillon Saint-Rambert d'Albon avec de forts enjeux de traitement de l'espace public et des zones d'activités.

De même il s'agit de préserver les qualités rurales des espaces péris rhodaniens en valorisant les points de vue, les grandes poches visuelles et les silhouettes villageoises perceptibles de loin. Donc regrouper urbanisation en comblant les dents creuses, en revitalisant les centres et en préservant les ceintures végétales périphériques. Comme le prévoit le parc naturel régional du Pilat dans la préservation de ses paysages, d'autres espaces, en particulier de la côtière rhodanienne, devraient envisager le même type de protection.

2.2 Le territoire des Rives du Rhône est un élément essentiel du réseau écologique, par la présence du Rhône et d'identités naturelles structurantes, richesse et fonctionnalité écologique du territoire qu'il faut maintenir voire améliorer : préserver les espaces naturels dans leur diversité ainsi que les continuités écologiques, prendre en compte les enjeux écologiques dans les choix de développement urbain et des opérations d'aménagement et s'appuyer sur la trame verte et bleue pour aménager ce territoire.

2.3 Du fait de leur richesse et de leur diversité, il faut valoriser les diverses et nombreuses ressources du territoire, en prenant en compte la vulnérabilité de la ressource en eau dans les choix de développement par la mise en place d'un mode de gestion efficace et durable : maîtriser les consommations, garantir la protection des espaces stratégiques pour la ressource en eau, sécuriser l'approvisionnement en eau potable, assurer l'adéquation entre les besoins d'eau potable générés par le développement résidentiel et économique et les capacités d'approvisionnement de territoire, assurer l'adéquation entre les besoins en traitement des effluents générés et les capacités de traitement du territoire. Il s'agit non seulement de réduire la production de déchets considérés comme ressources valorisables d'un point de vue économique et énergétique, en particulier dans une vision d'économie circulaire à l'échelle du territoire et, pour les déchets ultimes, par de nouveaux équipements de traitement des déchets, en particulier de ceux du BTP lié à la déconstruction. Bien entendu les sols sont une ressource dont l'usage est à rationaliser...

2.4 Du fait même sa situation de lieu de passage et d'activités, la vallée du Rhône concentre dangers et pollutions : il faut donc limiter la vulnérabilité et l'exposition des populations aux risques et nuisances: il faut donc prendre en compte l'exposition aux risques naturels et technologiques dans les choix de développement en localisant par exemple le développement de l'urbanisation hors des champs des crues, de rechercher l'éloignement de l'urbanisation vis-à-vis des établissements à risque, des lignes haute tension, des canalisations de transport de matières dangereuses etc. Le rôle de l'État dans la protection des populations devra être confirmé et celui-ci agir sur les secteurs de sa responsabilité. Du fait de la présence de nombreux axes de transport autoroutier, routier et ferroviaire, ceux-ci sont créateurs de nuisances et pollutions : il faut donc prendre en compte cette exposition aux pollutions et nuisances sonores dans les choix de développement des territoires pour réduire l'exposition des habitants à celles-ci et développer les connaissances collectives relatives à elles

2.5 Il est donc nécessaire d'accompagner la transition énergétique et climatique du territoire en développant une plus grande frugalité dans l'aménagement du territoire, en favorisant la réduction des déplacements, en améliorant la performance énergétique du parc de logements, en favorisant des modes de déplacement alternatif à la voiture individuelle par des aménagements adaptés et en privilégiant des modes de production de proximité et la valorisation des ressources locales. Il faut aussi accroître la production d'énergies renouvelables les plus pertinentes et encadrer ces projets : il n'est pas souhaitable que les équipements de production soient développés sur les espaces agricoles. Parce que le changement climatique est déjà là, il faut faire en sorte que le territoire soit le moins vulnérable possible avec la mise en place de programmes d'action en faveur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des consommations énergétiques.

Objectif 3 : Améliorer les conditions d'accessibilité et de mobilité pour les habitants et les entreprises

3.1 Le 3^e objectif vise à améliorer les conditions d'accessibilité et de mobilité pour les habitants et les entreprises et si le territoire possède un réseau de transports en commun qualitatif, en particulier dans la vallée du Rhône, il est nécessaire de valoriser les modes de déplacement alternatif à la voiture individuelle. Il s'agit en particulier de faciliter l'accueil de nouveaux logements dans les agglomérations et les villes de la vallée du Rhône qui accueillent des gares TER en pérennisant une offre attractive de transports en commun, appuyée sur l'armature urbaine du territoire, en améliorant les réseaux de transport collectif, prioritairement entre Condrieu et Saint-Rambert d'Albon, en confortant l'axe TER entre Annonay et le péage de Roussillon... Pour accueillir de nouveaux logements, les abords des principales gares devraient être aménagés en incluant services et bureaux. La présence d'une ligne ferrée sur la rive droite du territoire permet une alternative affirmée pour une possible réouverture au transport de voyageurs. Le SCoT réaffirme son opposition à l'utilisation des voies ferrées de rive gauche comme de droite pour accueillir le développement du contournement fret de l'agglomération lyonnaise du fait de leurs insertions anciennes et irréversibles en milieu urbain.

Il est aussi nécessaire d'améliorer les conditions de mobilité dans les espaces péri-rhodaniens en améliorant l'offre de transport en commun routier, en développant le transport à la demande, les déplacements doux en s'appuyant sur le développement des infrastructures touristiques existantes, en facilitant le développement du covoiturage en anticipant les besoins d'implantation d'espaces de stationnement mutualisés.

3.2. Si les Rives du Rhône accueillent des bonnes infrastructures Nord-Sud, des parts importantes du territoire connaissent des conditions de mobilité et d'accès aux équipements inégales, entraînant pour beaucoup un développement de la précarité. Il s'agit donc d'améliorer les conditions d'accessibilité sur le territoire, en s'appuyant sur les infrastructures existantes, en valorisant l'axe nord-sud, dorsale de la mobilité, en améliorant les traversées d'agglomération sur le plan fonctionnel et paysager mais aussi en améliorant les liaisons Est-Ouest et en désenclavant les espaces les moins accessibles. Il s'agit de faciliter les échanges entre la vallée du Rhône et ses espaces péri-rhodaniens mais aussi en permettant un meilleur franchissement du Rhône au niveau du pont d'Andance. L'amélioration de ces liaisons Est-Ouest devra être réfléchie afin de favoriser le transfert d'usagers sur l'axe ferré de la vallée par les équipements autour des gares. Le développement du transport fluvial et du transport ferré des marchandises représente une ambition forte afin de limiter les nuisances du trafic routier sur le territoire : il s'agit d'organiser les flux de marchandises en promouvant la multi-modalité en particulier avec la zone industrialo-portuaire INSPIRA et le projet de parc d'activité Axe7 et le site de Loire sur Rhône.

3.3. L'augmentation du trafic, tant par les poids-lourds que par les voitures particulières nécessitent que soit engagés des politiques visant à atténuer les nuisances du trafic routier. L'ambition est de limiter l'impact du trafic en favorisant leur fluidité en prenant en compte leurs risques et nuisances. Il s'agit de traiter qualitativement les abords des grands axes en complément à la sécurisation de leurs abords et des traversées. À ce titre la reconquête de la RN7 dans ses traversées urbaines doit viser à sa transformation en boulevard urbain apaisé et partagé, de même que l'ex RN 86 et la sécurisation des axes reliant les plateaux à la vallée.

Objectif 4 : Offrir des logements à tous dans des cadres de vie diversifiés, tous de qualité

4.1 L'objectif numéro 4 vise à offrir des logements à tous dans des cadres de vie diversifiés, tous de qualité, pour accueillir les habitants en ville et en campagne. Il s'agit de stabiliser l'équilibre actuel entre les 2/3 des habitants vivants dans les polarités structurant l'armature urbaine et l'autre tiers demeurant dans les communes rurales : pour consolider les polarités il est envisagé que soient créés 6 ou 7 logements par an par tranche de 1000 habitants pour les villes centres et les principales communes des agglomérations, cet objectif étant un plancher minimal, alors que pour les autres communes urbaines cet objectif est un plafond. Il s'agit aussi d'assurer un développement raisonnable des campagnes avec un objectif plafonné à 4 logements par an pour 1000 habitants dans les secteurs enclavés, connaissant des problématiques de mobilité ou de ressources en eau, alors que dans les autres villages l'objectif plafond de production de documents est fixé à 5,5 logements par an pour 1000 habitants.

4.2 Il ne s'agit pas de construire différemment suivant les communes mais de bâtir pour tous et pour mieux vivre ensemble en favorisant la mixité sociale et générationnelle et une variété des modes d'occupation locatifs/propriété, de formes urbaines, immeubles, maisons, avec des promoteurs privés et organismes publics, en visant des logements abordables et des logements adaptés aux publics spécifiques et en prenant en compte l'évolution naturelle d'une population vieillissante en créant des structures adaptées à ces personnes.

4.3 Tout cela peut être atteint en cherchant d'abord à valoriser le tissu bâti actuel et à donner la priorité au renouvellement urbain et à l'adaptation du parc existant : rénover les logements anciens et vétustes des centres anciens et envisager si nécessaire des opérations complexes de curetage et d'ouverture de l'espace pour aérer ces quartiers et les ouvrir sur leur environnement, tout en poursuivant la nécessaire requalification des quartiers de logements sociaux dégradés au cœur des agglomérations. La nécessaire amélioration du confort et des performances énergétiques s'imposant, il sera nécessaire de conduire des opérations pour aider locataires et propriétaires en situation de précarité énergétique, d'anticiper la dépréciation des quartiers des années 60, mettre à niveau les logements vétustes et indignes....

4.4 Poursuivre la sortie du modèle de construction consommateur de terrain et d'énergie est une nécessité, optimiser l'efficacité foncière et la qualité architecturale urbaine des nouveaux projets d'habitat est un devoir: stopper l'éparpillement des constructions, utiliser d'abord les dents creuses, densifier les formes urbaines, améliorer la qualité architecturale, urbaine et environnementale des projets en respectant les sites, en mettant en œuvre l'exigence énergétique, en prenant en compte les modes de déplacement piéton et doux....

4.5 Cette exigence sur l'habitat doit s'appliquer aussi pour les habitants il faut donc conforter l'offre de services en cohérence avec les politiques de développement résidentiel. À ce titre le développement du très haut débit et du réseau mobile est désormais une nécessité pour tout le territoire, de même que le maintien de l'offre de soins et du fait même de l'augmentation des populations vieillissantes, son augmentation ainsi que celle des services aux personnes représente une priorité. La question du maintien et même du développement de l'offre commerciale s'inscrit dans la volonté de conforter les centres des villages, bourgs et villes.

4.6 Accompagner et valoriser le déploiement des infrastructures numériques, fibre optique, THD est une nécessité d'abord dans les principaux espaces urbanisés et les principales zones d'activités économiques pour le très haut débit puis sur l'ensemble du territoire, y compris en milieu rural même faiblement dense, pour conforter l'attractivité résidentielle de tout le territoire des Rives du Rhône.

Focus 1 : la Côtère Rhodanienne

Avec un focus sur les secteurs à enjeux, le SCoT souhaite mettre en avant la Côtère Rhodanienne et l'agglomération Roussillon Saint-Rambert d'Albon. La Côtère Rhodanienne concentre des intérêts forts au niveau environnemental, paysager et agricole. Il s'agit donc valoriser les paysages des côtières en maintenant les équilibres entre espaces naturels agricoles et urbains, en protégeant les coupures paysagère, les perceptions visuelles, le patrimoine architectural et urbain remarquable. Il faut aussi préserver les espaces agricoles et leur fonctionnalité ainsi que les ressources environnementales en adaptant le développement urbain aux capacités d'accueil du territoire. À ce titre est souligné l'importance des enjeux de production de logements à proximité de Vienne et donc du projet de développement d'un faubourg perché sur les communes de Sainte-Colombe et de Saint-Romain en Gal pour environ 600 logements. Il s'agit aussi de maîtriser et d'améliorer les conditions de mobilité tout en n'augmentant pas la circulation sur les axes d'accès au plateau et en améliorant les connexions de rabattement vers les pôles gares de la rive gauche des Rives du Rhône

Focus 2 : l'Agglomération Roussillon Saint Rambert d'Albon

Pour ce qui concerne l'agglomération Roussillon Saint-Rambert d'Albon dont le périmètre concerne 8 communes, elle doit intégrer son développement dans un cadre particulièrement contraint du fait de l'importance des zones inconstructibles ou constructibles sous conditions, en tenant compte des enjeux importants de santé publique. Le développement économique et résidentiel doit se faire prioritairement sur les espaces disponibles en densifiant et en renouvelant le territoire urbain et en traitant finement les limites entre l'agglomération et l'environnement agro naturel dans lequel elle s'insère. Ce territoire capitalise sur ses infrastructures de transport Nord-Sud, en valorisant particulièrement l'aménagement du fleuve Rhône, en développant les offres des réseaux de transport, en organisant la densification des espaces urbains et en développant des solutions de déplacements doux pour mieux connecter les différents secteurs de l'agglomération. L'objectif de promouvoir l'organisation territoriale en 3 pôles pour pouvoir accueillir de manière complémentaire les différents services et équipements nécessaires, en confortant leur fonction résidentielle. Le développement de l'urbanisation autour de ces 3 polarités doit se faire avec la préservation du grand paysage, de l'espace agricole, dans l'organisation qualitative des mobilités à l'échelle d'agglomération, dans la recherche de la qualité en particulier par la valorisation des pôles gares en prenant bien en compte les contraintes santé/bruit dans ces choix urbanisation. Parce qu'elle est dans une situation stratégique du carrefour entre la vallée du Rhône et l'axe Annonay Beaurepaire, les politiques d'aménagement devront faciliter l'accès à l'autoroute A7, intégrer les enjeux d'amélioration de franchissement du Rhône, grâce en particulier à la création d'un nouvel ouvrage à Andance et ainsi permettre un accès plus facile depuis les communes du plateau ardéchois et des plateaux est.

1.3. LE DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS

Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, le document d'orientation et d'objectifs détermine 1° Les orientations générales de l'organisation de l'espace et les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces ruraux, naturels, agricoles et forestiers ; 2° Les conditions d'un développement urbain maîtrisé et les principes de restructuration des espaces urbanisés, de revitalisation des centres urbains et ruraux, de mise en valeur des entrées de ville, de valorisation des paysages et de prévention des risques ; 3° Les conditions d'un développement équilibré dans l'espace rural entre l'habitat, l'activité économique et artisanale, et la préservation des sites naturels, agricoles et forestiers. Il assure la cohérence d'ensemble des orientations arrêtées dans ces différents domaines Article L141-5

Le document d'orientation et d'objectifs (DOO) constitue le document de référence du SCoT : si le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) décline le projet global qui sous-tend le SCoT et les grands objectifs stratégiques retenus, le document d'orientation et d'objectifs est un document plus technique qui revêt un caractère prescriptif. Il représente le mode d'application pratique et opposable du SCoT et constitue ainsi le « dernier » maillon de la chaîne d'élaboration du schéma.

Il est destiné à encadrer les documents de planification locaux : PLU(i) et cartes communales, les politiques sectorielles telles que les PLH (programmes locaux de l'habitat), les PDU (plans de déplacements urbains) ainsi que les principales opérations d'aménagement et d'urbanisme. C'est essentiellement à sa lumière que s'évaluera la compatibilité de ces documents et procédures. Cette notion de compatibilité, moyen d'action essentiel du SCoT, est effective lorsqu'un projet de portée inférieure n'est pas contraire à ses principes fondamentaux, à ses orientations et qu'il contribue à leur réalisation. En effet, le SCoT ayant davantage vocation à définir les résultats à atteindre, plutôt que les méthodes et moyens à employer pour y parvenir, son action territoriale est rarement directe. Elle prend sens et efficacité au travers de l'application de cette règle de compatibilité et des documents qui lui sont subordonnés.

« Mode d'emploi » pour la lecture du DOO

PRESCRIPTIONS: Il s'agit des dispositions obligatoires mises en place pour garantir le respect des orientations du SCoT. Elles s'imposent, dans un rapport de compatibilité.

RECOMMANDATIONS : Les recommandations énoncent des dispositions souhaitables qui ne revêtent pas de caractère obligatoire.

ILLUSTRATIONS GRAPHIQUES: Les dispositions du DOO sont accompagnées de cartes et de schémas. Ces documents viennent appuyer les prescriptions écrites et doivent être interprétés, le cas échéant, au regard de celles-ci. Les cartes s'interprètent selon un principe de compatibilité, et s'appuient sur une logique de « localisation » et non de « délimitation ». Les cartes et schémas ont une valeur prescriptive, sauf mention contraire indiquée sur le document graphique. »

1.3.1 : VALORISER LES DIFFERENTES FORMES D'ECONOMIES LOCALES

1 Mettre en œuvre des politiques d'aménagement économique innovantes, dans une logique de performance environnementale. Le territoire des Rives du Rhône a engagé des politiques de développement économique ambitieuses dans les secteurs innovants liés à la croissance verte : écologie industrielle, économie circulaire, activités multi modales tout en mettant l'accent sur le renouvellement et l'intensification des espaces d'activités existants. Il s'agit de renouveler les espaces en friche en envisageant si nécessaire des changements de destination mais aussi de densifier et de moderniser les espaces économiques fonctionnels et donc de limiter les besoins en espace complémentaire.

En s'appuyant sur les schémas de développement économique des EPCI les documents d'urbanisme devront prendre en compte leur stratégie opérationnelle pour ce qui concerne le renouvellement, mais aussi le potentiel de mutation et les destinations possibles des espaces en recherchant avant tout l'accueil des activités économiques nouvelles dans les espaces existants. Pour ce qui concerne l'accueil d'activités logistiques celles-ci doivent être prioritairement accueillies dans des zones desservies au minimum par 2 modes de transport et dans lesquels l'impact sur les espaces résidentiels voisins sera réduit. Il s'agit d'optimiser l'intégration paysagère des espaces d'activités et de les qualifier pour mieux répondre aux attentes des entreprises et des salariés

2 Prévoir le développement des espaces de développement économique, aux différentes échelles. S'il faut valoriser les grands sites de développement économiques d'envergure métropolitaine/régionale, et les sites structurants rayonnants à l'échelle du SCoT, il est indispensable de coordonner l'action des divers EPCI en matière économique pour éviter une concurrence improductive et faire jouer aux grands sites le rôle de locomotive pour l'ensemble des sites plus petits du territoire.

La ZIP Inspira de Salaise-Sablons, plus important site d'activités économiques des rives du Rhône avec son port devra accueillir prioritairement des activités industrielles et logistiques nécessitant une desserte multimodale. Le parc d'activités Axe7 est l'élément pivot et structurant du territoire Porte de DrômArdèche et doit se développer par étapes mais n'a pas vocation à accueillir des activités d'envergure locale et l'accueil d'activités exogènes doit être privilégié. Les plates-formes chimiques de Saint Clair du Rhône, les Roches de Condrieu et de Roussillon Salaise sur Sanne doivent être appréhendées dans le cadre de la vallée de la chimie lyonnaise en maintenant des marges de manœuvre foncière pour d'éventuelles extensions sans accroître les risques pour les populations riveraines. Le site industrialo-portuaire de Loire-sur-Rhône, avec le démantèlement de la centrale thermique EDF ouvre des opportunités pour qu'il devienne un point d'ancrage du système portuaire de l'aire métropolitaine lyonnaise. Pour ce qui concerne les sites économiques structurants rayonnant à l'échelle du SCoT ils joueront un rôle important dans l'accueil d'activités en particulier des nouvelles entreprises d'envergure (ETI ou PMI PME). La mise en place par les EPCI de schémas d'accueil d'entreprises doit permettre d'anticiper le

développement des espaces économiques pour les activités locales, prioritairement dans le tissu urbain existant et toute nouvelle zone d'activité doit être justifiée dans ces schémas, en respectant l'enveloppe foncière maximale par EPCI à l'horizon 2040.

3 Faciliter le développement des activités tertiaires et de services. Le secteur tertiaire, public ou privé, qui représente déjà le secteur le plus pourvoyeur d'emplois sur le territoire, doit être accompagné dans les 3 agglomérations des Rives du Rhône mais aussi dans les centres urbains, à proximité des pôles gares et aux cœurs des grandes zones d'activités pour l'accueil de certains services à l'entreprise comme à la personne.

4 Equilibrer et stabiliser l'offre commerciale. Le territoire du SCoT des Rives du Rhône a été marqué, ces dernières années, par un développement commercial important, en lien à la croissance démographique forte et au renforcement de son attractivité commerciale. Ces développements ont permis de limiter l'évasion commerciale et de rendre le territoire moins dépendant de l'extérieur. La création de m² commerciaux, sur les dernières années, a essentiellement concerné les sites périphériques et a largement dépassé l'évolution des besoins de consommation. Le SCoT doit également répondre à une tendance à la fragilisation des activités commerciales, artisanales et de services dans les centralités urbaines et villageoises, et à des phénomènes importants d'implantations commerciales d'opportunité le long des axes routiers. Pour répondre à ces enjeux, la stratégie d'urbanisme commercial du SCoT est déclinée dans le DOO à travers 4 types d'orientations ; il intègre un Document d'Aménagement Artisanal et Commercial (DAAC).

Toutes les centralités des communes du SCoT peuvent constituer des localisations préférentielles pour le développement des activités commerciales et artisanales. A ce titre, les documents d'urbanisme locaux peuvent délimiter les secteurs de centralité pour favoriser le commerce de proximité. Le SCoT définit un seuil au-delà duquel les équipements commerciaux sont susceptibles d'impacter l'organisation territoriale, et sont considérés comme des commerces "d'importance". Le DOO définit les localisations ayant vocation à accueillir des commerces « d'importance ». Ce sont : les pôles majeurs de centre-ville et de périphérie, les pôles d'agglomération de centre-ville et de périphérie, les pôles de bassin de vie de centralité et de périphérie et enfin les pôles de proximité intercommunaux de centralité et de périphérie.

À l'horizon 2040, le territoire s'organise commercialement au travers d'une hiérarchie des pôles définie ci-dessus. En périphérie, les ensembles commerciaux pourront s'étendre de manière limitée, dans le cadre d'une amélioration quantitative et d'une modernisation. Ces extensions respecteront les fréquences d'achats et des plafonds de surface de vente.

En dehors des principales localisations préférentielles, les nouvelles implantations commerciales, qu'elles soient d'importance ou non, seront à éviter à l'exception des pôles disposant de surfaces disponibles. Seules seront autorisées les implantations ponctuelles de points de vente de produits issus d'activités industrielles s'ils sont rattachés au lieu de production, sous certaines conditions.

Pour une meilleure attractivité des activités marchandes, il est nécessaire de veiller à l'intégration paysagère des équipements dans leur environnement. Dans les centralités, une incitation des collectivités sera la bienvenue ; et les extensions ou créations d'équipements de périphérie seront subordonnées à des objectifs qualitatifs en termes d'intégration urbaine et paysagère.

Il est nécessaire de garantir une bonne accessibilité aux pôles marchands pour tous les profils de clientèle, par différents modes de transport (priorité aux transports collectifs et aux modes doux). Enfin, dans le cadre des projets de développement, le SCoT veille à systématiser la prise en compte d'enjeux environnementaux (limitation des émissions de gaz à effet de serre, de la consommation des ressources, de l'imperméabilisation des sols et de la consommation d'espace).

Les EPCI mettent en place des schémas d'accueil des entreprises afin de préciser les modalités de développement de l'offre foncière et immobilière pour les activités locales. La zone d'activités n'est pas la panacée. Les communes, notamment les villages, doivent pouvoir offrir des capacités d'installation ou de développement aux entreprises locales, inscrites dans une logique de proximité. Pour ces schémas, il serait souhaitable que les intercommunalités voisines instaurent une coopération en vue d'une complémentarité des stratégies territoriales. Les communes sont incitées à mener, à l'occasion de l'élaboration ou de la révision de leur PLU, des réflexions visant à intégrer les besoins des entreprises artisanales, en associant la chambre des métiers.

5 Soutenir et consolider l'activité agricole et sylvicole. Assurer le maintien d'une agriculture multifonctionnelle en visant à Protéger et valoriser les ressources du territoire. La production alimentaire dispose de diverses appellations d'origine protégées (AOP) à forte notoriété régionale, les filières agro-alimentaires sont performantes, la valorisation agricole peut se faire dans les zones d'expansion de crues, certaines pratiques agricoles (bio) contribuent à une moindre pression sur les ressources en eau. Il s'agit de rationaliser la consommation foncière pour préserver et protéger les terroirs agricoles et leur fonctionnalité. Les espaces agricoles sont définis comme des secteurs à potentiels productifs à forte valeur ajoutée et possèdent des dimensions multifonctionnelles (aires de captage, entretien de corridors écologiques, ...). Le SCoT prescrit, pour les collectivités locales, leur prise en compte dans leurs documents d'urbanisme (zonage) : il importe en effet d'interdire, dans les documents d'urbanisme, le changement d'affectation des sols et de proscrire toute urbanisation nouvelle en dehors des zones déjà construites. En termes de recommandations, les EPCI doivent, en concertation avec la profession agricole, définir une stratégie de compensation collective. Les PLU doivent préciser les

secteurs strictement inconstructibles, sachant que les communes disposent d'outils tels que la procédure de Zone Agricole Protégée (ZAP) ou les Périmètres de Protection des espaces Agricoles et Naturels Périurbains (PPEANP).

Il s'agit aussi de respecter les fonctionnalités des espaces agricoles en préservant les possibilités d'évolution des sites d'exploitation agricole. Les documents d'urbanisme locaux doivent prendre en compte la nécessité de conserver des axes de circulation des engins agricoles, de préserver les espaces plats de fond de vallée et les parcelles agricoles de plaine. En outre, ils doivent veiller à prioriser la construction de nouveaux bâtiments agricoles en continuité des installations existantes et à limiter l'imperméabilisation des sols afin de ne pas aggraver l'érosion des terres due au ruissellement. L'autorisation de changements de destination d'anciens bâtiments agricoles doit résulter d'une appréciation prenant en considération, outre leur intérêt architectural, leur localisation à des distances assurant la réciprocité de tous les bâtiments d'exploitation en activité. Le SCoT recommande de définir les limites à l'urbanisation et expose des recommandations spécifiques aux types de production suivants : élevage : il s'agira de maintenir la surface fourragère dans les secteurs couverts par l'AOP Rigotte de Condrieu, d'autoriser la création de retenues collinaires pour l'irrigation collective et de garantir l'accès aux coteaux depuis la plaine. Arboriculture : la grande problématique est celle de la propagation du virus de la sharka, qu'il convient de circonscrire, entre autres par l'interdiction d'implantation d'espèces vecteur dans les zones urbanisées proches. Grandes cultures : il convient de contrôler l'urbanisation afin d'éviter le mitage et de maintenir la complémentarité entre zones d'élevage et zones de cultures fourragères.

Soutenir la dynamique des filières et diversification: en perpétuelle évolution et adaptation, l'économie agricole, si elle doit continuer à s'appuyer sur les outils que sont les stations fruitières, les abattoirs ou les laiteries, s'orientent de plus en plus vers une diversification en direction des énergies renouvelables. Il convient donc de faciliter les projets susceptibles d'y contribuer tout en évitant l'enclavement des outils évoqués.

Optimiser le rôle économique du bois: Le SCoT renvoie aux documents d'urbanisme locaux pour ce qui concerne l'accès aux forêts et la préservation de parcelles traitées en mode gestion durable. Il recommande une amélioration du mode de développement moyennant l'établissement de plans de gestion et une valorisation du bois énergie. Ainsi et à titre d'exemple, il est rappelé le projet de charte 2013-2025 du PNR du Pilat visant une production de 50 MW installés en chaufferies bois sur l'ensemble du territoire du parc. Il énonce par ailleurs les objectifs de prise en compte des évolutions climatiques et la promotion de bois d'œuvre pour les besoins locaux.

6-Promouvoir le tourisme et la culture comme outil de développement économique du territoire

La culture et le patrimoine, la nature et les paysages, le sport et le plein air, le terroir et l'agrotourisme constituent autant de thématiques à partir desquelles peut être appréhendé le potentiel de développement des activités touristiques et culturelles.

Le SCoT recommande de concevoir une offre complète mettant en valeur les atouts touristiques du territoire en lien avec les enjeux régionaux et nationaux, en s'appuyant sur les schémas de développement touristique élaborés par les EPCI. La poursuite des aménagements qualitatifs (Via Rhôna, axe du Rhône) pour l'axe Nord-Sud et de découverte (voies vertes Est-Ouest) constituent des facteurs de développement et de développer le maillage des itinéraires doux à l'échelle du SCoT et les activités touristiques et de loisirs liées au Rhône, relèvent des dispositions des documents d'urbanisme. Il est signalé l'intérêt d'envisager, en complément de l'aménagement, Est-Ouest, une offre touristique train + bus ou bateau + bus pour des activités cyclistes ou de randonnée, ainsi que la navigation fluviale de plaisance.

Concernant les zones de montagne, le SCoT ne prévoit la création d'aucune unité touristique nouvelle structurante, qu'il considère au sens strict de l'article R122-8 du code de l'urbanisme, ni ne fixe d'objectif de réhabilitation de l'immobilier de loisirs. Les Unités Touristiques Nouvelles (UTN) peuvent être identifiées dans les PLU et PLUi.

1.3.2 : INTEGRER LES COMPOSANTES ENVIRONNEMENTALES ET PAYSAGERES DANS LE DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

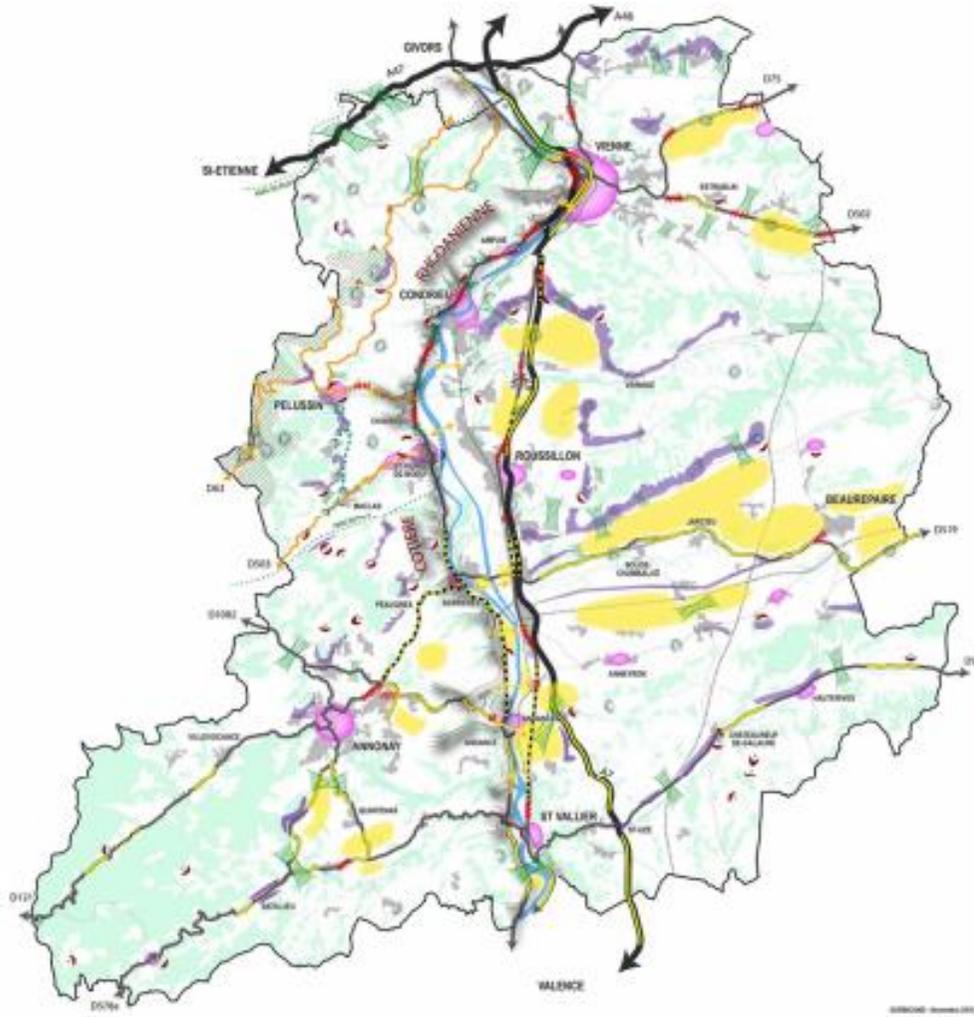
1- Préserver les grands équilibres du paysage. Afin de préserver les grands équilibres du paysage du territoire les documents d'urbanisme locaux des communes doivent assurer :

La valorisation des grandes perceptions visuelles; La préservation des grands équilibres entre espaces bâtis et non bâtis qui rythment le territoire, notamment des fenêtres paysagères le long des axes, des grandes poches visuelles dégagées et des coupures vertes, au moyen de l'inconstructibilité (coupures vertes en particulier) ou de la fixation de règles particulières; Une vigilance renforcée à la qualité paysagère du développement dans les communes du Parc du Pilat; L'intégration des espaces bâtis dans leur site au moyen d'un urbanisme regroupé, d'une prise en compte du contexte topographique, d'une attention particulière aux silhouettes urbaines remarquables; Le traitement qualitatif des limites entre le bâti et la campagne, des entrées et des traversées de bourg; La valorisation de l'architecture traditionnelle remarquable, en particulier des communes de la Côtière Rhodanienne et de l'agglomération Roussillon Saint Rambert d'Albon.

2-Maintenir voire améliorer la richesse et la fonctionnalité écologique du territoire. A ce titre le DOO a pour objectif d'assurer la pérennité des différentes composantes du réseau écologique du territoire, à savoir :_Des cœurs verts (massif du Pilat, balnes viennoises,...); Des réservoirs de biodiversité ; le DOO distingue :_les réservoirs de biodiversité à protection forte (ZNIEFF de type 1, sites d'intérêt patrimonial du Pilat , réserves naturelles,...) dans lesquels la construction doit être, en principe, interdite, sauf cas particuliers et les réservoirs de biodiversité d'enjeu régional (sites écologiques prioritaires du Pilat, espaces naturels sensibles,...) ou local (inventaires de pelouses sèches, de zones humides,...) dans lesquels l'urbanisation est possible si elle est justifiée et si elle ne détruit pas des habitats naturels d'intérêt; Des espaces boisés, par la préservation des zones boisées, par la protection des ripisylves, par le respect des orientations de la charte du parc du Pilat pour les communes du PNR; Des corridors écologiques par leur inconstructibilité. Le DOO identifie ces corridors écologiques sur une carte à l'échelle du SCoT._Le DOO a également la volonté de « faire pénétrer la nature en ville ». A cette fin les documents d'urbanisme identifient et contribuent à la constitution d'une trame verte urbaine à l'intérieur du tissu urbain et dans les extensions.

3-Prendre en compte la vulnérabilité de la ressource en eau dans les choix de développement. La ressource en eau constitue l'un des enjeux majeurs vis-à-vis du développement du territoire. Le DOO a pour objectif la protection de cette ressource en eau et la prise en compte des enjeux liés à ses multiples usages._A cette fin, le DOO prescrit de :_Préserver les espaces stratégiques pour la ressource en eau. les nappes d'eau souterraines stratégiques pour la satisfaction des besoins en eau potable actuels et futurs du territoire, au sein desquelles des zones de sauvegarde ont été identifiées, doivent être protégées. Les mesures visant à protéger les zones d'alimentation de captage d'eau potable et la ressource existante ou potentielle des nappes doivent être mises en œuvre._Protéger les milieux humides et aquatiques: les documents d'urbanisme doivent assurer la protection des zones humides, en leur affectant un zonage adapté ou une protection surfacique, ainsi que des espaces de bon fonctionnement des cours d'eau en mettant notamment en place de part et d'autre des berges une bande tampon inconstructible de 10m, en dehors des zones urbanisées et en l'absence de zone inondable; Assurer la disponibilité de la ressource en eau potable: les documents d'urbanisme s'assurent, avant toute ouverture à l'urbanisation, de la disponibilité d'une ressource suffisante en quantité et qualité pour l'alimentation en eau potable des populations. L'accueil de nouvelles entreprises est conditionné à de faibles besoins en eau. Les efforts de sécurisation et d'amélioration de l'alimentation en eau potable sont poursuivis; Améliorer la gestion des eaux usées et pluviales: les documents d'urbanisme contribuent à éviter les pollutions des cours d'eau et des nappes. Les rejets d'eaux usées générés par les développements prévus dans ces documents doivent pouvoir être « supportés » par les eaux superficielles et souterraines et « traités » par les stations d'épuration; Les rejets d'eaux pluviales doivent assurer la transparence hydraulique.

→ CARTE DES OBJECTIFS PAYSAGERS



ELEMENTS DE BASE

- espaces urbains
- axes routiers principaux
- axes routiers secondaires
- le Rhône et les rivières
- les grands massifs boisés

ELEMENTS A PRESERVER

- fenêtres paysagères
- fenêtres paysagères discontinues
- poches visuelles
- points de vue sur le grand paysage
- co-visibilités rive droite/gauche du Rhône
- coupures vertes
- ensembles bâtis remarquables
- silhouettes urbaines remarquables
- cols à maintenir ouverts (plan de parc du Pilat)
- ensemble paysager emblématique du Pilat (plan de parc du Pilat)
- routes en balcon (plan de parc du Pilat)
- respirations vertes entre villages (plan de parc du Pilat)
- sites identitaires du plan de parc du Pilat

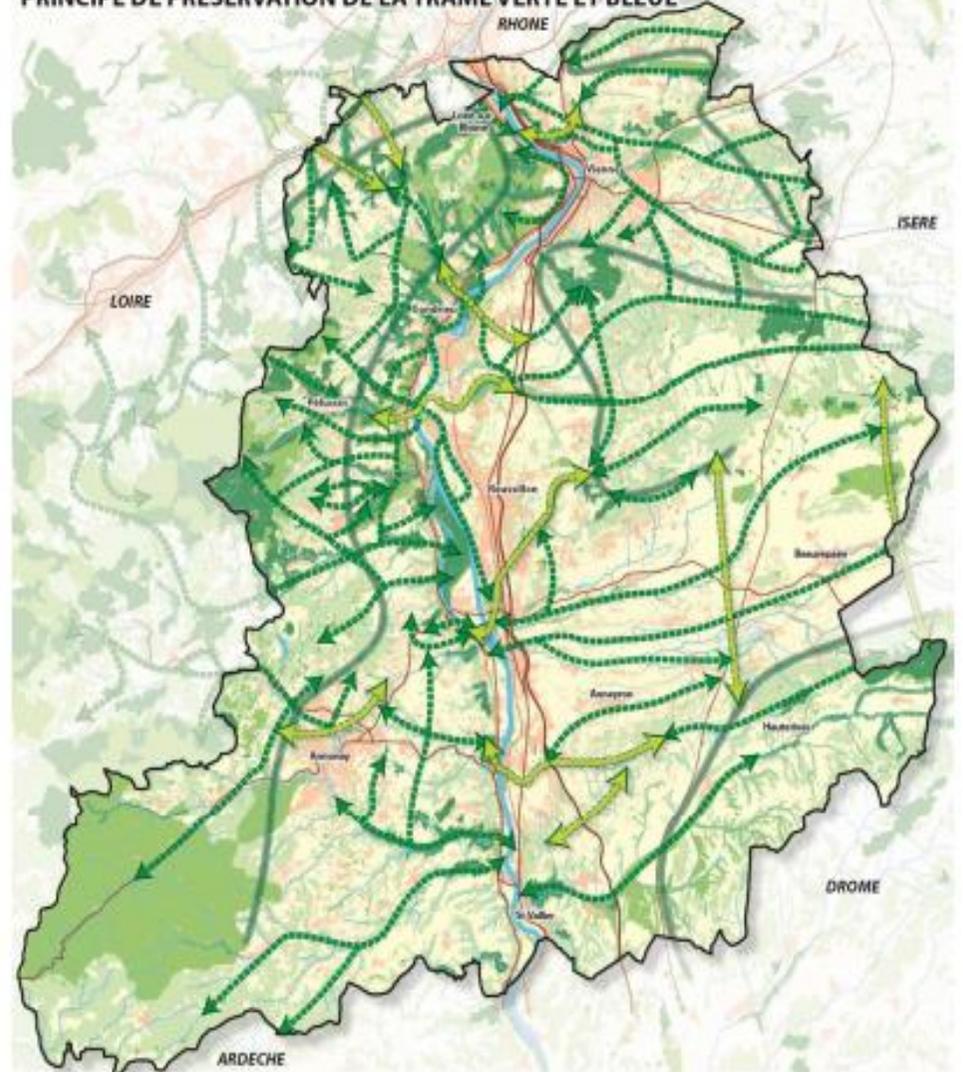
TISSUS URBAINS A FAIRE EVOLUER

- entrées de villes
- côtières urbanisées peu denses

SECTEURS SENSIBLES

- côte Rhodanienne
- PNR du Pilat

PRINCIPE DE PRESERVATION DE LA TRAME VERTE ET BLEUE



- Périmètre du SCOT Rives du Rhône
- Réservoirs de biodiversité à protection forte
- Réservoirs de biodiversité d'enjeu régional ou local

- Corridor écologique d'enjeu régional
- Corridor écologique d'enjeu local
- Boisements
- Espaces agricoles perméables
- Coeurs verts



4-Valoriser les diverses et nombreuses ressources du territoire

Limiter la consommation d'espace par rapport aux périodes passées par la prescription de plafonds de consommation définies par ECPI, en les déclinant à une échelle plus locale en visant à la fois la production de logements et l'accueil des activités économiques et commerciales : réduction de 40 à 50% des rythmes de consommation d'espace à l'échelle du SCoT; (Vienne-Condrieu Agglomération -36%, Pays roussillonnais et Territoire de Beaurepaire – 35%, Pilat rhodanien – 53%, Annonay Rhône Agglo – 52%, Val d'Ay – 81%, Porte de DromArdèche – 48%), et par type de consommation (consommation pour l'habitat, le développement économique et commercial, consommation totale et données relatives pour l'effort de réduction). La consommation envisagée dans le SCoT étant annualisée pour une période de 20 ans (2020-2040).

Les déchets : une nouvelle ressource à valoriser. Le constat établi d'une valorisation partielle des déchets ménagers sur le territoire du SCoT implique le **développement de différentes filières de traitement**. Mise en œuvre des démarches visant à réduire la production de déchets à la source (collecte et tri sélectif, stockage des déchets résiduels), compléter le réseau de déchetteries, prévoir dans les nouvelles opérations d'aménagement des emplacements collectifs pour le tri et la collecte des déchets ménagers. Le concept d'économie circulaire est à développer par la mise en relation des entreprises sur un espace de proximité (mutualisation des espaces et des services, complémentarité des usages etc...)

Veiller à une exploitation des carrières respectueuses de l'environnement tout en maintenant un approvisionnement local. Le Schéma Départemental des Carrières (SDC) valant pour les 5 départements compris dans le périmètre du SCoT, prend en compte les besoins en matériaux tout en intégrant la dimension environnementale (protection des paysages, sites et milieux naturels sensibles) et autorise donc les exploitations de carrière sous condition du respect des préconisations, pour peu qu'elles ne soient pas incohérentes d'avec les autres prescriptions du DOO. Conformément à l'article R151-34 du code de l'urbanisme, les PLU/PLUi identifieront les secteurs à proximité des carrières existantes (conditions limitativement énumérées) susceptibles de permettre la poursuite des activités, l'implantation et l'extension étant toutefois soumises à une étude d'impact. Ces dispositifs visent à la préservation du maillage des sites permettant un approvisionnement local en matériaux, le maintien d'une activité respectueuse des autres enjeux décrits dans le DOO et une remise en état finale après exploitation (remise en état agricole par exemple). Dans cette perspective, une concertation étroite avec la profession agricole et les associations environnementale est recommandée. Plusieurs sites (communes d'Albon, Beausemblant et Andancette) considérés comme majeurs en matière d'extraction de sables et graviers, devront veiller tout particulièrement à la protection de la nappe de Valloire et aux enjeux stratégiques du DOO.

5-Limiter la vulnérabilité et l'exposition des populations aux risques et nuisances :

Prendre en compte l'exposition aux risques naturels et technologiques dans les choix de développement. Si l'information sur les risques relève du ressort de l'Etat auprès des communes et communauté de communes, le SCoT pourrait avoir une mission d'orientation, de lien et de cohérence interdépartementale pour la traduction opérationnelle des recommandations de l'Etat au niveau local. Ainsi, à l'occasion de l'élaboration de leur document d'urbanisme, le SCoT participerait de la sensibilisation des habitants pour leur permettre d'acquérir et développer une culture du risque (moyen de réduire les conséquences possibles d'une inondation par exemple). De même suite, un certain nombre de prescriptions doivent permettre de réduire les risques liés au ruissellement des eaux pluviales – réglementation du coefficient d'imperméabilisation, mise en place de techniques alternatives de gestion des eaux « à la source », réglementation des débits de rejet des eaux pluviales, intégration du zonage d'assainissement pluvial. Conformément au SDAGE Rhône-Méditerranée, les communes sont invitées à aller au-delà de la transparence hydraulique sur les parcelles déjà imperméabilisées, mise en œuvre dans les documents d'urbanisme de mesures de compensation de l'imperméabilisation (objectif cible de 150% en volume). Le risque d'inondation et ses sources ont été identifiés et répertoriés par le biais d'une carte du DOO, pour définir le parti d'urbanisme du SCoT. Les PPRI, constitutifs de servitudes d'utilité publique, s'imposent au PLU/PLUi, lesquels doivent être compatibles ou rendus compatibles en l'absence de PPRI (dispositions D1-6 du PGRI) avec un ensemble de prescriptions limitativement énumérées, (aménagement des zones à risques d'inondation). Les documents d'urbanisme contribuent à la prévention des risques d'inondation en facilitant la mise en œuvre des Stratégies Locales de Gestion des Risques d'Inondation (SLGRI) des Territoires à Risques d'inondations (TRI) de l'aire métropolitaine lyonnaise et de Vienne . De même suite, le DOO a pris en compte les sources de risques liés aux incendies de forêt en particulier les mouvements de terrains, les zones concernées d'ores et déjà intégrées dans le parti d'urbanisme du SCoT. En l'absence de PPR, les documents d'urbanisme doivent déterminer les conditions permettant d'assurer la prise en compte des risques identifiés (sécurité des biens et des personnes) et des mesures à prendre y afférents (toute construction doit être interdit par exemple). Les communes doivent également s'attacher à la bonne information du public, des habitants et des propriétaires concernés. La gestion appropriée des espaces naturels, agricoles et forestiers participe de la protection des zones exposées (espace tampon ouvert entre la forêt et les habitations devant tenir compte des schémas directeurs de réglementation des boisements (SDRB). Dans le cas d'un espace tampon entretenu par une occupation agricole, largeur de 100 m

au minimum. Le risque industriel passe quant à lui par un ensemble des prescriptions relatives aux établissements à risques, notamment pour les zones urbaines de Saint-Clair-du-Rhône et de l'agglomération Roussillon-Saint-Rambert-d'Albon où les installations sont placées à l'écart des zones de population, l'installation nucléaire de Saint-Alban soumise au Plan Particulier d'Intervention (PPI) savoir zone de 2,5 et 10 km, installations de type Seveso obligeant les communes à se doter d'un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) et prescriptions relatives au transport des matières dangereuses, notamment sur le secteur routier et la mise en contact potentiel de la population aux produits dangereux.

Prendre en compte l'exposition aux pollutions et nuisances sonores dans les choix de développement. Le SCoT prend en compte le classement des infrastructures tel que définies par la loi sur le bruit du 31 décembre 1992 et ses décrets d'organisation. Il s'agit ainsi de construire à l'alignement des voies et en continuité des limites séparatives, d'imposer un retrait des constructions afin de diminuer le niveau sonore en façade, d'adapter la hauteur des bâtiments, le tout devant trouver sa traduction dans les règlements de PLU. En prenant en compte les conséquences possibles des pollutions atmosphériques, le SCoT recommande la mise en place de dispositifs propres à permettre la protection des populations et des biens (choix des formes urbaines, recommandations architecturales, limiter l'urbanisation et le mitage à proximité des vergers par exemple). Au sein des polarités d'agglomération, les collectivités sont invitées à intégrer dans leurs PLU les enjeux air et acoustique, les schémas modes doux, les possibilités de renforcement de la desserte en transports collectifs, la création de nouveaux espaces verts (ration de 30 m²/habitant en moyenne dans plusieurs grandes ville).

6-Accompagner la transition énergétique et climatique.

Le SCoT l'affiche explicitement à travers le PADD et le DOO, avec l'idée volontariste d'en être l'un des leviers d'actions. Cette volonté se traduira par le développement d'une frugalité plus grande dans l'aménagement du territoire, en améliorant la performance énergétique du parc de logements et autres bâtiments, par intégration dans les documents d'urbanisme de critères d'implantation par rapport au bâti voisin ou d'orientation (nord/sud privilégiée), de compacité des formes, de choix des matériaux. Les PLU/PLUi auront ainsi à identifier des secteurs pour lesquels la performance énergétique renforcées seront exigées. Dans cette perspective également, le SCoT, outil permettant de favoriser l'exploitation des gisements d'énergie renouvelable devra encourager l'usage de ces énergies. Les PLU/PLUi intégreront dans leurs règlements des zones d'activités métropolitaines et d'échelle SCoT des critères énergétiques selon la typologie des entreprises présentes et à venir mais également s'agissant des OAP. Le SCoT rappelle à cet égard la possibilité de dépassement des règles de densité et de gabarit pour les constructions remplissant certains critères de performance énergétique (logements collectifs privilégiant les installations utilisant les énergies renouvelables, toiture équipées de panneaux solaires...bornes de recharge électrique). L'ensemble des outils propre à assurer cette transition devront également pouvoir s'adapter au changement climatique, en s'obligeant à rechercher les moyens d'une densification et de compacité de l'habitat et des zones d'activités (travail de végétalisation, parc, arbres d'alignement pour limiter le développement des îlots de chaleur dans les villes, orientation des bâtis, qualité des matériaux utilisés ...etc). Les fonctions des espaces ouverts urbains se déclinent ainsi au travers de fonctions sociales, environnementales et économiques, par développement de modes de transport plus écologique, l'arrêt de l'éparpillement urbain, la préservation des grands espaces et ressources foncières de demain, la promotion des énergies renouvelables. .

1.3. 3 AMELIORER LES CONDITIONS D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE POUR LES HABITANTS ET LES ENTREPRISES

1/Valoriser les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle

Améliorer les conditions de mobilité sur tout le territoire: à ce titre, le DOO a pour objectif fort le rapprochement des nouveaux logements par rapport aux pôles d'emploi. Le renforcement des polarités urbaines apportera son concours par réduction des distances entre lieux d'habitat, d'emploi, de services et de loisirs. La mobilité étant insuffisante dans les espaces péri-rhodaniens moins bien desservis, le développement d'outils alternatifs sera aussi un objectif fort pour offrir des solutions de mobilité. Le DOO les traduit par une armature territoriale favorable et des orientations d'aménagement et de programmation incluant la pertinence de certaines interconnexions pour offrir des solutions alternatives à l'utilisation individualisée de la voiture.

Pérenniser une offre attractive de transports alternatifs à la voiture individuelle, appuyée sur l'armature urbaine du territoire. Le territoire est déjà irrigué par des réseaux structurants de transports en commun (lignes ferrées et routières, TER routier interurbain, etc..). Le DOO a pour premier objectif important l'aménagement et la valorisation des « pôles gares » telles que celles de la vallée du Rhône et le pôle gare d'Annonay. L'aménagement d'un pôle d'échange multimodal, une meilleure utilisation de la voie ferrée existante de la rive droite sont aussi des aménagements à considérer. Le DOO transcrit ces axes par des prescriptions au sein des polarités d'agglomération, des centres commerciaux et des zones d'activité économique. Le développement des pôles commerciaux majeurs sera ainsi conditionné à une bonne accessibilité et à l'existence d'une desserte en transports collectifs depuis les centres ville des

agglomérations. Les « pôles gares », secteurs privilégiés de l'essor démographique et urbain, seront l'objet de prescriptions adaptées. Le DOO illustre notamment ces aspects par des zooms sur l'agglomération Roussillon Saint Rambert d'Albon et sur l'agglomération d'Annonay.

Faciliter l'accessibilité aux transports et aux services des personnes à mobilité réduite. Les prescriptions existent depuis la loi du 11 février 2005 et les PDU doivent se saisir de cette problématique tant en favorisant une adaptation des modes de transports aux personnes à mobilité réduite qu'en étudiant les possibilités associables aux modes de transports à la demande. Le DOO a recommandé la mise en place d'un observatoire de l'accessibilité.

Développer une politique de stationnement économe en espace et articulée avec des dessertes en transports en commun et modes doux. Le DOO fait plusieurs recommandations d'objectifs à inscrire dans les documents d'urbanisme notamment via les règlements des nouveaux projets d'espaces résidentiels ou économiques. Pour atteindre ces objectifs, les politiques de déplacement, les documents d'urbanisme et les nouvelles opérations importantes doivent prévoir des prescriptions différenciées de stationnement selon le niveau de dessertes en TC et le tissu urbain. Dans les zones d'activité desservies par les TC ou modes doux, l'offre de stationnement ne doit pas s'inscrire en contradiction avec les politiques de déplacements alternatifs.

2/ Améliorer les conditions d'accessibilité sur le territoire en s'appuyant sur les infrastructures

Valoriser l'axe nord sud, dorsale de la mobilité. La première facette est d'optimiser l'accessibilité aux infrastructures régionales de déplacement (A7, axe ferré Paris-Lyon-Marseille). A ce titre, le DOO introduit une prescription demandant aux documents d'urbanisme d'intégrer les projets d'aménagement des nouveaux diffuseurs à l'échelle du SCoT, ces nouveaux aménagements n'ayant pour but l'amélioration des mobilités et non d'un développement urbain. Le DOO a recommandé que trois projets de nouveaux demi-diffuseurs soient développés et que les projets d'aménagement des EPCI en facilitent l'accès.

Améliorer les liaisons Est-Ouest et désenclaver les espaces les moins accessibles. L'amélioration des liaisons Est -Ouest représente un objectif important pour irriguer les espaces péri-rhodaniens et les connecter à la vallée du Rhône pour conforter également les échanges avec les pôles d'emploi extérieurs au territoire et non situés sur l'axe Nord Sud. A ce titre, le DOO introduit plusieurs prescriptions relatives à cet objectif dans les documents d'urbanisme, notamment pour les « accroches » (derniers kilomètres) sur les axes de déplacement Nord-Sud et toujours dans une logique d'optimisation des flux. Le DOO intègre notamment les projets d'amélioration des franchissements cités dans le PADD avec préservation des emprises foncières potentielles.

Organiser les flux de marchandises en promouvant la multi modalité. La localisation stratégique du territoire et son importance pour les échanges européens nord-sud le place comme lieu potentiel d'accueil de plateformes logistiques. L'intermodalité est un levier majeur pour optimiser les flux, limiter les congestions, la consommation énergétique et la production de CO2. A ce titre, le DOO s'est focalisé sur l'amélioration des connexions entre la route et les autres moyens de transports (fer, fleuve). Le territoire a deux sites portuaires majeurs et le SCOT propose des orientations pour le développement de chacun. Le DOO a introduit les prescriptions à y associer en priorité en fonction des besoins et possibilités de transports avec tri-modalité ou bi-modalité. Une recommandation a aussi été exprimée dans le DOO pour que la connexion ferrée entre Beaurepaire et Saint Rambert d'Albon soit réactivée, en lien avec les activités existantes ou à venir au niveau des sites économiques Axe 7 et Inspira.

3/ Atténuer les nuisances du trafic routier

Améliorer les conditions de circulation au niveau de l'agglomération viennoise. Le niveau actuel est incompatible avec l'ambition de reconquête des berges du Rhône et de qualité de vie urbaine et la stratégie à développer doit offrir des possibilités d'évitements aux flux routiers en provenance du sud (RN7) mais aussi de l'est (RD 502 et RD75). Le DOO a émis plusieurs recommandations pour soutenir plusieurs projets majeurs destinés à désengorger le centre-ville de Vienne (notamment un demi-diffuseur au sud sur autoroute A7 et un nouveau franchissement du Rhône entre les deux rives). Le DOO précise bien que le nouveau diffuseur au sud ne devra pas remettre en cause les aménagements prévus dans le SCoT pour les communes périurbaines des bords viennoises et du plateau roussillonnais.

Améliorer les conditions de circulation au niveau de l'agglomération Roussillon Saint Rambert (échangeur de Chanas) en offrant des solutions alternatives d'accès à l' A7. L'amélioration des conditions de circulation dans ce secteur est un enjeu important pour le territoire et la congestion au niveau de l'échangeur de Chanas est une problématique majeure sur la rive droite de même que la traversée du pont de Serrières. Cette situation complique l'accès à la rive gauche et à l'autoroute pour les habitants du plateau d'Annonay. A ce titre, le DOO recommande deux projets complémentaires pour limiter les engorgements précités, à savoir la création de deux nouveaux demi-échangeurs sur le site d'Axe 7 et au niveau de Saint-Barthélemy-de-Vals pour démultiplier l'accès à l'autoroute et la mise en place d'un nouveau franchissement entre Saint Vallier et Saint Rambert d'Albon.

Optimiser la gestion des flux sur l'ex RN86 en rive droite. L'ex RN86 est la colonne vertébrale des déplacements nord sud en rive droite et l'augmentation du trafic dégrade la fonctionnalité urbaine des villes et bourgs traversés. Pour maintenir les échanges et préserver la qualité de vie des communes traversées par cet axe, une limitation du développement du trafic automobile

est envisagée par le développement de solutions alternatives à la voiture individuelle et la poursuite d'aménagements urbains et paysagers de l'axe. A ce titre, le DOO a défini les prescriptions relatives aux communes traversées par l'ex RN86, les traversées à traiter en priorité étant listées dans le DOO. Plusieurs recommandations ont également été mentionnées dans le DOO pour contribuer à cette optimisation, telles qu'aires de covoiturage, outils de transports en commun et amélioration des conditions de traversées piétonnes et cyclables du fleuve Rhône.

Ne pas augmenter les circulations sur les axes d'accès au plateau insuffisamment calibrés. Les axes routiers reliant le plateau à la vallée présentent en majorité des gabarits limités qui conditionnent les capacités de développement des bourgs et villages et génèrent des problèmes croissants de congestion au niveau des « accroches » avec l'ex RN86. A ce titre, le DOO a établi plusieurs prescriptions pour limiter la croissance des déplacements motorisés sur les routes connectant les plateaux à la vallée en rive droite. Les seuls axes pouvant supporter une augmentation des trafics liés à l'urbanisation ont ainsi été précisés dans le DOO et le SCOT a prévu une limitation des objectifs de production de logements pour les communes non connectées par les axes les mieux calibrés.

1.3. 4 : OFFRIR DES LOGEMENTS A TOUS DANS DES CADRES DE VIE DIVERSIFIES, TOUS DE QUALITE

1-Accueillir les habitants en ville et en campagne

Organiser la production de logements dans le respect de l'armature urbaine du territoire : A ce titre ,le DOO distingue tout d'abord les **polarités d'agglomérations**: celles de Vienne, d'Annonay et de Roussillon-Saint-Rambert d'Albon , en fixant à chacune un objectif de production de logements et de densité : 6 logements/an 1.000 habitants avec une densité moyenne de 35 logements ha pour l'agglomération de Vienne ,objectif de production minimum pour la commune de Vienne et maximal pour les autres communes, y compris en intégrant le « faubourg perché » ; 6 logements / an 1.000 habitants avec une densité moyenne de 35 logements / ha , objectif de production minimum pour la commune d'Annonay et maximum pour les autres communes ; 7 logements/ an 1.000 habitants avec une densité moyenne de 35 logements/ha pour Roussillon-Saint-Rambert-d' Alban ,objectif minimum pour les 5 villes-centres et maximum pour les autres communes . **Les polarités intermédiaires** sont des communes au rayonnement moins important, mais offrant toutefois un niveau de services important (pôles urbains de Condrieu, Saint-Vallier, Pélussin et Beaurepaire):elles peuvent accueillir 10% des nouveaux habitants avec un objectif maximal de 6 logements/an 1.000 avec habitants une densité moyenne de 30 logements / hectare. **Les polarités locales** structurent des petits bassins de vie, en offrant les premiers services de proximité ; elles peuvent accueillir près de 15 % des nouveaux habitants, avec un objectif maximal de 6 logements/an/ 1.000 habitants et une densité moyenne de 25 logements / ha. **Les villages** peuvent accueillir 35 % des nouveaux habitants, avec un objectif de 5,5 logements/an/ 1.000 habitants et une densité de 20 logements / ha , sauf dans certains secteurs éloignés ou sensibles sur le plan paysager et environnemental (4 logements/an/1.000 habitants avec une densité moyenne de 15 logements / ha .) Les PLU, PLUi, PLH, devront être compatibles avec ces objectifs (évaluation du SCOT au plus tard à 12 ans)

2-Bâtir pour tous et pour mieux vivre ensemble

A ce titre ,il convient d'augmenter la part des logements abordables (logements sociaux , logements privés conventionnés et logements communaux) , avec une part minimale 20 % dans les ensembles de nouveaux logements dans les polarités d'agglomération et intermédiaires (25 % dans les communes soumis à la loi SRU) , en priorité à proximité des centres urbains et dans les secteurs proches des gares ou bien desservis par les TC ; dans les polarités locales et les villages , le DOO recommande une part de 5 à 15 % de logements abordables. Il y a lieu également d'adapter l'offre aux besoins spécifiques identifiés : logements adaptés aux personnes âgées et à mobilité réduite (au plus près des centres), logements pour les jeunes adultes (T2 et T3), hébergement d'urgence, accueil des gens du voyage (achèvement des 5 schémas départementaux)

3-Donner la priorité au renouvellement urbain et à l'adaptation du parc existant.

Il s'agit de répondre au double objectif d'économie foncière et d'adaptation du parc aux exigences énergétiques (renouveler la ville sur elle-même). Pour ce faire les communes doivent se fixer un « cap » de logements à produire sur des terrains déjà construits ou artificialisés. Le "cap " proposé est de 25 % de la production dans les polarités d'agglomération et intermédiaires (25 % dans les villes centres et 20%dans les autres communes), 15 % dans les polarités locales et 10 % dans les villages, ces chiffres s'entendant hors « dents creuses ». Pour ce faire, le DOO énumère différents programmes permettant de mener à bien ces opérations, souvent longues et complexes et émet des recommandations sur les méthodes pour y parvenir et produit des cartographies des secteurs à potentiel de renouvellement urbain dans les polarités d'agglomération et intermédiaires.

Il s'agit aussi de stimuler la rénovation dans le parc ancien : à inscrire dans les PLH, en utilisant les dispositifs tels que les PCAET et les TEPOS, et de poursuivre la requalification des quartiers « politique de la ville » : notamment à Vienne, Pont-Evêque, vallée de la Gère, Annonay, Péage de Roussillon et Saint Rambert d'Albon.

4-Optimiser l'efficacité foncière et la qualité architecturale et urbaine des nouveaux projets d'habitat

Promouvoir des formes urbaines variées et limiter la consommation foncière : Il est rappelé les objectifs minimums de densité, avec, comme précision complémentaire, la possibilité, dans les communes de moins de 500 habitants, d'une densité comprise entre 10 et 15 logements / ha. La densité moyenne doit être respectée à l'échelle de la commune, tout en étant modulable par secteur. Des prescriptions spécifiques sont édictées pour le « faubourg perché » de Saint-Romain-en Gal/ Sainte-Colombe, avec un schéma indicatif des principes d'aménagement. Pour favoriser le développement d'un urbanisme de projet il est recommandé l'utilisation d'OAP détaillées (trame viaire, trame verte et bleue, intégration paysagère, urbanisme et architecture économes, etc...)

5-Mettre en place des politiques publiques permettant la maîtrise du foncier

Une stratégie foncière passe d'abord par le PLU(i) et ses différents outils : ZAD, droit de préemption, emplacements réservés, périmètres d'attente (gel, pour 5 ans maximum de terrains, dans l'attente d'un projet d'aménagement global) , servitude pour la mixité et l'habitat , DUP , acquisitions amiables, etc.

6-Conforter l'offre de services en cohérence avec les politiques de développement résidentiel

Les nouveaux équipements structurants devront s'implanter dans les agglomérations et les pôles urbains et le déploiement des infrastructures numériques sera facilité dans les documents d'urbanisme, en lien avec les Départements.

Enfin, des zooms cartographiques sont présentés sur les polarités d'agglomération et intermédiaires : non prescriptifs pour Vienne, Annonay, Beaurepaire/Saint-Barthélemy, Pélussin, prescriptifs pour Roussillon-Saint-Rambert-d' Albon et la Côtière Rhodanienne, ainsi que des zooms sur les corridors écologiques.

1.4 LE DOCUMENT D'AMÉNAGEMENT ARTISANAL ET COMMERCIAL (Fait partie du DOO)

Le SCoT a pour objectif d'améliorer la qualité des équipements commerciaux du territoire et de limiter leurs impacts sur l'environnement naturel et urbain. Le DAAC localise les centralités urbaines et villageoises et les secteurs d'implantation périphérique, dans le cadre d'une orientation forte de maîtrise du développement commercial périphérique. Les secteurs identifiés en tant que localisations préférentielles présentent un ou plusieurs des cinq enjeux suivants : revitalisation de centres urbains et de quartiers, maintien d'une offre commerciale diversifiée de proximité en limitant les déplacements et les émissions de gaz à effet de serre, cohérence entre la localisation des équipements commerciaux et la maîtrise des flux de personnes et de marchandises, consommation économe de l'espace, préservation de l'environnement, des paysages et de l'architecture.

Le DAAC, en référence au DOO, définit les localisations ayant vocation à accueillir des commerces « d'importance ». Ce sont :

Le pôle majeur de centre-ville de Vienne,

Les pôles majeurs de périphérie de Chasse-sur-Rhône et Salaise sur Sanne (Jonchain et Green7),

Le pôle d'agglomération de centre-ville d'Annonay,

Les pôles d'agglomération de périphérie de Vienne et Davézieux,

Les pôles de bassin de vie de centralité de Condrieu, Vienne/Porte de Lyon, Chavanay, St Clair du Rhône, Péage de Roussillon, Beaurepaire/St Barthélémy, St Rambert d'Albon, Anneyron et St Vallier/Laveyron/Sarras,

Les pôles de bassin de vie de périphérie de Condrieu, Vienne/ZI de l'Isle, Chavanay, St Clair du Rhône, Péage de Roussillon, Beaurepaire/St Barthélémy, Annonay/les Six Chemins, St Rambert d'Albon, Anneyron et St Vallier/Laveyron/Sarras,

Les pôles de proximité intercommunale de centralité d'Ampuis, Estrablin, St Romain en Gal/Ste Colombe, Pont-Evêque/Vienne Malissol, Pélussin, Maclas, Roussillon, St Maurice l'Exil, Satillieu, St Sorlin en Valloire, Hauterives et Châteauneuf de Galaure,

Les pôles de proximité intercommunale de périphérie de Chonas-l'Amballan, Villette de Vienne, Pont-Evêque/Vienne Malissol, Maclas, St Maurice l'Exil, Revel-Tourdan, St Sorlin en Valloire, Hauterives et Châteauneuf de Galaure.

Pour chacune de ces localisations, le DAAC définit les objectifs à atteindre (renforcer la concentration de l'offre commerciale dans les centralités, maintenir l'emprise foncière et la vocation des pôles de périphérie ainsi que la complémentarité avec la centralité et permettre la modernisation des commerces importants existants à travers leur extension). Il rappelle un certain nombre de

recommandations (développer les liens entre les pôles de périphérie et les centralités ou les zones d'habitat en travaillant sur la sécurisation des cheminements doux, mettre en place des outils favorables à la diversité commerciale dans les PLU). Il définit les formats de commerces en fonction des fréquences d'achats. Il détermine pour chaque pôle de périphérie les possibilités d'extension : la plupart n'ont aucune possibilité d'extension et la totalité du foncier à vocation non commerciale mobilisable pour du commerce dans les secteurs d'implantation périphérique sur le territoire est de 16,3 ha dont 9,8 ha libres de toute occupation.

Pour le pôle de Salaise sur Sanne (Green7), l'objectif est de maîtriser le développement des surfaces commerciales sur ce secteur particulièrement développé et, à plus long terme, de prévoir des possibilités de relocalisation d'activités contraintes par les risques technologiques ainsi que d'inciter à l'affirmation d'un pôle commercial fort et d'améliorer la lisibilité et la qualité des espaces commerciaux. Une modification ou révision du SCoT pourra prévoir la mobilisation de 7 ha de foncier libre de toute occupation au nord de Green 7, pour des relocalisations, sous certaines réserves.

Pour le pôle de Davézieux, l'objectif est de maintenir son attractivité en conservant son emprise et sa vocation actuelle ainsi qu'un équilibre et une complémentarité avec le centre-ville d'Annonay et de permettre la modernisation des commerces importants existants à travers leur extension, dans une logique de gain de qualité. Les nouveaux projets devront contribuer à la requalification de l'ensemble de la zone commerciale ; tout nouveau développement devant s'inscrire dans une logique d'aménagement d'ensemble.

2 ORGANISATION DE L'ENQUETE

2.1. CADRE JURIDIQUE ET ADMINISTRATIF

2.1.1. DÉSIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Par décision n°E19000081/38 du 9 avril 2019 du Tribunal Administratif de Grenoble, une commission d'enquête a été désignée et elle est composée de :

- Président : Monsieur Bernard BRUN
- Membres :
 - Monsieur Pierre BACUVIER
 - Monsieur Manuel VAUCOULOUX
 - Monsieur Bernard GIAZZI
 - Monsieur Gilles DU CHAFFAUT
 - Monsieur Henri BONNEFONT
 - Monsieur Jean-Pierre BIONDA.

2.1.2. ARRÊTÉ DE PRESCRIPTION DE L'ENQUÊTE

Par arrêté n° A-2019-11 du 7 mai 2019, Monsieur le Président du Syndicat Mixte du SCoT des Rives du Rhône a prescrit l'enquête publique ayant pour objet la Révision du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) des Rives du Rhône (ouverture de l'enquête le mercredi 5 juin à 9h et clôture le vendredi 5 juillet 2019 à 17h).

2.1.3. PUBLICATION ET AFFICHAGE

L'avis d'enquête a été publié dans trois journaux aux dates suivantes :

- Le Dauphiné Libéré Drôme-Ardèche, le mercredi 15 mai 2019, 15 jours avant l'ouverture de l'enquête et le lundi 10 juin 2019, dans les 8 jours après l'ouverture de l'enquête ;
- Le Dauphiné Libéré de l'Isère, le mercredi 15 mai 2019, 15 jours avant l'ouverture de l'enquête et le lundi 10 juin 2019, dans les 8 jours après l'ouverture de l'enquête ;
- Le Progrès de la Loire, le mercredi 15 mai 2019, 15 jours avant l'ouverture de l'enquête et le lundi 10 juin 2019, dans les 8 jours après l'ouverture de l'enquête ;
- Le Progrès du Rhône, le mercredi 15 mai 2019, 15 jours avant l'ouverture de l'enquête et le lundi 10 juin 2019, dans les 8 jours après l'ouverture de l'enquête ;
- Le Drôme Hebdo (ou Peuple Libre), le jeudi 16 mai 2019, 15 jours avant l'ouverture de l'enquête et le jeudi 6 juin 2019, dans les 8 jours après l'ouverture de l'enquête ;
- L'Essor Isère, le vendredi 17 mai 2019, 15 jours avant l'ouverture de l'enquête et le vendredi 7 juin 2019, dans les 8 jours après l'ouverture de l'enquête ;
- L'Essor Rhône, le vendredi 17 mai 2019, 15 jours avant l'ouverture de l'enquête et le vendredi 7 juin 2019, dans les 8 jours après l'ouverture de l'enquête ;
- L'Essor Loire, le vendredi 17 mai 2019, 15 jours avant l'ouverture de l'enquête et le vendredi 7 juin 2019, dans les 8 jours après l'ouverture de l'enquête ;
- L'Hebdo de l'Ardèche, le jeudi 16 mai 2019, 15 jours avant l'ouverture de l'enquête et le jeudi 6 juin 2019, dans les 8 jours après l'ouverture de l'enquête ;
- Le Journal du Bâtiment et des TP, le jeudi 16 mai 2019, 15 jours avant l'ouverture de l'enquête et le jeudi 6 juin 2019, dans les 8 jours après l'ouverture de l'enquête.

L'affichage a été réalisé selon les modalités fixées par l'article L143-22 du code de l'urbanisme (au moins 15 jours avant l'ouverture de l'enquête et pendant la durée de celle-ci) au siège du Syndicat Mixte du SCoT, dans tous les lieux d'enquête, ainsi qu'au siège des 6 intercommunalités et dans les 153 mairies comprises dans le périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale. Il a été, en outre, mis en ligne sur le site internet du Syndicat quinze jours au moins avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci.

2.1.4. INFORMATION DU PUBLIC

Le maître d'ouvrage a souhaité une information très large : outre les affiches déposées sur tous les panneaux d'affichage légal des 153 communes, des 6 EPCI et du siège du Syndicat Mixte des Rives du Rhône, le maître d'ouvrage a conçu un 4 pages d'information ainsi qu'une affiche qu'il a envoyés aux 153 communes et aux 6 EPCI en les invitant à mettre ces documents à disposition dans leurs locaux mais aussi dans leur bulletin municipal/communautaire ou site Internet ; ainsi on a constaté la présence de cette info sur les sites internet de, pour exemple, Vienne Condrieu Agglomération, CC Pilat Rhodanien, CC Porte de DrômArdèche, Quintenas, Villette de Vienne, Chuzelles, Pont-Evêque, Vienne, Jardin, Reventin Vaugris, Chonas l'Amballan, Condrieu, Saint-Cyr-sur-le-Rhône, Saint-Romain-en-Gal, Chanas, Ville sous Anjou, Salaise-sur-Sanne, Péage de Roussillon, Saint-Clair-du-Rhône, Saint-Prim, Vernioz, Primarette, Revel Tourdan, Epinouze, Saint-Sorlin-en-Valloire, Anneyron, Saint-Rambert d'Albon, Andance, Beausemblant, Préaux, Roisey, Saint-Pierre-de-Bœuf....

Par ailleurs, le SMRR a financé une information pleine page dans Le Dauphiné du 3 juin 2019 ainsi qu'une publicité Facebook et Instagram sur le site Le Progrès- Le Dauphiné (Loire et dans un rayon de 50 kms de Salaise) du 14 juin au 16 juin 2019. Enfin, le Syndicat a envoyé la lettre d'information numérique du SCoT à ses 2 500 abonnés et a mis à jour régulièrement son site internet. En effet, toutes les informations, ainsi que les documents constitutifs du SCoT, étaient accessibles sur ce site.

2.1.5. PERMANENCES

Le président ou l'un des membres de la commission d'enquête publique se sont tenus à la disposition du public pour recevoir ses observations orales ou écrites sur le projet de SCoT, aux lieux, jours et heures définis dans le tableau ci-dessous :

Lieux de l'enquête	Adresse	Jours et horaires d'ouverture au public	Permanences des commissaires enquêteurs
Syndicat Mixte des Rives du Rhône	Espace Saint Germain Bâtiment l'Orion 30 avenue Général Leclerc 38200 VIENNE	Du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h00	Lundi 10 juin de 17h00 à 20h00 Mercredi 19 juin de 17h00 à 20h00 Mardi 25 juin de 17h00 à 20h00 Jeudi 04 juillet de 17h00 à 20h00
Vienne Condrieu Agglomération - Siège	Espace Saint Germain Bâtiment Antarès 30 avenue Général Leclerc 38200 VIENNE	Du lundi au vendredi de 8h00 à 12h30 et de 13h30 à 18h00	Mardi 11 juin de 15h00 à 18h00 Vendredi 21 juin de 15h00 à 18h00 Lundi 1er juillet de 16h00 à 19h00
Vienne Condrieu Agglomération - Maison des services publics de Condrieu	Maison des Services Publics 1 place des Droits de l'Homme 69420 CONDRIEU	Du lundi au jeudi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00 (fermeture à 16h30 le vendredi)	Mardi 11 juin de 9h00 à 12h00 Lundi 24 juin de 14h00 à 17h00 Mardi 02 juillet de 16h00 à 19h00
Annonay Rhône Agglo	Château de la Lombardière 07430 DAVEZIEUX	Du lundi au vendredi de 8h00 à 12h00 et de 13h45 à 17h00	Vendredi 21 juin de 14h00 à 17h00 Mercredi 26 juin de 9h00 à 12h00 Mercredi 3 juillet de 9h00 à 12h00
Mairie de Serrières (pour Annonay Rhône Agglo)	15 avenue Jean Vernet 07340 SERRIERES	Du lundi au jeudi de 8h00 à 12h00 et de 13h30 à 17h30 Vendredi de 8h00 à 17h00	Vendredi 07 juin de 14h00 à 17h00 Vendredi 28 juin de 9h00 à 12h00 Mercredi 03 juillet de 14h00 à 17h00

Communauté de communes entre Bièvre et Rhône - Siège	Rue du 19 mars 1962 38550 SAINT MAURICE L'EXIL	Du lundi au vendredi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h30	Mercredi 12 juin de 9h00 à 12h00 Lundi 24 juin de 16h00 à 19h00 Mardi 02 juillet de 9h00 à 12h00
Communauté de communes entre Bièvre et Rhône - Antenne de Beaurepaire	28 rue Français 38270 BEAUREPAIRE	Lundi, Mardi et Jeudi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 16h30 Mercredi de 8h00 à 12h00 et de 14h00 à 16h30 Vendredi de 9h00 à 12h00	Mercredi 12 juin de 14h00 à 17h00 Lundi 24 juin de 9h00 à 12h00 Mardi 02 juillet de 16h00 à 19h00
Communauté de communes Porte de DrômArdèche	ZA Les Iles 26241 SAINT-VALLIER	Du lundi au vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h30 (fermeture à 16h30 le vendredi)	Jeudi 13 juin de 14h30 à 17h30 Mardi 18 juin de 14h30 à 17h30 Lundi 24 juin de 15h30 à 18h30
Mairie d'Hauterives (pour la Communauté de Communes Porte de DrômArdèche)	10 place de la Mairie 26390 HAUTERIVES	Mardi et jeudi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h00 Mercredi, vendredi et samedi de 9h00 à 12h00	Mardi 11 juin de 14h00 à 17h00 Mardi 25 juin de 9h00 à 12h00 Mardi 02 juillet de 16h00 à 19h00
Communauté de communes du Pilat Rhodanien	9, rue des prairies 42410 PELUSSIN	Du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 16h30	Mercredi 12 juin de 9h00 à 12h00 Mercredi 03 juillet de 14h00 à 17h00
Mairie de Saint-Alban-d'Ay (pour la Communauté de Communes du Val d'Ay)	Le Village 07790 SAINT-ALBAN-D'AY	Mardi et jeudi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 18h30 Mercredi et samedi de 8h30 à 11h30	Samedi 15 juin de 8h30 à 11h30 Jeudi 04 juillet de 15h30 à 18h30

2.1.6. Cadre réglementaire

Les articles L.123-1 à L.123-19 et R.123-1 à R.123-27 du code de l'environnement définissent la procédure et le déroulement des enquêtes publiques.

2.2 LES PIÈCES CONSTITUTIVES DU DOSSIER MIS À L'ENQUÊTE

2.2.1. EXAMEN ET CONTENU DES DOSSIERS MIS À L'ENQUÊTE

Sur la forme : La commission d'enquête estime que les documents écrits sont lisibles, ils apportent une information accessible, même pour un public non averti ; par contre les documents graphiques et en particulier les cartes ne permettent pas de prendre connaissance précisément de leur contenu. Les éléments de diagnostic et les composantes du projet sont bien traduits, aussi bien dans le rapport de présentation que dans le projet d'aménagement et de développement durable (PADD), comme dans le document d'orientation et d'objectifs (DOO) ainsi que dans le document d'aménagement artisanal et commercial (DAAC).

Sur le fond : suite à l'examen des requêtes et des observations du public, des personnes rencontrées, des avis des personnes publiques associées, des réponses apportées par le maître d'ouvrage au procès-verbal de synthèse et suite sa propre analyse du dossier, la commission d'enquête donnera son avis dans le chapitre 6 (pages 166 à 251) : analyse du projet et conclusions partielles de la commission d'enquête.

2.2.2. LE RAPPORT DE PRÉSENTATION

Document 1 : Diagnostic

Introduction

3

Partie 1 : Un territoire attractif et dynamique qui se structure et s'affirme

15

Partie 2 : Pour un territoire accueillant à l'égard de ses habitants actuels et futurs	35
Partie 3 : Un territoire dynamique aux potentiels de développement important, bien intégré dans l'espace métropolitain et régional	117
Partie 4 : Un environnement et des ressources de qualité mais aux équilibres fragiles	225
Partie 5 : Pour un territoire accessible et bien desservi, pour les hommes et les marchandises	345
Synthèse des grands enjeux à prendre en compte pour la révision	403

Document 2 : Etat Initial de l'Environnement

Partie 1 : Le contexte géophysique	1
1. Un relief contrasté de part et d'autre des rives du Rhône	2
1.1. A l'est du Rhône, une alternance de plaines et de vallées	2
1.2. Et au milieu, s'écoule le Rhône	2
1.3. A l'ouest du Rhône, les plateaux et le massif du Pilat	3
1.4. Les communes concernées par la loi montagne	3
2. Un contraste géologique entre un massif cristallin et les résultats des épisodes glaciaires	6
3. Un territoire stratégique pour l'exploitation des matériaux	6
3.1. De nombreuses carrières en activité	6
3.2. Des projets en réflexion	10
3.3. Un nouveau cadre régional « matériaux et carrières »	10
Partie 2 : le patrimoine naturel	13
1. Une grande variété d'habitats naturels liée aux différents contextes	14
1.1. Un mode d'occupation des sols qui suit les reliefs	14
1.2. Une couverture forestière importante et aux multiples faciès	16
1.3. Une vaste mosaïque d'espaces agricoles	20
1.4. Les pelouses sèches : des milieux rares et fragiles	23
1.5. Les milieux rocheux : des habitats spécifiques	24
1.6. Les milieux aquatiques souvent perturbés	27
1.7. Des milieux humides toujours menacés	29
2. Les espèces patrimoniales du territoire	32
2.1. Les mammifères	32
2.2. Les oiseaux	33
2.3. Poissons et crustacés	36
2.4. Amphibiens	36
2.5. Reptiles	37
2.6. Insectes	37
2.7. Flore	37
2.8. Le changement climatique, source d'évolution de la biodiversité	39
3. Des espaces protégés, gérés et inventoriés répartis de manière hétérogène	39

3.1. Des espaces protégés réglementairement peu étendus	39
3.2. Des espaces sous gestion contractuelle ou maîtrise foncière, plus nombreux en rive droite	42
3.3. Des espaces d'intérêt reconnus par différents inventaires	49
4. Les fonctionnalités écologiques	52
4.1. Définitions	52
4.2. Le territoire dans le réseau écologique national	54
4.3. Le territoire dans le réseau écologique régional	55
4.4. Le contrat corridor du Parc Naturel Régional du Pilat	58
4.5. La trame bleue du territoire	60
4.6. La trame verte du territoire	64
5. Synthèse et enjeux relatifs au patrimoine naturel	71
5.1. Synthèse des atouts et des faiblesses	71
5.2. Les enjeux liés au patrimoine naturel	73
Partie 3 : la ressource en eau	74
1. Les eaux superficielles	75
1.1. 7 sous bassins versants aux caractéristiques diverses	75
1.2. La qualité des eaux superficielles	78
1.3. Les usages des eaux superficielles	84
2. Les eaux souterraines	88
2.1. La caractérisation des masses d'eaux souterraines	88
2.2. Les usages des eaux souterraines	91
3. L'alimentation en eau potable	93
3.1. L'organisation de la gestion de l'eau potable	93
3.2. Origine et protection de la ressource	94
3.3. La qualité des eaux distribuées	95
3.4. Les ressources stratégiques d'intérêt futur pour la production d'eau potable	96
3.5. Les rendements des réseaux de distribution	99
3.6. Les interconnexions entre syndicats	100
3.7. Bilan des besoins et des ressources	102
4. L'assainissement des eaux usées et des eaux pluviales	103
4.1. L'assainissement collectif	103
4.2. L'assainissement non collectif	108
4.3. Une gestion des eaux pluviales lacunaire et peu connue	109
5. Les politiques publiques en cours	110
5.1. La Directive Cadre Européenne sur l'Eau (DCE)	110
5.2. Le SDAGE Rhône-Méditerranée 2016-2021	110
5.3. Les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux	111
5.4. Les contrats de milieux	112

5.5. Les actions du Smirclaid sur la nappe alluviale du Rhône	112
5.6. Les territoires « orphelins »	112
6. Synthèse et enjeux liés à la ressource en eau	114
6.1. Synthèse des atouts et faiblesses	14
6.2. Enjeux liés à la ressource en eau	115
Partie 4 : le climat, l'air et l'énergie	117
1. Différentes influences climatiques, en cours d'évolution	118
1.1. Les grandes composantes du climat	118
1.2. Un climat en cours d'évolution	119
2. Une qualité de l'air contrastée	121
2.1. Des sources de pollutions variées, souvent cumulées	121
2.2. Les concentrations et émissions de polluants	123
2.3. Les émissions de gaz à effet de serre	132
3. L'énergie : consommation et production	134
3.1. La consommation d'énergie et la vulnérabilité énergétique	134
3.2. La production d'énergie	144
3.3. Les politiques publiques en cours	155
4. Synthèse et enjeux climat-air-énergie	159
4.1. Synthèse des atouts et des faiblesses	159
4.2. Enjeux	160
Partie 5 : les risques et nuisances	161
1. Les risques naturels	162
1.1. Les arrêtés de catastrophe naturelle	162
1.2. Le risque d'inondation	162
1.3. Les risques liés aux mouvements de terrain	169
1.4. Le risque sismique	171
1.5. Le risque d'exposition au radon	171
1.6. Le risque feux de forêt	172
2. Les risques industriels et technologiques	173
2.1. Les établissements à risque	173
2.2. L'installation nucléaire de base de Saint-Alban-du-Rhône - Saint-Maurice l'Exil	175
2.3. Le risque lié au transport de matières dangereuses (TDM)	176
2.4. Le risque de rupture de barrage	179
2.5. Les risques miniers	180
3. La pollution des sols	181
3.1. Les sols pollués	182
3.2. Les anciens sites industriels	182
4. Les nuisances acoustiques	183

4.1. Le classement sonore des infrastructures bruyantes	183
4.2. Les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)	183
4.3. Les nuisances acoustiques liées aux aéroports	187
5. Synthèse et enjeux liés aux risques et aux nuisances	188
5.1. Synthèse des atouts et des faiblesses	188
5.2. Les enjeux liés aux risques et aux nuisances	188
Partie 6 : les déchets	190
1. La gestion des déchets	191
1.1. Les compétences et les structures de gestion	191
1.2. La collecte des déchets	192
1.3. Le traitement des déchets	195
1.4. Les documents de cadrage	197
2. Synthèse et enjeux liés aux déchets	198
2.1. Synthèse des atouts et des faiblesses	198
Partie 7 : la santé	199
1. La santé, une notion complexe	200
1.1. Les déterminants de la santé	200
1.2. Le concept d'un urbanisme favorable à la santé	201
2. Identification des facteurs environnementaux	201
2.1. La qualité de l'air	201
2.2. L'ambroisie	202
2.3. Les nuisances sonores	203
2.4. La qualité de l'eau	204
2.5. La pollution des sols	205
2.6. Les champs électromagnétiques	205
2.7. Les risques naturels et technologiques	206
3. Caractérisation et évaluation de l'exposition aux risques sanitaires	206
3.1. La qualité de l'air	207
3.2. L'ambroisie	207
3.3. Les nuisances sonores	208
3.4. Qualité de l'eau	209
3.5. La pollution des sols	210
3.6. L'exposition aux risques naturels et technologiques	210
3.7. La radioactivité	211
3.8. L'exposition aux champs électromagnétiques	211
4. Une approche territoriale de la santé	212
4.1. Les zones de multi-exposition	212
4.2. Les impacts sur la santé	213

5. Les documents cadres dans le domaine de la santé	215
5.1. Le Plan National Santé Environnement (PNSE)	215
5.2. Le Plan Régional Santé Environnement 2 (PRSE2 - 2011-2014)	215
6. Synthèse et enjeux sanitaires	218
6.1. Synthèse des atouts et des faiblesses	218
6.2. Les enjeux sanitaires en lien avec les facteurs environnementaux	218
Partie 8 : synthèse et enjeux par territoires	219
1< ; Synthèse des enjeux par secteur	221
1.1. Plateau d'Echalas et de Pélussin et vallée du Gier (1)	221
1.2. Balmes viennoises (2)	223
1.3. Plaine de Roussillon (3)	224
1.4. Plateau de Bonnevaux (4)	226
1.5. Plateau d'Annonay (5)	227
1.6. Vallée de la Cance (6)	229
1.7. Piémonts ardéchois (7)	230
1.8. Plaine de Bièvre Valloire (8)	231
1.9. Collines et vallée de la Galaure (9)	232
1.10. Vallée du Rhône (10)	233
2. Hiérarchisation des enjeux par secteurs	234
Partie 9 : annexes	235
1. Zones de présomption de prescriptions archéologiques (ZPPA)	236
2 Liste des ZNIEFF de type 1 et de type 2 recensées sur le territoire des Rives du Rhône (source : INPN)	239
3. Inventaire départementaux des frayères	253
4. Méthodologie pour définir le bilan des besoins et des ressources	257
5. Inventaire des sites BASOL	259
6. Inventaire des sites Basias	261
7. Les principales industries émettrices de polluants atmosphériques sur le territoire sont les suivantes :	263
 Document 3 : Rapport de présentation	
 Partie 3 : Articulation du SCoT avec les autres schémas, plans et programmes	4
Partie 4 : Justification des choix retenus	38

4.1. Justification des grandes ambitions du PADD	41	
4.1.1. Ambition 1 – Les Rives du Rhône : territoire dynamique de la moyenne vallée du Rhône.	42	
4.1.2. Ambition 2 – Intensifier les efforts pour faire évoluer les modes de développement	43	
4.2. Justification des dispositions thématiques du PADD et du DOO	44	
4.2.1. Valoriser les différentes formes d'économies locales	44	
4.2.2. Intégrer les composantes environnementales et paysagères dans le développement du territoire		61
4.2.3. Améliorer les conditions d'accessibilité et de mobilité pour les habitants et les entreprises	71	
4.2.4. Offrir des logements à tous dans des cadres de vie diversifiés, tous de qualité	77	
Partie 5 : Évaluation Environnementale	85	
5.1. Analyse des effets prévisibles du SCoT sur l'environnement - Approche par composantes du projet	86	
5.2. Analyse des effets prévisibles du SCoT sur l'environnement - Approche thématique	97	
5.3. Analyse des effets prévisibles du SCoT sur l'environnement – Incidences spécifiques à certains projets	163	
5.4. Méthode employée pour l'évaluation environnementale	181	
5.5. Résumé non technique	186	
Partie 6 : Modalités de mise en œuvre du SCoT	197	

2.2.3. Le projet d'aménagement et de développement durables (PADD)

Partie 1 : Les grandes ambitions du projet	4
<u>Ambition 1 : Les Rives du Rhône : territoire dynamique de la moyenne vallée du Rhône</u>	5
1.1 Mettre en synergie les dynamiques économiques	
1.2 Améliorer les mobilités, en particulier Est-Ouest	
1.3 Conforter un développement démographique maîtrisé	
1.4 Organiser un développement équilibré autour de l'armature urbaine du territoire	
<u>Ambition 2 : Intensifier les efforts pour faire évoluer les modes de développement</u>	14
2.1. Protéger les ressources indispensables au développement du territoire	
2.2. Valoriser économiquement les ressources du territoire	
2.3. Revitaliser les centralités par le renouvellement urbain	
Partie 2 : Les objectifs à atteindre pour la réussite du projet	18
<u>Objectif 1 : Valoriser les différentes formes d'économies locales</u>	19
1.1 Soutenir l'industrie et l'artisanat, dans un contexte de mutation économique	
1.2 Faciliter le développement des activités tertiaires et de services	
1.3. Soutenir et consolider l'activité agricole et sylvicole	
1.4. Equilibrer et stabiliser l'offre commerciale	
1.5. Promouvoir le tourisme et la culture comme outil de développement économique du territoire	
<u>Objectif 2 : Intégrer les composantes environnementales et paysagères dans le développement du territoire</u>	34

2.1 Positionner le paysage comme une composante à part entière du projet	
2.2 Maintenir voire améliorer la richesse et la fonctionnalité écologique du territoire	
2.3 Valoriser les diverses et nombreuses ressources du territoire	
2.4 Limiter la vulnérabilité et l'exposition des populations aux risques et nuisances d'aujourd'hui comme de demain	
2.5 Accompagner la transition énergétique et climatique	
Objectif 3 : Améliorer les conditions d'accessibilité et de mobilité pour les habitants et les entreprises	44
3.1 Valoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle	
3.2 Améliorer les conditions d'accessibilité sur le territoire, en s'appuyant sur les infrastructures existantes et futures	
3.3 Atténuer les nuisances du trafic routier	
Objectif 4 : Offrir des logements à tous dans des cadres de vie diversifiés, tous de qualité	50
4.1 Accueillir les habitants en ville et en campagne	
4.2 Bâtir pour tous et pour mieux vivre ensemble	
4.3 Favoriser le renouvellement urbain et à l'adaptation du parc existant	
4.4 Optimiser l'efficacité foncière et la qualité architecturale et urbaine des nouveaux projets d'habitat	
4.5 Conforter l'offre de services en cohérence avec les politiques de développement résidentiel	
4.6 Accompagner et valoriser le déploiement des infrastructures numériques	
Focus 1 : la Côtière Rhodanienne	55
Focus 2 : l'Agglomération Roussillon Saint Rambert d'Albon	65
2.2.4. LE DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS (DOO)	
Partie 1 : Valoriser les différentes formes d'économies locales	4
Chapitre 1 : Mettre en œuvre des politiques d'aménagement économique innovantes, dans une logique de performance environnementale	5
Chapitre 2 : Prévoir le développement des espaces de développement économique, aux différentes échelles	10
Chapitre 3 : Faciliter le développement des activités tertiaires et de services	21
Chapitre 4 : Equilibrer et stabiliser l'offre commerciale	22
Chapitre 5 : Soutenir et consolider l'activité agricole et sylvicole	32
Chapitre 6 : Promouvoir le tourisme et la culture comme outil de développement économique du territoire	40
Partie 2 : Intégrer les composantes environnementales et paysagères dans le développement du territoire	46
Chapitre 1 : Préserver les grands équilibres du paysage	47
Chapitre 2 : Maintenir voire améliorer la richesse et la fonctionnalité écologique du territoire	57
Chapitre 3 : Prendre en compte la vulnérabilité de la ressource en eau dans les choix de développement	66
Chapitre 4 : Valoriser les diverses et nombreuses ressources du territoire	75
Chapitre 5 : Limiter la vulnérabilité et l'exposition des populations aux risques et nuisances	77
Chapitre 6 : Accompagner la transition énergétique et climatique	87
Partie 3 : Améliorer les conditions d'accessibilité et de mobilité pour les habitants et les entreprises	92
Chapitre 1 : Valoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle	93
Chapitre 2 : Améliorer les conditions d'accessibilité sur le territoire, en s'appuyant sur les infrastructures existantes	103

Chapitre 3 : Atténuer les nuisances du trafic routier	108
Partie 4 : Offrir des logements à tous dans des cadres de vie diversifiés, tous de qualité	112
Chapitre 1 : Accueillir les habitants en ville et en campagne	113
Chapitre 2 : Bâtir pour tous et pour mieux vivre ensemble	121
Chapitre 3 : Donner la priorité au renouvellement urbain et à l'adaptation du parc existant	125
Chapitre 4 : Optimiser l'efficacité foncière et la qualité architecturale et urbaine des nouveaux projets d'habitat	138
Chapitre 5 : Mettre en place des politiques publiques permettant la maîtrise du foncier	149
Chapitre 6 : Conforter l'offre de services en cohérence avec les politiques de développement résidentiel	151
Zooms cartographiques et Documents Graphiques	152

2.2.5 LE DOCUMENT D'AMÉNAGEMENT ARTISANAL ET COMMERCIAL (DAAC)

Préalable	2
Chapitre 1 : Conditions d'implantations générales pour les équipements commerciaux au sein des localisations préférentielles de périphérie	4
Chapitre 2 : les localisations préférentielles de Vienne-Condrieu-Agglomération	8
Chapitre 3 : les localisations préférentielles de la Communauté de Communes du Pilat Rhodanien	27
Chapitre 4 : les localisations préférentielles des Communautés de Communes des Territoires de Beaurepaire et du Pays Roussillonnais	33
Chapitre 5 : les localisations préférentielles d'Annonay-Rhône-Agglomération	47
Chapitre 6 : les localisations préférentielles de la Communauté de Communes du Val d'AY	54
Chapitre 7 : les localisations préférentielles de la Communauté de Communes Porte de DrômArdèche	56

2.2.6. LE BILAN DE LA CONCERTATION

Introduction	7
1. une méthode de travail partenariale	9
2. impliquer les élus locaux	15
3. associer les partenaires	26
4. mobiliser les acteurs privés	29
5. informer le grand public	32
6. donner la parole aux jeunes	41
7. mener des démarches innovantes	45
Annexes	
1. articles de presse	52
2. concertation avec les lycéens	62

2.2.7. LE RECUEIL DES AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES ET CONSULTÉES (PPA)

EMETTEUR	DATE DE RECEPTION	NATURE DE L'AVIS
PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES		
ETAT		
Avis unique de l'État. Préfectures Ardèche, Drôme, Isère, Loire, Rhône	20/05/2019	Favorable avec réserves et observations
RÉGION		
Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes		Favorable tacite
DÉPARTEMENTS		
Conseil Départemental de l'Ardèche		Favorable tacite
Conseil Départemental de la Drôme		Favorable tacite
Conseil Départemental de l'Isère	21/05/2019	Favorable avec remarques
Conseil Départemental de la Loire		Favorable tacite
Conseil Départemental du Rhône	16/05/2019	Favorable sous réserves de prise en compte des remarques
AUTORITÉS ORGANISATRICES DES TRANSPORTS		
Syndicat Mixte des Transports de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise		Favorable tacite
Vienne Condrieu Agglomération AOT (L'Va)		Favorable tacite
Annonay Rhône Agglo AOT (Babus)		Favorable tacite
Région Auvergne-Rhône-Alpes		Favorable tacite
SYTRAL		Favorable tacite
CC Entre Bièvre et Rhône AOT (TPR)		Favorable tacite
EPCI DU SMRR		
Vienne Condrieu Agglomération	20/05/2019	Favorable sous réserve de prise en compte des remarques
Annonay Rhône Agglo	02/05/2019	Favorable avec réserves et remarques
CC Entre Bièvre et Rhône		Favorable tacite

CC Pilat Rhodanien	15/05/2019	Favorable avec réserves et remarques
CC Val d'Ay		Favorable tacite
CC Porte de DrômArdèche	21/05/2019	Favorable avec réserves
PARC NATUREL RÉGIONAL		
PNR du Pilat	16/05/2019	Favorable avec réserves, recommandations et remarques
CHAMBRES CONSULAIRES		
CCI de l'Ardèche		Favorable tacite
CCI de la Drôme		Favorable tacite
CCI Nord-Isère	06/05/2019	Remarques
CCI Lyon Métropole - Saint-Etienne - Roanne	16/05/2019	Remarques
Chambre d'agriculture de l'Ardèche	06/05/2019	Favorable sous réserve de prise en compte des remarques
Chambre d'agriculture de la Drôme	21/05/2019	Défavorable à moins de lever 3 réserves. Une fois levées : avis favorable si prise en compte 3 réserves et remarques.
Chambre d'agriculture de l'Isère	20/05/2019	Favorable sous réserve de prise en compte des remarques
Chambre d'agriculture de la Loire	21/05/2019	Favorable avec réserves majeures et remarques
Chambre d'agriculture du Rhône		Favorable tacite
Chambre de Métiers et de l'Artisanat de l'Ardèche		Favorable tacite
Chambre de Métiers et de l'Artisanat de la Drôme		Favorable tacite
Chambre de Métiers et de l'Artisanat de l'Isère		Favorable tacite
Chambre de Métiers et de l'Artisanat de la Loire		Favorable tacite
Chambre de Métiers et de l'Artisanat du Rhône		Favorable tacite
EPCI LIMITROPHES		

Saint Etienne Métropole	20/05/2019	Remarques
CA Valence Romans Agglo		Favorable tacite
CC des Collines du Nord Dauphiné		Favorable tacite
CC des Monts du Pilat		Favorable tacite
CC du Pays de l'Ozon		Favorable tacite
CC du Pays de Montfaucon		Favorable tacite
CC du Pays Mornantais		Favorable tacite
Métropole de Lyon		Favorable tacite
CC Val 'Heyrieux		Favorable tacite
CC Pays de Lamastre		Favorable tacite
CA Arche Agglo		Favorable tacite
CC Bièvre Isère Communauté		Favorable tacite
SCoT LIMITROPHES		
Syndicat Mixte du SCOT Nord Isère	17/05/2019	Remarques
Syndicat Mixte d'Etudes et de Programmation de l'Agglomération Lyonnaise (SEPAL)	04/04/2019	Favorable avec remarques
Syndicat de l'Ouest Lyonnais	21/05/2019	Favorable
Syndicat Mixte du Schéma Directeur de la Région Urbaine Grenobloise		Favorable tacite
Syndicat Mixte du SCoT Sud Loire	17/05/2019	Défavorable
Syndicat Mixte du SCoT Rovaltain Drôme-Ardèche	10/05/2019	Favorable
Syndicat Mixte de la Jeune Loire		Favorable tacite
Syndicat Mixte Centre Ardèche		Favorable tacite
AUTRES PPA		
INAO		Favorable tacite
CNPF		Favorable tacite
Pôle Métropolitain	11/04/2019	Remarques
CGET Massif central		Favorable tacite

COMMUNES LIMITOPHES

BATHERNAY		Favorable tacite
BEAUFORT	18/04/2019	Favorable
BEAUVALLON		Favorable tacite
BOSSIEU		Favorable tacite
BOURG-ARGENTAL		Favorable tacite
BREN		Favorable tacite
BURDIGNES		Favorable tacite
CHANTEMERLE-LES-BLES		Favorable tacite
CHAPONNAY		Favorable tacite
CHARMES-SUR-L'HERBASSE		Favorable tacite
CHATEAUNEUF		Favorable tacite
CHEMINAS		Favorable tacite
COLOMBIER		Favorable tacite
COMMUNAY		Favorable tacite
DARGOIRE	09/04/2019	Favorable
DOIZIEUX	02/05/2019	Favorable
EROME		Favorable tacite
FARAMANS		Favorable tacite
GIVORS		Favorable tacite
LA TERRASSE-SUR-DORLAY		Favorable tacite
LAFARRE		Favorable tacite
LENTIOL		Favorable tacite
MARCOLLIN		Favorable tacite
MARENNES		Favorable tacite
MARSAZ		Favorable tacite
MONTCHENU		Favorable tacite
OYTIER-SAINT-OBLAS		Favorable tacite

PAILHARES		Favorable tacite
PAJAY	21/03/2019	Favorable
PAVEZIN		Favorable tacite
RIOTORD		Favorable tacite
ROCHEPAULE		Favorable tacite
SAINT-ANDRE-EN-VIVARAIS		Favorable tacite
SAINT-BONNET-LE-FROID		Favorable tacite
SAINT-CHRISTOPHE-ET-LE-LARIS		Favorable tacite
SAINT-CLAIR-SUR-GALAURE		Favorable tacite
SAINT-DONAT-SUR-L'HERBASSE	07/05/2019	Pas de remarques
SAINTE-CROIX-EN-JAREZ		Favorable tacite
SAINT-GEORGES-D'ESPERANCHE		Favorable tacite
SAINT-JULIEN-MOLHESABATE	12/03/2019	Pas de remarques
SAINT-JULIEN-MOLIN-MOLETTE		Favorable tacite
SAINT-JUST-CHALEYSSIN		Favorable tacite
SAINT-PAUL-EN-JAREZ		Favorable tacite
SAINT-VICTOR		Favorable tacite
SAVAS-MEPIN		Favorable tacite
SECHERAS		Favorable tacite
SERVES-SUR-RHONE		Favorable tacite
SIMANDRES		Favorable tacite
TARTARAS	29/03/2019	Pas de remarques
TERNAY	15/05/2019	Favorable
THODURE		Favorable tacite
VALENCIN		Favorable tacite
VALHERBASSE		Favorable tacite
VAUDEVANT		Favorable tacite
VILLENEUVE-DE-MARC		Favorable tacite

EMETTEUR	DATE DE RECEPTION	NATURE DE L'AVIS
MISSION REGIONALE D'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE	18/04/2019	Pas de remarques
CDPENAF Ardèche	09/05/2019	Favorable avec réserves
CDPENAF Drôme	16/05/2019	Favorable avec réserves
CDPENAF Isère	13/05/2019	Favorable avec réserves
CDPENAF Loire	21/05/2019	Favorable avec réserves
CDPENAF Rhône		Favorable tacite

AVIS DE LA MISSION REGIONALE D'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

MISSION REGIONALE D'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE Schéma de cohérence territoriale (SCoT) Rives du Rhône (07 / 26 / 38 / 42 / 69)

Information d'absence d'avis (Ardèche / Drôme / Isère / Loire / Rhône)

2019AARA90 (format pdf - 106.2 ko - 06/06/2019) / 2019-ARA-AUPP-00667 Absence d'avis du 4 juin 2019

« Information sur l'absence d'avis de l'Autorité environnementale relatif à le (sic) Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Rives du Rhône (07-26-38-42-69)

Par courrier reçu par la DREAL le 28 février 2018, le Syndicat Mixte des Rives du Rhône a sollicité l'avis de l'Autorité environnementale au titre des articles R. 104-21 et suivants du code de l'urbanisme relatifs à la procédure d'évaluation environnementale d'un document d'urbanisme.

Conformément à l'article R. 104-25 du code de l'urbanisme, l'Autorité environnementale ne s'étant pas prononcée dans les trois mois à compter de la date de la saisine, soit le 28 mai 2019, elle est réputée n'avoir aucune observation à formuler. »

La commission d'enquête regrette que la Mission Régionale d'Autorité Environnementale ne se soit pas prononcé sur ce projet qui est important environnementalement, spatialement et politiquement pour l'avenir du territoire des Rives du Rhône.

2.3. LES RÉUNIONS ET DÉMARCHES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

2.3.1. LES RÉUNIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE, TENUES AU SIÈGE DU SYNDICAT MIXTE DU SCOT

Lundi 29 avril : 1re rencontre de la commission ; présentation du SCoT par le directeur du syndicat mixte ; répartition des thématiques et des territoires ; détermination des permanences.

Vendredi 17 mai: Rencontre avec le Président du SMRR, SCoT des Rives du Rhône et le directeur. Formation à l'utilisation du Registre Dématérialisé.

Jeudi 23 mai : signature des documents du dossier d'enquête, examen de points particuliers avec le directeur.

Lundi 17 juin : Point sur les permanences, les observations du registre dématérialisé, l'organisation du rapport et tour de table sur les différentes thématiques.

Vendredi 21 juin : point sur les permanences et les différents rendez-vous ; préparation du procès-verbal (PV) de synthèse.

Jeudi 4 juillet : Travail sur le PV de synthèse avec débat sur les questions de la commission d'enquête.

Jeudi 18 juillet : Fin de la rédaction du PV de synthèse et organisation du rapport ; rencontre avec le Vice-président du SMRR et le directeur pour leur présenter le PV de synthèse.

Mardi 30 juillet : Rencontre du Président du SMRR et de son directeur pour retour sur le PV de synthèse. Travail sur le l'organisation du rapport.

Jeudi 8 août : Rédaction collective du rapport et rédaction des Conclusions Motivées.

Vendredi 9 août : Terminaison du rapport et des Conclusions Motivées.

2.3.2. LES PERSONNES RENCONTRÉES À TITRE D'INFORMATION ET/OU DE RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Les membres de la commission d'enquête ont rencontré plusieurs personnes afin d'obtenir des informations ou des renseignements complémentaires. Ce sont :

- Vincent DAON Responsable Pôle Économie CC Entre Bièvre et Rhône Inspira,
- Aline LAURENT Directrice Générale Adjointe CC Porte de DrômArdèche Axe7,
- Frédéric FRUCTUS Administrateur du GIE OSIRIS,
- Pauline DELÔME Directrice de l'Agence Économique Vienne-Condrieu Agglomération,
- Jean-Christophe BAUDOJIN Délégué interministériel au développement de l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône,
- André FERRAND, Maire de St Alban d'Ay, vice-président du SMRR,
- Marc OURNAC, Céline BRUNE, Pierre JACOMETTI (DDT 38) et Aline MERCIER (DDT) 69,
- Isabelle FONTVIEILLE, Directrice "Aménagement urbain" à Vienne-Condrieu Agglomération,
- Serge RAULT, Directeur général de la communauté de communes CCEBR,
- Christian NUCCI, Premier Vice -Président de la CCEBR,
- Philippe MIGNOT, Maire de Beaurepaire, Vice-Président de la CCEBR,
- Christel CONSTANTIN-BERTIN, Responsable du SAGE Bièvres-Liers-Valloire,
- Cécile RIBAUD, Responsable urbanisme Annonay Agglo,
- Denis SAUZE, Maire de Le Monestier, vice-président Annonay Agglo,
- Marie-Christine SOULHIARD, Maire de Saint Etienne de Valoux,
- Laure HAILLET DE LONGPRE, chargée de mission, Département de l'Ardèche.

2.4 LES CONDITIONS D'ACCUEIL ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC

2.4.1. LES CONDITIONS D'ACCUEIL DU PUBLIC

Toutes les permanences se sont parfaitement déroulées. Les conditions matérielles étaient appropriées et les salles, mises à disposition du commissaire enquêteur pendant ses permanences ont permis de recevoir le public dans de très bonnes conditions, mis à part le 21 juin à Davézieux où le local n'était pas approprié à la confidentialité. Le dossier d'enquête était toujours complet et en libre accès avec le registre. En dehors des permanences, les personnes souhaitant rédiger une observation ou une requête étaient bien accueillies et orientées par le personnel présent dans les mairies, sièges d'EPCI ou siège du Syndicat.

2.4.2. LES CONDITIONS DE PARTICIPATION DU PUBLIC PENDANT L'ENQUÊTE

Le site internet du Syndicat Mixte des Rives du Rhône est un support facilement accessible pour la plus grande partie de la population ; il permet de diffuser largement les informations sur la démarche du SCoT. Les visiteurs peuvent y trouver toutes les informations utiles sur les missions du Syndicat Mixte. De même étaient disponibles à la consultation et/ou en téléchargement, les documents constitutifs du SCoT : diagnostic, rapport de présentation, projet d'aménagement et de développement durables (PADD), document d'orientations et d'objectifs (DOO), document d'aménagement artisanal et commercial (DAAC) ainsi que le recueil des avis des personnes publiques associées (PPA) issues de la consultation.

Pendant toute la durée de l'enquête, le public a pu consulter le dossier d'enquête, en version papier et informatique, et consigner ses observations sur les registres mis à disposition :

- au siège du Syndicat Mixte des Rives du Rhône et dans les 11 lieux d'enquête mentionnés dans le tableau ci-dessus (&.2-1-5), aux jours et horaires habituels d'ouverture,
- sur le registre dématérialisé accessible en ligne à l'adresse suivante : <https://www.registre-dematerialise.fr/1150>

Des observations pouvaient être adressées par :

- courrier postal, à l'attention de Monsieur le président de la commission d'enquête au siège du Syndicat Mixte des Rives du Rhône,
- courrier numérique à l'adresse suivante : enquete-publique-1150@registre-dematerialise.fr.

Les observations consignées par courrier numérique, par courrier postal et dans les registres disponibles dans les lieux de l'enquête ont toutes été importées dans le registre dématérialisé au fur et à mesure de l'enquête.

La commission constate que peu de personnes se sont déplacées lors des 32 permanences (23 visites au total) ; cela serait dû au travail important d'information assuré par le SMRR.

2.4.3. DESCRIPTION DES ACTIONS D'INFORMATION ET DE CONCERTATION

Par délibération du 11 juin 2013, le Syndicat Mixte des Rives du Rhône a décidé de lancer la révision du SCoT qui avait été approuvé le 30 mars 2012 sur un périmètre de 80 communes et 5 départements. Cette délibération définissait les objectifs et les modalités de la concertation au cours de cette révision. Les élus ont souhaité élaborer un plan de concertation 2014-2018 pour préciser les objectifs de concertation, en accompagnement de la révision du SCoT. Ce plan s'articulait autour de 6 objectifs :

- un SCoT au service des collectivités
- pour un partenariat plus étroit avec le privé
- continuer d'investir sur la communication avec le grand public
- des pratiques innovantes pour une vraie démocratie contributive

- donner la parole aux jeunes
- explorer d'autres champs comme médiateurs des enjeux de l'aménagement du territoire.

1. Les collectivités :

La phase de diagnostic a donné lieu à 9 ateliers thématiques en 2015, avec les élus, les partenaires et les acteurs socio-professionnels, 2 ateliers avec les agriculteurs et, en 2017, 1 réunion de présentation aux personnes publiques associées et consultées.

En 2017, l'élaboration du PADD a entraîné l'organisation de 8 réunions de travail en EPCI, 6 conseils syndicaux précédés de 12 séances de travail en bureau syndical, 2 réunions de présentation aux personnes publiques associées et consultées ainsi qu'un dialogue continu avec l'État.

L'année 2018 a vu une mobilisation forte des EPCI pour l'élaboration du DOO et du DAAC avec 7 ateliers thématiques à destination des EPCI (élus, techniciens et quelques partenaires), 6 ateliers territoriaux pour le DOO (1 par EPCI) et 7 ateliers territoriaux pour le DAAC, 1 réunion de présentation aux personnes publiques associées et consultées ainsi qu'un dialogue continu avec l'État.

Les élus locaux ont été très impliqués :

- les conseillers syndicaux (72 élus titulaires et 72 élus suppléants) ont participé à 19 réunions axées sur la révision du SCoT ; ces séances de travail ont permis, au travers des échanges et débats, de développer une culture commune du SCoT, et d'enrichir le projet depuis le diagnostic jusqu'au DOO et au DAAC ; les élus syndicaux ont par ailleurs joué un rôle clé pour faire le lien entre l'échelle de projet SCoT et les enjeux liés à leurs EPCI respectifs.
- les conseillers communautaires des EPCI (environ 350) ont été invités à participer à des ateliers de travail (thématiques et territoriaux) à chaque étape du projet ; les EPCI ont été consultés sur les projets de diagnostics, de PADD, de DOO et de DAAC ; ce qui a permis d'apporter leur contribution à chaque étape du projet ; celles-ci ont été prises en compte par les élus du SMRR ; des réponses ont été apportées systématiquement au travers de tableaux de suivi des évolutions du projet et de courriers. Dans le même temps, les techniciens des EPCI, à travers un « comité technique » se sont mobilisés pour préparer le travail en amont des conseils syndicaux, pour faire le lien entre les attentes des EPCI et les projets du SMRR et pour être les relais avec leurs élus ; ce comité technique s'est réuni 4 à 7 fois par an de 2014 à 2019 pour un total de 29 séances.
- les élus municipaux ont été régulièrement informés et sensibilisés par la diffusion de la lettre d'information du SMRR et l'organisation de conférences et de visites de terrain et de rencontres de conseils municipaux.

Ce travail a été complété par la proposition de 4 conférences thématiques (à Roussillon sur le commerce, à Condrieu sur l'habitat, à Vienne sur le commerce et à Roussillon sur l'agriculture, pour « *prendre de la hauteur et enrichir le SCoT ; 280 personnes ont participé à ces conférences. Par ailleurs, 5 visites de terrain (à Chuyer – 42 sur l'habitat, aux Haies -69 sur les énergies renouvelables, de Givors à St Vallier, avec une visite fluviale sur le transport, le tourisme, les énergies, l'environnement et la gestion des risques, aux Roches de Condrieu – 38 sur l'opération de logements à « biodiversité positive » et enfin à Salaise sur Sanne pour une visite de la ZIP Inspira) ; 120 personnes ont participé à ces visites.*

2. Les partenaires qui ont été associés :

- compte-tenu du territoire du SMRR qui se situe à cheval sur 5 départements, ce sont environ 160 structures qui ont été sollicitées (chambres d'agriculture, Parc du Pilat, CCI, Etat, conseil régional, conseils départementaux, SAGE, Contrats de rivières, SCoT limitrophes...) avec 4 réunions dédiées pour informer ces dernières à chaque étape du projet.
- des liens étroits se sont poursuivis avec l'Etat par des rencontres entre son représentant et les élus ; les services de l'Etat ont par ailleurs été forces de proposition depuis le lancement jusqu'à l'arrêt du SCoT ; ils ont participé aux côtés des élus du territoire à coproduire le projet.
- les réseaux d'acteurs concernés par l'environnement et l'eau ont été mobilisés dans le cadre d'une veille écologique : cela a permis de réunir de multiples acteurs agissant sur des sujets communs mais sur des territoires distincts et limitrophes (5 départements) ; chacun a pu apporter sa connaissance et son expertise pour enrichir l'état initial de l'environnement du SCoT ; cela a aussi permis de développer l'interconnaissance et l'émergence d'une approche collective sur un « grand bassin de vie ».

3. Les acteurs privés :

- des échanges réguliers avec des acteurs privés tels que les bureaux d'étude en urbanisme, les notaires, les promoteurs commerciaux ou les acteurs de l'immobilier, ont permis d'informer sur le calendrier du projet, de capitaliser sur les retours d'expérience de ces acteurs sur l'application du 1^{er} SCoT et de préciser les orientations du SCoT au plus près du terrain.

4. Le grand public :

Pour informer le grand public, le SMRR :

- s'est appuyé sur les « médias » existants comme la presse locale, les bulletins et sites internet des collectivités du territoire avec 2 conférences de presse, 16 communiqués de presse, des invitations à participer aux réunions et conférences, 14 articles parus.
- a cherché à améliorer et développer ses propres outils d'information : depuis 2007, le SMRR dispose d'un site internet consultable à l'adresse suivante : www.SCoT-rivesdurhone.com; ce dernier a été renouvelé et mis à jour régulièrement : 16 800 visiteurs depuis juillet 2015 soit 400 visiteurs par mois en moyenne ; toutes les actualités publiées sur le site sont diffusées par le biais d'une e-letter, et 18 lettres ont été envoyées depuis le lancement de la révision auprès de 2 470 abonnés (soit 3 à 4 par an). Le SMRR a aussi privilégié l'utilisation des bulletins municipaux et intercommunaux qui sont largement distribués et bien connus des habitants. Enfin, le Syndicat a réalisé, en 2015, en partenariat avec l'école de dessin Emile Cohl de Lyon, une bande dessinée documentaire qui illustre de façon ludique les enjeux liés à l'aménagement et au développement de son territoire ; elle s'adresse à un public adolescent et adulte.
- a mis à disposition du public un dossier de concertation régulièrement actualisé et un registre d'observations au siège du SMRR et des intercommunalités membres ; ces registres donnaient la possibilité aux habitants de pouvoir s'exprimer mais aucune remarque n'a été consignée.
- a organisé 3 réunions publiques à Vienne le 6 décembre 2018 (40 participants), à Saint-Maurice-l'Exil le 10 décembre 2018 (74 participants) et à Davézieux le 11 décembre 2018 (43 participants).

5. Les Jeunes :

Depuis 2014, le SMRR a tissé des partenariats avec 4 lycées : Agrotec à Vienne, Montgolfier à Annonay, la Maison Familiale Rurale à Eyzin Pinet et l'Edit à Roussillon ; ce sont 180 élèves de 1^{ère} et Terminale en filière générale et professionnelle qui ont participé à 16 ateliers et visites co-animés le syndicat mixte et les équipes enseignantes ; ils ont permis à la fois de sensibiliser les lycéens aux enjeux d'aménagement du territoire et de recueillir leur perception et leur vision d'avenir des Rives du Rhône ; au travers de ces échanges, les élus ont aussi eu l'occasion de mieux appréhender les besoins et les attentes des jeunes du territoire.

6. Des pratiques innovantes pour une vraie démocratie contributive :

En complément de la concertation « classique », de nouveaux espaces ont été expérimentés, ouverts à tous, habitants et élus.

- La démarche prospective « Rives du Rhône 2040 » s'est déroulée en deux phases : une phase d'initialisation et une phase d'exploitation qui ont permis de décloisonner les réflexions avec des participants de tous horizons, de libérer la parole et les imaginaires, d'être « en alerte » sur les enjeux du territoire et de fixer un cap avant de bâtir un projet,
- L'Atelier d'Innovation en Urbanisme (AIU) sur l'agglomération Roussillon-Saint-Rambert d'Albon : initié en novembre 2013 avec des élus, des habitants, des commerçants, des chercheurs universitaires et des membres d'associations, ce processus a permis d'alimenter le cahier des charges pour l'élaboration du Schéma d'Aménagement de l'Agglomération Roussillon-Saint-Rambert d'Albon (SAARRA) afin de préciser les orientations sur les 8 communes concernées (Sablons, Chanas, Salaise sur Sanne, Saint Maurice-l'Exil, Péage-de-Roussillon, Roussillon, Saint-Rambert-d'Albon et Anneyron) ; de nombreuses réunions ont permis de valider un plan guide, un programme d'action et les zooms opérationnels avec un document final validé le 13 mars 2018, qui sera repris dans le SCoT.

En conclusion, la commission constate avec satisfaction que la procédure de concertation a mobilisé très fortement les élus, les partenaires, les acteurs privés ainsi que des jeunes. Par contre, elle prend acte et regrette que les actions « grand public » n'aient pas suscité une réelle motivation de la part des citoyens pour qui un tel document semble trop méconnu, sur une grande échelle territoriale difficilement appréhendable et dans une temporalité trop importante.... D'autres pistes sont certainement à explorer.

3 ANALYSES DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

3.1 SYNDICAT MIXTE DES RIVES DU RHONE

3.1.1 PERMANENCES

DATES	Nom et commune de (résidence requérant)	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Thème/territoire	Examen et avis de la commission d'enquête
10/06		Aucune personne ne s'est présentée à la permanence		
19/06		Aucune personne ne s'est présentée à la permanence		
25/06/19		Aucune personne ne s'est présentée à la permanence		
04/07/19	Mr Crespi Michel Salaise	Commerçant et propriétaire sur la zone de Jonchain et Champ Rolland, il me remet et me commente le courrier envoyé RD 41 concernant la zone commerciale du Champ Rolland, qui d'après lui, a été oublié dans le repérage de la polarité majeure de Salaise sur Sanne : secteurs d'implantation périphériques (zone du Jonchain et Green7) page 45 du DAAC.	Commerce Salaise-sur-Sanne	Cf. chapitre 6-3-2
04/07/19	Mr JURY Jacques Chonas-Emballan	Développe longuement ses points de vue sur le changement climatique, la protection de la nature , les bus électriques... tout en reconnaissant ne pas avoir lu le dossier. Il commence donc que cette lecture à 18h30 jusqu'à 20 heures... fera un mail. RD 84		Cf chapitre 6-6

3.1.2 REGISTRE PAPIER

N° de la requête	Nom et commune de (résidence requérant)	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Thème/territoire	Examen et avis de la commission d'enquête
		Aucune observation n'a été portée sur le registre d'enquête		

3.1.3 REGISTRE DÉMATÉRIALISÉ

Emetteur - Registre d'enquête publique	Résumé de l'observation	Thème	Pièce du SCoT	Pages	Appréciations de la Commission d'Enquête Publique sur les observations formulées au vu des réponses du SMRR au PV de Synthèse
Département de l'Ardèche - Observation 1	Avis favorable avec réserves				
	Approuve le fait que toutes les centralités urbaines et villageoises puissent accueillir du commerce de proximité	COMMERC E			En référence au chapitre 6-3-2, la commission approuve la priorité clairement affichée par le DOO et le DAAC sur le renforcement du commerce de centre-ville.
	Favorable à l'interdiction du commerce de flux... mais pour les dérogations (restauration, points de vente,...), préciser qu'elles ne doivent pas générer de nouveaux aménagements (accès,...) sur les routes départementales.				La commission estime que les dérogations relèvent des PLU et d'une autorisation du conseil départemental.
	Partage le fait que cette filière forêt-bois soit une filière d'avenir méritant d'être soutenue. La prescription du bois dans les projets de constructions publiques doit être tout particulièrement renforcée, la commande publique étant identifiée comme un levier de croissance et structuration de la filière bois locale.	BOIS	DOO	39	Dont acte Cf. § 6-4-2 du chapitre 6 du rapport d'enquête
	toutes les voiries départementales ne sont pas dimensionnées pour permettre le passage de grumiers. un arrêté préfectoral portant réglementation de la circulation des véhicules effectuant le transport de bois ronds en Ardèche va prochainement paraître. Il convient donc de bien intégrer cette problématique dans le SCoT et autres documents d'urbanisme. Dans les secteurs où le réseau routier public (RD, VC) présente des contraintes et ne peut pas être utilisé pour le passage de grumiers, il s'agira de trouver des solutions alternatives pour désenclaver les massifs forestiers à potentiel		DOO	39	Dont acte Cf. § 6-4-2 du chapitre 6 du rapport d'enquête
	encourager la possibilité d'installer des chaufferies bois doit être accompagnée de préconisations pour encadrer la provenance du bois énergie (privilégier les filières courtes, locales), s'assurer que les pratiques d'exploitation soient pérennes, (éviter notamment les coupes à blanc, garantir le renouvellement des peuplements), veiller à la «hiérarchie des usages» (le bois d'œuvre devant demeurer une priorité et le bois énergie un usage secondaire).		DOO	39	Dont acte Cf. § 6-4-2 du chapitre 6 du rapport d'enquête
La filière bois rencontre de façon récurrente des problèmes de foncier, véritables freins au maintien et au développement de ces activités, la mise en place de réserves foncières pour l'installation ou l'extension tout particulièrement de scieries et d'entreprises du bois énergie, est donc souhaitable.	DOO		39	Dont acte Cf. § 6-4-2 du chapitre 6 du rapport d'enquête	

note la prise en compte de l'Espace Naturel Sensible de la Cance et de l'Ay, du risque de feu de forêt, et des prescriptions pour la valorisation de la forêt dans un contexte de changement climatique.				Dont acte
Le SCoT préconise une actualisation de la réglementation des boisements. Néanmoins ce sujet n'est pas un objectif prioritaire pour l'Ardèche. Le Département a fait le choix de ne pas réviser cette réglementation suite au transfert de cette compétence de l'Etat aux Départements.		DOO	39	Dont acte Cf. § 6-4-2 du chapitre 6 du rapport d'enquête
Une attention particulière doit être portée aux «forêts anciennes et/ou matures ». Leur protection contre le défrichement ou l'urbanisation est prioritaire et urgente (inscrit au schéma sur les espaces naturels sensibles). Pour les noyaux de forêts les plus riches, il est préconisé le classement en espace boisé classé, en forêt de protection ou pour les forêts communales, l'instauration d'ilots de vieillissements voire la création de réserves forestières. Une cartographie départementale est en cours de réalisation par le CBNMC (conservatoire botanique national du massif central). Il est donc préconisé lors des élaborations de PLU(i), de prendre en compte l'attache dudit conservatoire.		DOO	60	Dont acte Cf. § 6-4-2 du chapitre 6 du rapport d'enquête
on peut observer que le SCoT autorise une extension de 70 ha du parc AXE 7 dans une plaine agricole cultivée, au profit d'activités logistiques principalement. Cette programmation est autorisée dans un contexte où les services de l'Etat et ceux du Département ne cessent de rappeler l'exigence de préservation des terres agricoles. Si cette exigence est consciencieusement appliquée côté Ardèche, il serait appréciable qu'elle le soit également de l'autre côté du Rhône.	ECO	DOO	14	Cf. § 6-2-1 et 6-2-2 du chapitre 6 du rapport d'enquête
La thématique de l'accessibilité des services aux publics aurait pu être développée, notamment par l'incitation à la création de tiers lieux et d'espaces de coworking par exemple.		DOO		Aspect traité dans le DOO en phase avec les recommandations du projet SRADDET (Rappel dans Rapport Commission en 6-11-7) Cf. § 6-2-3 du chapitre 6 du rapport d'enquête
Approuve les prescriptions pour favoriser les déplacements doux et rappelle l'importance de terminer la ViaFluvia	MOBILITES			La Commission prend acte.
Sur le développement des aires de covoiturage, il pourrait être précisé que ces dernières seront multimodales : à proximité d'un arrêt de transport collectif, d'une voie douce, équipées de box à vélos sécurisés et de bornes de recharges électriques.		DOO	95	Suggestion complémentaire très pertinente. Le SCoT pourrait compléter sa recommandation en ce sens Cf. § 6-10-1 du chapitre 6 du rapport d'enquête
Il n'est pas fait mention de la création de parkings relais à l'entrée des grandes agglomérations, qui permettraient de limiter le trafic automobile dans les centres villes.		DOO	95	Suggestion complémentaire très pertinente. Le SCoT pourrait compléter sa recommandation en ce sens Cf. § 6-10-1 du chapitre 6 du rapport d'enquête

	Sur la question de l'amélioration des liaisons Est/Ouest, le Département a déjà intégré, dans ses projets d'investissements à long terme, un nouveau franchissement du Rhône entre Serrières et Saint Vallier. La liaison vers la vallée de la Cance fera l'objet d'aménagements en privilégiant le calibrage des voies existantes.				La Commission prend acte de l'information Cf. § 6-10-4 du chapitre 6 du rapport d'enquête
	Sur l'amélioration des cheminements doux sur les ponts existants, la configuration du pont d'Andance ne permet pas une cohabitation entre les vélos et les voitures mais il serait envisageable d'organiser la circulation différemment, soit en prévoyant un sens unique soit en dédiant le pont à la circulation des cyclistes. Par contre, le pont de Serrières est équipé d'un passage sécurisé pour les modes doux.		DOO	110	La Commission prend acte de la suggestion. L'optimisation potentielle n'est pas à l'échelle du SCoT
CDPENAF 69 - Observation 2	Avis favorable assorti de 4 réserves :				
	1/Diminuer de manière significative les besoins en foncier économique, notamment pour les sites de bassins de vie et locaux. Apporter des justifications et des ajustements concernant les «quelques hectares» possibles pour de l'activité (artisans, PME) dans les villages. Ces espaces et potentialités devront rentrer dans la stratégie de développement économique des sites de bassins de vie et locaux, a minima à l'échelle intercommunale, dont le cadre serait fixé par le SCOT ;	ECO	DOO		Il est en effet absolument nécessaire de diminuer de manière significative les surfaces prévues en foncier économique, notamment pour les sites de bassins de vie et locaux, aucune véritable justification n'étant apportée. Cf. § 6-2-1 et 6-2-2 du chapitre 6 du rapport d'enquête
	2a/ Différencier davantage la production de logements entre les différents niveaux de polarités	ARMATURE URBAINE	DOO		Cf. La commission demande que soit précisé cet aspect § 6-11-1 du chapitre 6 du rapport d'enquête
	2b/ Les densités prescrites ne doivent pas être en-deçà des densités du SCOT actuel, notamment pour les villages : 20 logements par hectare minimum, y compris pour les villages « avec sensibilités paysagères, agricoles ou environnementales notables »		DOO		La commission demande que cette étude, commandée par le SCoT et achevée en décembre 2015 soit davantage explicitée, ainsi que "l'analyse de la production de logements neufs entre 2015 et 2019 sur les rives du Rhône " SMRR SCoT mars 2019 Cf. § 6-11-1 du chapitre 6 du rapport d'enquête
	Encadrer davantage le faubourg perché (Saint-Romain-en-Gal et Sainte-Colombe) en spécifiant que son aménagement ne peut être envisagé qu'en l'absence de marges de manœuvre suffisantes (densification, comblement de dents creuses, divisions parcellaires, renouvellement urbain) à l'échelle du bassin de vie (a minima échelle PLUi) ;	FAUBOURG PERCHE	DOO		Les spécifications demandées par la CDPENAF conservent cependant tout leur intérêt Cf. § 6-11-7 du chapitre 6 du rapport d'enquête
	Limiter davantage les exceptions à l'inconstructibilité des réservoirs de biodiversité à protection forte en interdisant explicitement les activités extractives et les centrales photovoltaïques au sol.	ENVIRONNEMENT	DOO		L'interdiction de centrales photovoltaïques au sol dans les réservoirs de biodiversité à protection forte devra être explicite dans le DOO. Pour les activités extractives, cf. § 6-6-2 et 6-7-2 du chapitre 6 du rapport d'enquête.
	Remarque :				

	En termes de bilan sur la consommation d'espace, l'effort de réduction de la consommation de foncier est de 45 %. À l'échelle du département du Rhône, l'effort de réduction de la consommation foncière est de 5 %, le SCOT précédent ayant déjà intégré les enjeux de la préservation du foncier. Remettre en cohérence les chiffres de consommation d'espace.	CONSO ESPACE	Diag / Justif		La commission donne son accord sur cette proposition de mise en cohérence des chiffres sur la consommation d'espace Cf § 6-11-14 du chapitre 6 du rapport d'enquête
Grand Lyon Métropole - Observation 3	Avis favorable				
	La Métropole de Lyon soutient l'objectif de renforcer la polarité d'agglomération que constituent Vienne et son territoire, en matière d'accueil résidentiel, d'emplois et d'activités ainsi qu'en matière d'équipements structurants.	HABITAT			Dont acte
	La proximité avec l'agglomération lyonnaise et la qualité de sa desserte par le réseau de transport collectif ferré font de Vienne un lieu préférentiel du développement de votre territoire, comme les autres polarités d'agglomération.	HABITAT			Dont acte
	La Métropole de Lyon regrette que les enjeux de développement capacitaire du nœud ferroviaire lyonnais, à long terme, qui ont vocation à conforter et à améliorer l'offre de service TER à l'échelle de l'aire métropolitaine et régionale, ne soient pas mentionnés dans le PADD.	MOBILITES			La Commission estime que, bien que ne faisant pas partie du territoire SCoT, un éclairage sur les aménagements à long terme du nœud ferroviaire (NFL LT) aurait pu être donné. La récente synthèse SNCF de ce projet, utilisée pour le débat public 11/04 au 11/07/19, pourrait être utilisée à cet effet. Cf. § 6-10-5 du chapitre 6 du rapport d'enquête
	Enfin, concernant les potentialités de développement économique du site industrialo-portuaire trimodal de Givors/Loire-sur-Rhône, la Métropole de Lyon réaffirme que celles-ci sont conditionnées par l'amélioration de l'accessibilité routière, pour ne pas engendrer des trafics poids lourds supplémentaires dans les traversées des communes de Vienne, Saint-Romain-en-Gal, Loire-sur-Rhône et Givors. Nous considérons que cette condition n'est pas clairement explicitée dans les prescriptions du SCoT.	MOBILITES			La Commission prend acte de l'observation : elle a cependant observé cette motivation générale d'utilisation du multimodal dans le dossier SCoT. Cette prise en considération par l'agglomération Vienne-Condrieu pour limiter au mieux les nuisances routières potentielles induites par le développement économique est également mentionnée. Cf. § 6-2-1 du chapitre 6 du rapport d'enquête
Région Auvergne Rhône Alpes - Observations 4 et 5 (identiques)	Avis favorable avec observations				
	La Région sera attentive, en cohérence avec le projet de SRADDET à la priorisation, avant toute création ou extension de zone d'activité économique, de la densification et l'optimisation des zones d'activités existantes (règle n°05). Le SCoT envisage un développement maximal d'environ 900 ha (dont 133 ha de foncier nouveau) entre 2020 et 2040, soit un rythme de développement supérieur au rythme actuel constaté (31 ha par an).	ECO	DOO		Cf. § 6-2-1 et 6-2-2 du chapitre 6 du rapport d'enquête
	Conditionner le développement du SIP de Loire-sur-Rhône à une meilleure desserte routière. Les infrastructures (autoroutières notamment) ne sont pas aujourd'hui en capacité d'accueillir le surplus de trafic routier généré par le renforcement de la zone, et tout effet de déviation sur le réseau local serait préjudiciable.	ECO	DOO	13	Cf. § 6-2-1 du chapitre 6 du rapport d'enquête

	Information: La Région, à travers notamment le dispositif IDFriches, peut accompagner financièrement la réhabilitation de friches sur le territoire.				Dont acte.	
	Le SCoT préconise le renforcement de la ligne TER Annonay - Le Péage - Lyon. Or, les cars ne sont à ce jour pas saturés. L'agglomération d'Annonay s'étend désormais jusqu'à Serrieres. La loi d'orientation sur les mobilités (LOM), attendue dans les prochains mois, renforce le rôle des agglomérations dans le champ de la mobilité (modes doux, covoiturage, autopartage et transports en commun). Dans ce contexte, il serait de la compétence de l'agglomération d'organiser des transports à son échelle.	MOBILITES			La recommandation d'optimisation de l'ensemble des transports en commun sur le territoire SCoT est bien indiquée avec notamment le rôle attendu des EPCI et agglomérations, lequel sera effectivement renforcé par la loi LOM à venir Cf. § 6-10-7 du chapitre 6 du rapport d'enquête	
	Il n'est pas fait mention de la liaison entre Annonay et le Pilat ligérien alors qu'une ligne de transport en commun régionale forte relie Annonay à Bourg Argental et Saint-Etienne.	MOBILITES			Liaison non mentionnée systématiquement dans chacun des documents du SCoT mais son existence est indiquée dans le « Diagnostic » initial du territoire.	
	S'agissant des enjeux d'accessibilité, le SCoT pourrait utilement faire référence au SD'AP régional qui programme jusqu'en 2024 les travaux d'accessibilité sur les réseaux régionaux (modes routiers et ferroviaires).	MOBILITES			Avis favorable de la Commission.	
	Sur la forme, il est à plusieurs reprises question de lignes départementales. Or, pour rappel, il n'y a plus de lignes départementales. La loi NOTRe les a en effet transférées à la Région.	MOBILITES			Bon rappel de cette évolution de terminologie. Rectifier	
	La desserte TER Annonay - Le Péage - Lyon est assurée par des cars Région et non plus par des cars TER.	MOBILITES			Bon rappel de cette évolution de terminologie. Rectifier	
	Concernant la via Fluvia, compléter les recommandations mentionnées en page 40 du DOO : « afin que la politique globale mise en oeuvre à l'échelle de l'ensemble du territoire prenne en compte les démarches menées par la Région Auvergne- Rhône-Alpes (telle que la Vallée Mondiale de la Gastronomie ou l'itinérance cyclo de la ViaRhôna et de la Via Fluvia) ».	TOURISME	DOO	40	Dont acte	
	La Région propose également de supprimer le texte "dont une partie est déjà utilisée" qui pourrait laisser à penser qu'une partie de l'itinéraire de l'ancienne voie ferrée est inutilisable.	TOURISME	DOO	41	Dont acte. Rectifier	
Chambre de métiers et de l'artisanat 69 - Observation 6	Formulation de remarques et compléments :					
	Ok avec le fait de stabiliser l'offre commerciale et de renforcer les centralités mais attention portée au besoin de régénération des actifs immobiliers commerciaux de périphérie : cela méritera une réflexion complémentaire, pour envisager leur mutation vers d'autres destinations économiques plus en phase avec les besoins réels du territoire		PADD			La commission approuve la proposition de travailler sur l'évolution des friches commerciales par la mise en place d'un observatoire par exemple, en lien avec le suivi des friches industrielles.
	Offre commerciale : ajouter aux activités non concernées par le chapitre commerce du DOO et le DAAC, outre les activités artisanales de production, les activités artisanales de BTP et de service BtoB (maintenance industrielle, services aux entreprises etc).		DOO et DAAC			Avis favorable

Observation 7 - Anonyme	Je réside à Condrieu. Qu'est il prévu pour la circulation sur la Nationale 86 ? De plus en plus de camions et de nuisances sonores provoquées par les 2 roues surtout les petites cylindrées.	MOBILITES			Préoccupation justifiée mais ne correspondant pas aux actions relatives à l'échelle d'un Schéma de Cohérence d'Orientations Territoriales (SCoT). Voir § 6-10-4 du Rapport de la Commission.
Chambre d'agriculture 69 - Observation 8	Avis favorable assorti de 5 réserves :				
	1/ <u>Développement économique des villages</u> : revoir la proposition, trop imprécise, qui autorise quelques hectares dans les communes, notamment les villages, pour offrir si nécessaire des capacités d'installation ou de développement aux entreprises locales. Demande à ce que le développement soit strictement limité aux besoins d'extension ou délocalisation des entreprises existantes sur la commune. Crainte d'extensions peu encadrées	ECO	DOO	16	Les extensions devront être encadrées dans le cadre des schémas de développement économique et les surfaces utilisées prises sur les surfaces totales autorisées par EPCI.. Cf. § 6-2 du chapitre 6 du rapport d'enquête.
	2/ <u>Préservation des bords de fleuves de toute urbanisation</u> : le DOO demande de "préserver les bords de fleuve de toute urbanisation dans les secteurs à dominante naturelle et agricole", afin de valoriser les grandes perceptions visuelles. Cette écriture va pénaliser les secteurs de production maraîchère où l'implantation de serres est généralisée (Ampuis, ou Condrieu, etc ..) et autorisée par le PPRI dans les secteurs inondables. Demande de la CA d'autoriser les constructions agricoles en bord de fleuve, notamment les serres, selon les prescriptions de constructions du PPRI lorsqu'il y a un PPRI.	PAYSAGES	DOO	47	Cf. § 6-6-1 du chapitre 6 du rapport d'enquête.
	3/ <u>Inconstructibilité d'une bande tampon de 10 m de part et d'autre des berges des cours d'eau</u> : cette disposition risque de contraindre fortement la réalisation de retenues collinaires. Il conviendra d'autoriser les ouvrages hydrauliques nécessaires à l'activité agricole dans les espaces de bon fonctionnement des cours d'eau, ces ouvrages étant souvent localisés à proximité des cours d'eau.	ENVIRONNEMENT	DOO	70	La mise en place, dans les documents d'urbanisme, d'une bande tampon inconstructible de 10 m de part et d'autre des berges des cours d'eau, hors zone urbanisée est indispensable au bon fonctionnement des cours d'eau, dans l'attente de la définition des espaces de bon fonctionnement Comme le précise le SMRR : « ces espaces participent à la préservation des milieux humides mais aussi à la protection contre le risque inondation ».
	4/ <u>Faible densité de logements prévue dans les villages</u> : afin de limiter la consommation d'espace et de préserver le potentiel de production nous demandons le maintien d'une densité au moins égale à celle du SCoT en vigueur, soit 20 logts/ha (au lieu des 15 logements/ha voire 10 logements/ha pour les communes <500 hab.)	DENSITES	DOO		La commission demande que cette étude, commandée par le SCoT et achevée en décembre 2015 soit davantage explicitée, ainsi que l' « analyse de la production de logements neufs entre 2015 et 2019 sur les rives du Rhône » SMRR SCoT mars 2019 Cf. § 6-11-1 du chapitre 6 du rapport d'enquête.

5/ <u>Opposition au développement du faubourg perché</u> de Sainte Colombe et Saint Romain en Gal (incidences sur l'activité agricole et en termes de trafic). Le développement du faubourg perché doit se réaliser au regard du développement de Vienne, et compte tenu de l'évaluation des potentialités (en dents creuses, en renouvellement et en extension) déjà prévues ou possibles sur tout le territoire de l'agglomération.	FAUBOUR G PERCHE	DOO		Cf. § 6-11-7 du chapitre 6 du rapport d'enquête.
Remarques				
Il est mentionné que « le développement des grands sites économiques est susceptible d'avoir des impacts notables sur le paysage et l'environnement ». Mentionner aussi les impacts sur le territoire agricole	ECO	PADD	22	Cf. § 6-2-1 du chapitre 6 du rapport d'enquête. Avis favorable
Prescriptions : « L'utilisation de hauteurs maximales de constructions seront garants des objectifs d'économie foncière » ; Le terme « maximales » est peu explicite. A remplacer par "importantes"	ECO	DOO	6	Ce sont plutôt des hauteurs <u>minimales</u> qui permettent la densification en surface.
Prescriptions, « Avant toute extension ou création de nouvelles zones d'activité, les autorités responsables doivent s'assurer que le projet ne porte pas atteinte à des enjeux environnementaux et de biodiversité majeurs ». Rappeler aussi que les projets doivent aussi prendre en compte les enjeux agricoles majeurs (zones stratégiques agricoles, exploitations dynamiques et performantes,)	ECO	DOO	6	Rectifier : « Avant toute extension ou création de nouvelles zones d'activité, les autorités responsables doivent s'assurer que le projet ne porte pas atteinte à des enjeux environnementaux et de biodiversité majeurs et prennent en compte les enjeux agricoles majeurs (zones stratégiques agricoles, exploitations dynamiques et performantes.)...Avis Favorable
Afin de tendre vers une meilleure efficacité foncière des projets économiques, les documents d'urbanisme pourraient appliquer des valeurs de CES sur les zones d'activité, obligeant les entreprises à un effort de densification.	ECO	DOO	6	Avis favorable
« l'ensemble des projets d'aménagement d'espaces économiques doivent être analysés au regard de leurs impacts en terme de prélèvement foncier sur les activités agricoles, ... » Les projet d'aménagement doivent aussi être analysés au regard des« fonctionnements des exploitations ».	ECO	DOO	7	Avis favorable
« prescriptions communes à l'ensemble des zones agricoles » : il est important de rappeler que le diagnostic agricole doit aussi identifier les bâtiments agricoles, critère important justifiant de la présence d'une activité agricole, les parcelles irriguées ainsi que les secteurs d'AOC, AOP, ...	AGRICULT URE	DOO	33	Avis favorable

Paragraphe « les extensions urbaines ne se font pas à proximité d'une exploitation agricole » Remplacer « exploitation agricole » par « bâtiment agricole ».	AGRICULT URE	DOO	34	Observation pertinente: un bâtiment ou une installation agricole peut générer des problèmes de voisinage (fosse à lisier, bruit des systèmes de ventilation de séchoirs, gestion de bâtiments d'élevage, ...). La dimension de certains bâtiments d'élevage (poulaillers industriels, ...) peut constituer une gêne visuelle pour le voisinage. Cf. § 6-4-1 du chapitre 6 du rapport d'enquête
Dans les zones agricoles stratégiques le SCoT autorise les aménagements touristiques et de loisir en dehors des zones déjà construites ! L'implantation de ces activités doit se faire en dehors des zones agricoles stratégiques. Ces activités doivent être limités en surface et s'implanter sur des secteurs peu impactant pour l'activité agricole.	AGRICULT URE	DOO	35	Sous l'angle d'un complément de revenu pour des exploitants agricoles, de tels aménagements peuvent s'envisager, mais portés par lesdits exploitants agricoles ; ce type d'autorisation en espace agricole stratégique ne contribue pas à une définition claire de ces espaces.
1er paragraphe des prescriptions : ajouter les termes « non agricoles » précisant la nature des constructions visées : « afin de préserver les possibilités d'évolution des sites d'exploitation agricole, les documents d'urbanisme limitent le développement des nouvelles constructions <u>non agricoles</u> dans le périmètre de 100 à 150 m autour des bâtiments agricoles »	AGRICULT URE	DOO	36	Dont acte : inscription en recommandation Cf. § 6-4-1 du chapitre 6 du rapport d'enquête
Changements de destination d'anciens bâtiments agricoles : le SCoT préconise un repérage « des bâtis situés à une distance supérieure de 30 à 50 m aux distances réglementaires de réciprocité en vigueur de tous bâtiments d'exploitation en activité ». Proposition de n'utiliser qu'une seule valeur = repérage des bâtis situés à une distance supérieure à 100 m (voire 150 m) de tous bâtiments d'exploitation	AGRICULT URE	DOO	36	La suggestion de retenir une distance supérieure à 100 mètres pour le repérage des bâtis est pertinente. Cela répond en effet à un souci de cohérence et de commodité de lecture dans l'application avec les considérations développées dans le préambule des prescriptions de la page 36 du DOO Cf. § 6-4-1 du chapitre 6 du rapport d'enquête
Recommandations propres aux zones d'élevage : le SCoT propose « d'étudier les possibilités de réaliser des retenues collinaires et autres ouvrages d'irrigation collective ». Cette possibilité ne doit pas être limitée aux seules zones d'élevage mais élargie à tout le territoire agricole du SCoT, où le besoin d'irrigation pourrait émerger.	AGRICULT URE	DOO	37	Avis favorable à cet élargissement, l'idée de retenue s'entendant sans barrage des cours d'eau Cf. § 6-4-1 du chapitre 6 du rapport d'enquête
Recommandations propres aux zones de grandes cultures : le SCoT préconise « l'incitation dans les PDU à conserver/créer des axes de circulation adaptés à la circulation des engins agricoles pendant la période des moissons ... ». Cette recommandation doit être élargie à tout le territoire agricole du SCoT et pour tous les secteurs de production. Il serait intéressant d'intégrer la circulation des engins agricoles dans les PDU lorsque ceux-ci existent.	AGRICULT URE	DOO	38	Cf. § 6-4-1 du chapitre 6 du rapport d'enquête

<p>« les documents d'urbanisme locaux...complètent l'inventaire des fenêtres, des poches visuelles, et des coupures vertes à préserver si besoin ». Pour les fenêtres paysagères le long des voies une inconstructibilité sur une profondeur « importante», à déterminer par le document de PLU, est préconisée. Cette inconstructibilité doit être définie en concertation avec la profession agricole. La CA propose l'écriture suivante : « les documents d'urbanisme protègent les vues en rendant l'espace le long des voies inconstructible sur une profondeur à déterminer par le document en concertation avec la profession agricole ».</p>	PAYSAGES	DOO	48	La commission ne partage pas le point de vue de la chambre d'agriculture sur la formulation proposée: la concertation dans un PLUi se fait avec l'ensemble des acteurs.
<p>« les nouvelles constructions doivent respecter la morphologie traditionnelle du bâti et s'insèrent paysagèrement. Ces règles sont définies pour tous types de construction possibles sur la commune. ». Compléter cette rédaction pour tenir compte des contraintes techniques des bâtiments notamment agricoles» (exemple : longueur et hauteur des bâtiments pour le séchage en grange). Proposition : « les nouvelles constructions doivent respecter la morphologie traditionnelle du bâti et s'insèrent paysagèrement. Ces règles sont définies pour tous types de construction possibles sur la commune. Elles tiendront cependant compte des contraintes techniques des bâtiments agricoles.»</p>	AGRICULTURE	DOO	54	Comme le propose le SMRR, « ajout d'une mention "sauf contraintes techniques" à la prescription pour tous les types d'activités (pas seulement agricole » Cf. § 6-4-1 du chapitre 6 du rapport d'enquête
<p>Opposition à l'application du système JERC pour les bâtiments agricoles dans les réservoirs de biodiversité. Ces exigences induisent des contraintes fortes sur l'activité agricole qui peuvent remettre en cause des sites d'exploitation.</p>	ENVIRONNEMENT	DOO	58	Cf. § 6-6-2 du chapitre 6 du rapport d'enquête.
<p>Les recommandations liées aux exploitations de carrière doivent être des prescriptions : la remise en état en état de territoires initialement agricoles doit être agricole même en dehors des secteurs identifiés comme secteur agricole stratégique, et elle doit être permettre de retrouver un potentiel agronomique équivalent ; la concertation étroite avec la profession agricole doit avoir lieu avant toute ouverture de carrière et inscription au PLU du zonage de carrière par la collectivité. La concertation doit être réalisée le plus en amont possible.</p>	CARRIERES	DOO	76	Cf. § 6-7-2 du chapitre 6 du rapport d'enquête
<p>Il pourrait être intéressant de fixer un seuil pour la mise en place d'opérations d'ensemble notamment en zone U</p>	DENSITES	DOO	139	Cela ne paraît pas nécessaire

	Le zoom sur le corridor écologique à Echalas inclut une retenue collinaire d'origine agricole utilisée pour l'activité de l'exploitation située à proximité. Elle peut faire l'objet d'aménagements liés aux entretiens nécessitant une déclaration de travaux. Son repérage induit une protection stricte, toute urbanisation est interdite, y compris les déclarations de travaux. Le tracé du corridor écologique doit se faire au plus près des espaces boisés présents et excluant l'étang agricole. A l'occasion du diagnostic environnemental réalisé lors du PLU d'Echalas, cette retenue n'a pas été repérée comme zone humide	ENVIRONNEMENT	DOO	173	La commission d'enquête prend acte de la réponse du SMRR qui précise que : « <i>La délimitation de ce corridor a été travaillé avec la commune d'Echalas pour prendre en compte ces problématiques. Cette délimitation est d'ailleurs été retranscrite dans le PLU d'Echalas en vigueur.</i> »
Observation 9 - René BOURGET	Préserver le foncier agricole	AGRICULTURE			Cf. observation 8. Cf. § 6-4-1 du chapitre 6 du rapport d'enquête
	Ne pas laisser mourir le petit commerce local,	COMMERC E			Cf. § 6-3-1 du chapitre 6 du rapport d'enquête
	Meilleure répartition de l'offre médicale,	SERVICES			La Commission partage ce constat mais le SCoT n'est pas le document adapté pour répondre à cette problématique
	Tissu économique à valoriser sous toutes ses formes tout en préservant l'environnement. Inspira ne [doit] pas être une source de conflit,	ECO			Cf. § 6-2-1 du chapitre 6 du rapport d'enquête
	La navigation fluviale peut faire beaucoup mieux,	TRANSPOR TS			Exact, et passe par le développement des zones industrialo-portuaire de Loire sur Rhône et de Salaise –Sablons et <u>la limitation du fret routier.</u> Objectif inclus dans le SCoT : voir aussi § 6 -10-5 du rapport de la commission
	Pourquoi Lalouvesc, bien excentrée ?				Lalouvesc fait partie de la CC Val d 'Ay qui est membre du SCoT.
Observation 10 - Eve TERMOZ-BOULATON	"Je me suis présentée à la permanence de M. le commissaire enquêteur pour connaître les dispositifs du SCoT. Je compléterai par des observations par Internet"				L'auteur de l'observation, qui s'est présentée lors d'une permanence n'a pas déposé d'observations via internet ainsi qu'elle le précisait sur le registre d'observation.
INAO - Observation 11	Avis favorable avec remarques				
	(Fig. 3.3.1- Les espaces agricoles), on s'interroge sur la manière dont ont été définies les zones agricoles « stratégiques » et les zones agricoles « ordinaires ». Quels ont-été les critères de distinction ? Comment seront traitées à terme les zones agricoles « ordinaires » vis-à-vis de développement urbain et surtout artisanal ou commercial ? Comment ont été élaborés les espaces agricoles stratégiques et comment seront-ils traités lorsqu'il y a malgré tout atteinte ? Pages 131 et 132 sont évoquées des mesures de compensation très floues et sans garantie ni contrainte surfacique.	AGRICULTURE	Diag - RP	Diag p.147 - RP p.131	Les critères de définition existent, mais sont foisonnants, non hiérarchisés et les délimitations sont floues. Cf. § 6-4-1 du chapitre 6 du rapport d'enquête

<p>L'inquiétude est d'autant plus grande qu'il est mentionné que «plus de la moitié des grands sites économiques prévoient des implantations sur des secteurs où prédominent les espaces agricoles stratégiques». Pourquoi dans ces conditions les classer comme stratégiques? Quid des espaces agricoles ordinaires ?</p>				Cf. § 6-2-2 du chapitre 6 du rapport d'enquête
<p>sur la carte des dynamiques économiques qui mentionne des zones viticoles stratégiques correspondant aux vignobles en AOP), un risque de mitage est identifié entre 'grosso modo' le musée de l'Alambic de St Désirat et la base de loisirs de St-Pierre-de-Boeuf. Il est difficile d'évaluer à cette échelle quelles communes viticoles seraient menacées. Nous seront donc particulièrement vigilants dans ce secteur.</p>		Diag	412	Dont acte. Cf. § 6-4-1 du chapitre 6 du rapport d'enquête
<p>constat est posé que cette agriculture est menacée : urbanisation, consommation d'espace, artificialisation des sols, infrastructures, voire « ruptures écologiques ». Ce dernier point nous paraît peu compréhensible, est-ce à dire qu'il y a incompatibilité entre agriculture et écologie?</p>		Diag	14	Dont acte.
<p>En outre page 217, il est question de compensations environnementales (zones humides) qui seraient faites sur les zones agricoles, ce qui va à l'encontre de la préservation des espaces agricoles annoncée plus haut.</p>		Diag	217	Dont acte.
<p>En page 269 : Le photovoltaïque_en toiture est encouragé, le photovoltaïque au sol réservé aux terres non agricoles au sujet desquelles sont évoquées les friches. On aurait préféré voir citer explicitement les sols ayant perdu leur vocation agricole : pollués, anthropisés, anciennes carrières car les friches gardent toute leur potentialité.</p>		Diag	269	Dont acte.
<p>Concernant les carrières, et l'agriculture, il est légitimement demandé que lorsque la remise en état à usage agricole est prévue, celle-ci permette de retrouver le potentiel de production agricole initial.</p>		Diag	276	Le SMRR précise qu'il n'est pas du ressort du SCOT de prescrire la remise en état des carrières, qui relèvent du régime des ICPE. La remise en état doit effectivement rester en recommandation. Cf. § 6-7-2 du chapitre 6 du rapport d'enquête
<p>Alors que des efforts sont consentis en terme de consommation foncière pour l'habitat (densification ...), celle vouée au développement économique et commercial (910 ha sur 20 ans) reste conséquente et est en augmentation (45,5 ha/an contre 31 ha /an sur la période passée 2005/2015). L'impact est important à l'Est de Vienne et d'Annonay, au niveau de Beaurepaire et dans la vallée du Rhône avec notamment le parc d'activité axe 7 de St-Rambert-d'Aïbon, la ZIP de Salaise/Sablons (130 hectares). En outre, la consommation foncière totale (économique, commerciale, urbaine, routière ...) bien qu'en diminution, demeure élevée (1971 ha sur la durée du SCOT) et vient contredire quelque peu les objectifs du SCOT (protection et la valorisation des ressources agricoles, rationalisation de la consommation foncière).</p>				Observation pertinente Cf. § 6-2-2 du chapitre 6 du rapport d'enquête

	Les objectifs énoncés et notamment la préservation des espaces agricoles stratégiques (identifiés dans le SCoT) posent question sur leur élaboration, leur gestion.		PADD		Cf. § 6-4-1 du chapitre 6 du rapport d'enquête
Observation 12 - Mairie de Salaise sur Sanne	La carte des principaux sites et zones d'activités ne mentionne pas la zone Green 7 ainsi que celles des Nèves. Ces secteurs forment l'un des trois pôles de développement identifiés dans le SAARRA (Schéma d'Aménagement de l'Agglomération Roussillon Saint Rambert d'Albon).	ECO	DOO	19	Pour le SMRR, « La zone des Nèves n'a pas été intégrée car n'ayant pas une vocation artisanat-industrie mais plutôt hôtel/services/équipements » Mais alors quel peut être le classement de la zone au futur PLU compatible avec le SCoT ?
	la collectivité souhaite avoir confirmation que la mention « des parcs dédiés aux activités tertiaires peuvent également être développés à proximité des lieux de centralités et des gares sur tout le territoire » permet de développer la zone des Nèves, identifiée comme secteur de développement mixte dans le document graphique et le zoom opérationnel du SAARRA.	ECO	DOO	21	Possible : Le secteur des Nèves et de la gare de Salaise est identifié comme centralité économique et peut donc accueillir du tertiaire.
	Le développement du parc d'activités Axe 7 devrait être de nature à motiver la remise en service de la voie ferrée Saint Rambert d'Albon - Beaurepaire et ne devra pas participer à la saturation du giratoire de Chanas.	ECO	DOO		La voie ferrée St-Rambert - Beaurepaire ne dessert pas la zone Axe 7 qui n'est pas multi-modale. La Commission d'enquête est favorable au principe de la réouverture de la Voie ferrée F St Rambert-Beaurepaire
	La commune souhaite avoir la confirmation que l'extension entre deux bâtiments au sein d'un secteur d'implantation périphérique est possible, comme indiqué lors des travaux préparatoires. La prescription page 27 « Les ensembles commerciaux préexistants dans les localisations de périphérie peuvent s'étendre de manière limitée, uniquement dans un objectif d'amélioration qualitative des équipements commerciaux. » ne semble pas permettre les extensions entre deux bâtiments.	COMMERC E	DOO	27	Le SMRR, dans sa réponse au PV de synthèse répond que cette extension est possible en soi (extension de commerces existant, création de nouveaux commerces) mais de manière limitée. La commission estime aussi que la rédaction du DOO (page 27) peut ouvrir cette possibilité mais de manière limitée. Cf. § 6-3-2 du chapitre 6 du rapport d'enquête
	Le relais Giraud, très utilisé par les routiers, notamment ceux transitant localement sur les zones économiques se situe à l'intérieur du corridor écologique localisé page 184 du DOO. Le classement en corridor écologique ne doit pas être de nature à remettre en cause l'existence (et le développement) de cet équipement utile et utilisé sur le territoire	COMMERC E	DOO	184	La commission d'enquête est favorable à la modification du tracé du corridor écologique de manière à exclure strictement l'établissement (cf. observations N° 34 et 40).
	Sur la vue aérienne page 45, la partie Est de la zone Champ Rolland en bord de RN7 déjà en commerce et répertorié dans le travail préparatoire en concertation avec les communes n'apparaît pas dans le secteur d'implantation périphérique. De même, les commerces à l'entrée de l'impasse du Renivet n'apparaissent pas dans la zone cartographiée par une couleur rouge. Les élus souhaitent que ces cartes soient actualisées en concertation avec la commune.	COMMERC E	DAAC	45	En référence au chapitre 6-3-2, la commission d'enquête prend acte de la modification de la partie Est de Champ Rolland mais elle estime que le classement de l'impasse Renivet qui n'est certes pas du commerce « de détail » mais plutôt automobiles donc commercial (DOO page 23) sera difficile à définir dans le cadre du document d'urbanisme de Salaise et de son zonage. Cf. § 6-3-2 du chapitre 6 du rapport d'enquête

	Le document graphique « zoom sur l'agglomération Roussillon Saint Rambert d'Albon » page 157 du DOO qui résulte de la réflexion établie dans le cadre du SAARRA (Schéma d'Aménagement de l'Agglomération Roussillon Saint Rambert d'Albon) est indiqué comme prescriptif dans la dernière version avant arrêt. Le plan-guide pose la question des limites à l'urbanisation souples et strictes déterminées en comité restreint sans réflexion d'ensemble de type PLU(i). Une mention particulière devra permettre de laisser plus de souplesse en cas de changement justifié des limites.	SAARRA	DOO	157	Pour le SMRR « <i>La valeur prescriptive du "volet SAARRA" du SCoT est maintenue</i> » Avis conforme de la commission d'enquête
Communay	Avis favorable assorti d'une réserve :				
Observation 13	Projet de contournement Est de l'agglomération viennoise : les élus soulignent les désavantages nombreux qu'une telle solution génèrerait (accroissement de la surcharge et dangerosité déjà constatées de la sortie autoroutière). De plus, aucune concertation des communes concernées par ce projet n'a été conduite, concertation qui aurait permis de développer une offre alternative à celle envisagée. Souhait que soit élargi le champ de la réflexion à conduire, pour s'insérer dans un schéma global du transport à l'échelle de l'aire métropolitaine. Solution plus efficiente : celle d'un prolongement Sud de l'autoroute A 432 afin d'assurer une liaison entre Grenay à l'Est et Reventin au Sud. Cette liaison renforcerait les capacités de transit actuelle tout en allégeant le trafic existant et à venir de l'autoroute A46	MOBILITES	DOO		Le SCoT mentionne un projet de contournement partiel Est-Nord de l'agglomération viennoise en précisant que l'étude d'opportunité n'est prévue qu'en 2019. La solution proposée dans l'observation (prolongement A432 avec raccord au sud) est d'une autre échelle et d'une autre perspective de réalisation dans le temps : sa justification dépasserait le seul territoire du SCoT et une implication minimale de la Région avec validation de l'Etat est nécessaire pour annuler l'intérêt du projet d'échelle plus restreinte tel que présenté dans le SCoT pour désengorger l'agglomération viennoise (<i>contournement partiel Est-Nord pour flux venant de l'Est + demi-échangeur au Sud de Vienne (vers Lyon et depuis Lyon) pour servir les besoins des habitants du sud vers agglomération lyonnaise en mobilité Domicile-Travail</i>). Cf. § 6-10-2 du chapitre 6 du rapport d'enquête
Observation 14 - Christian Forel	La notion de coups partis et leur intégration dans les futurs objectifs, traités page 115 du règlement du SCOT va fortement pénaliser voire stopper toute croissance potentielle durant les années d'application de ce document d'urbanisme, et ce notamment pour les petites communes "qualifiées de village" qui opèrent actuellement une forte attractivité sur leur territoire. Celles-ci en effet ne peuvent espérer se déployer en hauteur par des immeubles d'habitation qui consomment relativement peu de surface au sol et de fait les faibles objectifs de foncier qui leur seront alloués seront très rapidement couverts par les dossiers en cours. Pour bon nombre d'entre elles, hormis les dossiers en "stock" plus aucune perspective ne pourra être offerte pour la durée du SCOT. D'autant que certains coups partis mobilisent déjà une surface "hors norme" (5000 à 6000m2 sur certaines opérations d'aménagement) et donc nul besoin de proposer un futur zonage car l'ensemble du quota sera consommé dès l'application du nouveau règlement.	HABITAT			La commission d'enquête demande que la date d'arrêt du projet du SCoT (14 février 2019) soit la date à partir de laquelle seront comptabilisés les « coups partis », afin d'éviter toute interprétation ambiguë.

Observation 15 - Anonyme	Il faudrait commencer à pratiquer la remigration des personnes extra européennes pour limiter l'impact écologique et limiter les dépenses publiques.	HORS SUJET			
Observation 16 - Jean-Baptiste SOUILLARD	La ferme que nous avons acquis en avril 2019 (notre lieu d'habitation) a été classé en zone N aux alentours des années 2010. Pouvez-vous nous dire quelles sont les motivations de ce classement ? Étant donné que cette dernière est depuis des décennies/siècle une habitation. Ayant pour projet la réhabilitation des parties vétustes, aujourd'hui nous sommes embarrassés que tout projet nous est bloqué. Nous avons demandé une extension qui nous a été refusée. Inquiet, car l'exploitation agricole que je viens de reprendre nécessite des investissements pour pérenniser cette dernière et qu'à ce jour tout semble bloqué. Pouvez-vous donc nous dire pourquoi la ferme a été classé N? (dont nous demandons le reclassement comme auparavant). Un projet d'extension/restauration pourrait-il voir le jour en l'état. De ce fait, le SCoT pourrait-il préciser les orientations et les démarches.	PLU			Il faut que l'auteur de l'observation interroge la commune concernée, notamment sur la possibilité, dans son PLU, d'accorder, ou non, des extensions, pour usage agricole, en zone N
Observation 17 - Vincent Bracco	Je suis très étonné par le grand écart entre le diagnostic du SCoT concernant l'état actuel de saturation des infrastructures routières du secteur vallée du Rhône nord, l'évolution de la population attendue d'ici 2040 et le manque d'ambition affiché concernant la réouverture aux passagers de la ligne ferroviaire en rive droite. Comment peut-on espérer un fort taux d'utilisation des transports collectifs d'une population en augmentation si l'on ne met pas en place une infrastructure dédiée et performante ? Demander aux gens de prendre un bus bloqué dans les embouteillages sur l'ex RD386, à quoi bon ? Obliger la rive droite à rejoindre des gares en rive gauche via des ponts déjà saturés aujourd'hui, comment cela pourra t-il répondre aux objectifs du SCOT ? Certes la sécurisation de ces traversées du Rhône pour les modes doux permettrait d'améliorer la mobilité du quotidien (accès aux services, aux infrastructures sportives...) mais un report massif vers le train ne peut pas être envisagé sur la seule ligne voyageur en rive gauche qui devra elle même absorber une augmentation de flux local depuis les communes immédiatement proches. L'urgence climatique et la dégradation de la qualité de l'air appellent une réponse structurante.	MOBILITE			L'étude de la réouverture potentielle aux passagers de cette ligne est souhaitée par les élus. La Commission estime que cette étude ne peut ignorer dans le long terme les conséquences et attentes induites par le projet du nœud ferroviaire de Lyon (NFL LT) tant pour le fret que pour les passagers. Les acteurs décisionnels ne peuvent être que la Région et la SNCF et non le SCoT. A la connaissance de la commission, la Région aurait décidé de relancer l'étude de réouverture, au moins pour le court et moyen terme. Concernant l'urgence climatique et la dégradation de la qualité de l'air : Cf. : paragraphe 6-8-3 / 6-8 -4.
CC Val d'Ay - Observation 18	Avis favorable				Dont acte

Observation 19 - SAGE Bièvre Liers Valloire (BLV)	Avis favorable avec réserves	EAU			
	Pour mieux répondre à l'objectif de préservation de la qualité des eaux de la nappe profonde de la Molasse (disposition QL.1.2.3 du projet de SAGE), les zones de recharge de la nappe de la Molasse identifiées dans le projet de SAGE pourraient être citées dans le texte et ajoutées sur la carte p. 68 avec une légende différente des zones de sauvegarde pour l'eau potable.		DOO	66-67	La commission d'enquête est favorable au rajout des zones de recharge des nappes d'eau souterraine identifiées dans les deux SAGE dans le chapitre 3 du DOO (dans le texte et sur la carte) cf. § 6-6-3 du chapitre 6 du rapport d'enquête
	les zones de recharge de la nappe de la Molasse n'étant pas, au sens du SDAGE, des zones de sauvegarde pour l'eau potable, il serait préférable de faire des prescriptions distinctes des prescriptions relatives aux zones de sauvegarde.		DOO	66-67	La commission d'enquête est favorable au rajout d'une prescription pour les zones de recharge du type des zones de sauvegarde. cf. § 6-6-3 du chapitre 6 du rapport d'enquête
	Pour mieux répondre à l'objectif de préservation et de non dégradation des zones humides (disposition ML.2.2.1 du projet de SAGE), le DOO pourrait préciser que les porteurs de PLU devront se rapprocher de l'EP SCoT, et si il y a un SAGE, de la structure porteuse du SAGE, pour récupérer la cartographie des zones humides.		DOO	70	Avis favorable de la commission d'enquête.
	Pour mieux répondre à l'objectif de préservation des espaces de bon fonctionnement des cours d'eau (disposition ML.I.1.2 du projet de SAGE), le DOO pourrait préciser que les porteurs de PLU devront se rapprocher de l'EP SCoT, et si il y a un SAGE, de la structure porteuse du SAGE, pour récupérer la cartographie des espaces de bon fonctionnement des cours d'eau.		DOO	70	Avis favorable de la commission d'enquête.
	Pour mieux répondre à l'objectif d'amélioration et de préservation de l'équilibre quantitatif et de l'état qualitatif des ressources en eau du bassin versant (disposition GV.2.2.2 du projet de SAGE), la phrase « Sur les zones prioritaires du fait de leur déficit, les documents d'urbanisme prendront en compte les objectifs des Plans de Gestion de la Ressource en Eau (PGRE), lorsqu'ils auront été établis par les différentes structures de gestion de l'eau » pourrait être remplacée par « Lorsque les volumes disponibles (ou prélevables) ont été définis et répartis par usages dans un SAGE ou un PGRE, Les documents d'urbanisme réaliseront une analyse prospective de la demande en eau au regard de L'évolution de la population et s'assureront de l'adéquation des besoins actuels et futurs en eau liés aux choix d'aménagement avec les volumes disponibles (ou prélevables) et les équipements existants. »		DOO	71	Avis favorable de la commission d'enquête.

<p>Pour mieux répondre à l'objectif de systématiser une démarche intégrée de gestion des eaux pluviales visant à répondre aux enjeux de recharge de la nappe, de prévention des inondations et de préservation de la qualité des eaux (disposition GV.2.3.1 du projet de SAGE): il pourrait être précisé que sur le périmètre du SAGE Bièvre Liers Valloire, l'objectif est de privilégier au maximum l'infiltration des eaux tout en veillant à la qualité des eaux infiltrées ;</p>		DOO	73	Avis favorable de la commission d'enquête Et Cf. § 6-6-3 du chapitre 6 du rapport d'enquête.
<p>il serait souhaitable d'être plus prescriptif concernant la désimperméabilisation afin de s'assurer que des actions de désimperméabilisation seront mises en place sur le territoire ;</p>		DOO	74	Cf. § 6-6-3 du chapitre 6 du rapport d'enquête.
<p>concernant l'objectif cible fixé par le SDAGE pour compenser l'imperméabilisation, il vise 150% de la nouvelle surface imperméabilisée (et non " 150% en volume ")</p>		DOO	74	Avis favorable de la commission d'enquête.
<p>Remarques</p>				
<p>Concernant la partie "1.7. Compatibilité avec le SAGE Bièvre Liers Valloire" du rapport de présentation du SCoT, des modifications seraient à apporter sur les points suivants : - La majorité des remarques ne correspondent pas au bon objectif et seraient à déplacer.</p>	EAU	RP	28	Avis favorable de la commission d'enquête.
<p>Concernant la remarque « Le SCoT préconise un développement urbain... les documents d'urbanisme prennent en compte les PGRE, lorsque disponible >) ; il suffit de faire référence au projet de SAGE qui définit des volumes disponibles (pas besoin de faire référence ni à l'étude volumes prélevables, ni au PGRE).</p>		RP	28	Avis favorable de la commission d'enquête.
<p>Il n'est pas fait référence à la prise en compte des espaces de bon fonctionnement des cours d'eau (qui sont bien délimités dans le projet de SAGE Bièvre Liers Valloire et font l'objet d'une disposition de mise en compatibilité des documents d'urbanisme).</p>		RP	28	Avis favorable de la commission d'enquête.
<p>Il faudrait ajouter l'enjeu n°4 et l'objectif GV.2 «Assurer la prise en compte effective et systématique des enjeux de l'eau dans l'aménagement du territoire » qui comprend 2 dispositions de mise en compatibilité des documents d'urbanisme.</p>		RP	28	Avis favorable de la commission d'enquête.

	«A l'heure actuelle, un seul PGRE a été approuvé sur Le territoire du SCoT: le PGRE des 4 vallées pour la période 2018-2022. Le PGRE de la Galaure est en cours d'élaboration.» Le PGRE de Bièvre Liers Valloire est également en cours d'élaboration mais les volumes disponibles ont déjà été définis et répartis entre les différents usages dans le projet de SAGE Bièvre Liers Valloire. Le projet de SAGE comprend ainsi une disposition de mise en compatibilité des autorisations de prélèvement avec les volumes disponibles définis ainsi qu'une règle qui implique une conformité des nouveaux prélèvements. Il n'est donc pas nécessaire d'attendre la validation du PGRE pour que les volumes disponibles soient pris en compte dans les documents d'urbanisme.		RP	25 : p. 135	Avis favorable de la commission d'enquête.
	"Secteurs où la ressource quantitative serait suffisante à l'horizon 2040 mais avec une certaine vigilance : [...] secteur du SIE Beaurepaire-Saint-Barthélémy : le point qui nécessite une vigilance est le projet de ZAC de Champlard sur la commune de Beaurepaire qui n'est pas alimenté actuellement et donc les besoins en eau pour les futures entreprises ne sont pas connus. Le SAGE Bièvre Liers Valloire indique toutefois qu'aucun nouveau prélèvement ne sera autorisé pour les activités économiques." - Il serait plus juste d'écrire, à la place de la dernière phrase, que de nouveaux prélèvements pour les activités économiques ne pourront être autorisés sur ce secteur que s'ils permettent de respecter les volumes disponibles définis pour les usages industriels dans le SAGE Bièvre Liers Valloire.		RP	136	Avis favorable de la commission d'enquête.
	"Le site n'est pas directement concerné mais est encadré par les captages d'Albon et de Saint-Rambert-d'Albon, alimentés par la nappe alluviale du Rhône court-circuité de la plaine de Péage de Roussillon ..." - Les 2 captages cités captent la nappe des alluvions de Bièvre Liers Valloire.		RP	166	Avis favorable de la commission d'enquête.
Observation 20 - Roger Boiton et Michel Berthois	Prise de connaissance des documents du nouveau SCoT par Messieurs Boiton Roger, élu de Reventin Vaugris et Monsieur Berthois Michel ancien élu, chargé de la mise en place du PLU sur la commune. Le SCoT fait bien apparaître le schéma de raccordement autoroutier et inscrit le plan de développement de la zone d'activités économiques Remarque : le SCoT s'appliquant à six EPCL, l'échelle des cartographies s'en trouve fortement diminuée et rend les cartes difficilement visualisables.	MOBILITE / CARTE			Observation pertinente. La Commission estime que la lisibilité des cartes dans le dossier SCoT soumis à enquête publique est très difficile même si, bien évidemment, le SCoT n'a pas à établir de cartographie à l'échelle parcellaire. La Commission estime que le document final du SCoT devrait reprendre la cartographie pour une meilleure lisibilité (format A3 quand utile, légendes, barre d'échelle sur document, etc...)
Observation 21 - René LeSCoT	"Je suis passé voir le commissaire enquêteur ce jour au sujet de la parcelle classée section D numéro 372. Zone ND. Je n'ai eu aucune réponse à ce jour depuis septembre 2017. Donc Monsieur le commissaire enquêteur m'a indiqué que je devrais voir Monsieur le maire de Cheyssieu.	PLU			La commission propose à l'auteur de l'observation de rencontrer le maire de Cheyssieu pour connaître les raisons du classement de sa parcelle en zone N dans le PLU de la commune, son observation ne relevant pas du niveau SCoT mais PLU.

Observation 22 - Naturama	<p>L'association Naturama existe depuis 20 ans , elle est installée depuis le 1 janvier 2019 sur la commune de Ste Colombe. Dans le cadre du SCOT, il nous paraîtrait pertinent de mettre en place un Suivi Temporel des Oiseaux Communs avec une répartition géographique en fonction de l'implantation des associations naturalistes. Le programme STOC ou suivi temporel des oiseaux communs, est un programme de science citoyenne de suivi des populations d'oiseaux en France. C'est une méthode de production d'indices (ou indicateurs) d'évolution annuelle de l'abondance de différentes espèces d'oiseaux communs. Ces indices (via des extrapolations) permettent de suivre les tendances en termes de dynamique des populations d'oiseaux communs sur de vastes territoires, ce qui est nécessaire aux stratégies de protection de la nature et en particulier dans le domaine de la biologie de la conservation. Le suivi temporel des oiseaux communs fait partie du programme Vigie-Nature coordonné par le Muséum national d'histoire naturelle (MNHN).</p> <p>Dans ce contexte , Naturama se propose de mettre en place un réseau de contributeurs au programme STOC à l'échelle du SCOT. Cela permettrait de mieux prendre en considération les évolutions des populations d'oiseaux dans les projets d'aménagements urbanistiques ou dans les PLU ; Pour mener a bien ce projet ,l'association aura besoin d'un budget opérationnelle .</p>	ENVIRO			<p>Le SMRR a mis en place un suivi des oiseaux communs dans le cadre de leur démarche STOC. L'association Naturama pourrait être utilement associée à cette démarche.</p>
Observation 23 - Naturama	<p>L'association Naturama existe depuis 20 ans (www.naturama.fr) , elle est installée depuis le 1 janvier 2019 sur la commune de Ste Colombe. Dans le cadre du SCOT, il nous paraîtrait pertinent de prendre en compte les continuités écologiques du Rhône et de ses affluents. Pour mener a bien cette mission et aider les élus à la prise de décision (dans les aménagements futurs), il serait judicieux de prévoir une mission de suivi naturaliste régulier à l'échelle du territoire du SCOT pour l'ensemble des associations naturalistes du secteur (avec une répartition équitable par secteur géographique). Les contributions des associations seraient intégrées à une base de données mutualisées accessible à tous dans l'intérêt commun des collectivités et de la Nature. Cette mission nécessite une compensation financière pour les associations participantes.</p>	ENVIRO			<p>La commission d'enquête en prend acte.</p>
Observation 24 - Mme le Calvez	<p>"J'ai commencé à lire les dossiers, je n'ai pas trouvé beaucoup sur Beurepaire et les environs. Nature : trop beau pour être vrai, certains mots peuvent avoir plusieurs significations. Je reviendrai avant le 24. Remerciements"</p>				<p>Dont acte</p>

Observation 25 - Anonyme	<p>Habitants des Roches de Condrieu, une anecdote récente (péage de 2€ pour piétons et cyclistes pour accéder au plan d'eau) nous montre aujourd'hui que la logique des territoires n'est pas toujours en adéquation avec la vie des populations. En effet, payer pour juste pique-niquer, nous promener en famille, à pied ou à vélo, et entre autres pour accéder aux bois surplombant la vallée du Rhône sans passer par la dangereuse route de Gerbey, a scandalisé beaucoup de promeneurs, pêcheurs, nageurs et autres sportifs ... Suite à de nombreux mécontentements, notre municipalité nous renvoie vers la communauté de communes voisine Vienne Condrieu Agglomération, qui en assure aujourd'hui la gestion. Toutefois, quelle légitimité avons-nous, habitants d'Entre Bièvre et Rhône à interpellier des élus qui ne sont pas les nôtres ? Avons-nous été associés à ces réflexions autour des fusions ? Cette problématique montre l'intérêt de penser un territoire en terme de bassin de vie pour une population et non uniquement en matière de stratégie politique et économique. La vie des Rochelois est tournée depuis toujours vers le Rhône, Condrieu et Vienne. Alors pourquoi une "barrière de péage" alors que nous attendons depuis toujours une passerelle pour faciliter les trajets des piétons et des cyclistes vers la gare, le collège, la maison de santé, toutes nos infrastructures sportives intercommunales, la via rhôna et le Pilat. Le nombre de voitures s'en trouverait vraiment diminué et le lien social vraiment renforcé. Un vrai projet de développement durable ! Le SCoT étant un territoire plus large qu'une communauté de communes, il m'a semblé que cette question de territoires limitrophes pouvait être évoquée dans ce cadre..</p>	EQUIPEME NTS			Ne relève pas du SCoT.
CNR - observation 26	<p>Avis favorable avec remarques</p> <p>CNR doit pouvoir conserver la possibilité de construire et d'adapter les installations existantes nécessaires à l'entretien, l'exploitation et au renouvellement des ouvrages hydrauliques et hydroélectriques, tout en répondant aux enjeux de sûreté hydraulique des aménagements CNR. une inconstructibilité stricte ou un périmètre de protection trop contraignant comme des espaces boisés classés ou espaces végétalisés à valoriser sur les bords du fleuve même dans des espaces de réservoirs de biodiversité peut poser des difficultés au quotidien pour répondre à nos obligations de concessionnaire.</p> <p>Concernant la perméabilité des clôtures au bénéfice des continuités écologiques. De façon générale, sur les bords du Rhône les clôtures ne sont pas les bienvenues ; un libre écoulement des eaux, en période de crue par exemple, doit être maintenu. Les services techniques CNR, les services de secours et certains bénéficiaires de titre d'occupation ont également besoin d'un accès et d'une circulation fluide.</p>	ENVIRO	DOO	58	<p>La commission d'enquête demande au SMRR de vérifier que le projet de SCoT n'empêche pas la CNR de remplir l'objet de sa concession accordée par l'Etat, relative à l'aménagement et l'exploitation du Rhône au triple point de vue de l'utilisation de la puissance hydraulique, de la navigation, de l'irrigation et des autres emplois agricoles, dans le respect des cahiers des charges de l'Etat.</p> <p>Dont acte.</p>

Au sujet des projets de franchissement du Rhône, des impacts pourront être recensés sur le domaine concédé, CNR devra donc être intégrée bien en amont dans les échanges.	TRANSPOR TS			La Commission prend acte de ce souhait.
CNR étant un acteur clé du développement des Sites industriels et portuaires du territoire, et partie prenante du schéma portuaire Lyonnais et ses territoires d'influence, nous vous confirmons que nous validons les recommandations relatives à l'organisation des flux de marchandises en promouvant la multimodalité.	ECO	DOO	10	La CNR doit réserver ses bords de l'eau au multimodal FLUVIAL
Il est cependant important de préciser que le schéma portuaire donne de grandes orientations susceptibles d'évoluer dans le temps lors d'actualisations régulières notamment quant aux types d'activités à développer sur chaque site. Il nous semble donc préférable de confirmer la vocation multimodale de ces sites sans pour autant interdire ou flécher des activités de façon trop précise. L'objet de la charte partenariale pour le développement du site, qui regroupe l'ensemble des parties prenantes, a vocation à analyser chaque projet précisément.	ECO	DOO	10	La CNR doit réserver ses bords de l'eau au multimodal FLUVIAL
Concernant le site industriel et portuaire de Loire St Romain en page 13 du Document d'Orientation et d'Objectifs, il est important de noter que CNR gère 70.3 hectares et non pas 30 ha comme mentionné.	ECO	DOO	13	A rectifier
la formulation de la phrase suivante ne nous semble pas adapté précisant que « la réorientation progressive du site vers ces activités doit s'accompagner de la création d'une fonction portuaire (équipement + services) ». En effet, il s'agit dans le schéma portuaire d'une possibilité et non d'une obligation dans la mesure où ce site dispose déjà d'un quai public mutualisé ouvert à tous, géré par CNR pour assurer sa fonction portuaire. L'offre de services complémentaires pouvant être à terme assurée de façon souple par une entreprise privée à terme si besoin	ECO	DOO	14	Remarque pertinente
il est nécessaire de modifier la superficie disponible à la commercialisation car en 2019, c'est un peu plus de 20 ha qui reste disponible et non 45 ha.	ECO	PADD	21	A rectifier
Le SIP a déjà largement engagé sa mutation et les années 2018 et 2019 ont donné lieu à des projets d'implantations multimodaux d'envergure.	ECO			Et qui doivent continuer en limitant l'usage routier.
Sur la ZIP Inspira, il est rappelé que CNR gère 100 ha et non pas 160 ha comme précisé sur le document.	ECO	DOO	10	A rectifier
La surface totale de la ZIP Inspira dans le tableau est de 340 ha et non 310 ha.	ECO	DOO	14	Pour le SLMRR « Cette différence résulte de la non comptabilisation du corridor écologique de la Sanne, qui traverse la zone, dans la surface totale de la ZIP (destiné à être préservé) ».

					La commission d'enquête demande que ce corridor écologique soit délimité et rajouté dans les zooms des corridors écologiques de Salaise sur Sanne p184 du DOO
	nous souhaitons préciser que la ZIP est en elle-même une plateforme multimodale majeure du fait de la présence du Port public de Vienne Sud mais également de l'implantation d'entreprises qui génèrent des trafics importants.	ECO			A préciser
Observation 27 - SIRRA	Soutient aux recommandations du SAGE Bièvre Liers Valloire (joint au courrier)	SAGE BLV			Avis favorable de la commission d'enquête.
	Les communes demandent en effet de plus en plus fréquemment au SIRRA d'intervenir pour des problématiques de ruissellement en zone agricole et de nombreux diagnostics réalisés sur des projets de prévention des inondations montrent que les rejets pluviaux urbains non maîtrisés augmentent les risques d'inondation en aval. Le SIRRA propose que la limitation du ruissellement soit plus prescriptive au D00, en ajoutant la prise en compte des schémas directeurs des eaux pluviales, lorsqu'ils existent.	EAU	DOO	73 ou 77	Cf. § 6-6-3 du chapitre 6 du rapport d'enquête.
	« Le contrat 4 vallées (2ème contrat) est en cours d'élaboration » est à remplacer par « Le contrat 4 vallées (2ème contrat) est signé et mis en oeuvre »		EIE	112	Avis favorable de la commission d'enquête.
Observation 28 - RTE	Mentionner l'existence des ouvrages RTE (transport d'énergie et postes électriques) et reporter les tracés correspondants dans les documents graphiques (documents joints)	ENERGIE	Diag		Les lignes hautes tensions et les postes électriques figurent effectivement dans l'EIE (carte des risques : p 189/DOO page 82)
Observation 29 - Muriel Daniele /	Ce nouveau SCOT est encourageant par rapport à la version de 2012, car il prend beaucoup plus en compte la dimension humaine et naturelle du territoire. Il propose de réguler beaucoup de problématiques liées à la densité grandissante de population et au dynamisme économique du secteur. C'est un document d'une grande qualité. Cependant, il me semble que cette logique de protection positive n'est pas suffisamment appliquée au Nord du territoire, à Chasse-sur- Rhône en particulier. La position stratégique de cette commune est sa force mais constitue aussi une faiblesse car elle est au carrefour de la Métropole et de l'agglomération Vienne-Condrieu, secteur lui-même carrefour du transit de la Région, elle-même au carrefour des transits de l'Europe.	INTRODUCTION			Dont acte

<p>//// Observation 45 - Anonyme ////</p>	<p>Sur la carte de synthèse du SCOT, les nuisances sonores identifiées doivent inclure aussi l'A46 en bordure de carte. Par exemple, pour Chasse-sur-Rhône, les nuisances sonores viennent de l'ouest (réseau ferroviaire + A7) et du Nord (A46). La proximité de la métropole et du déclassement de l'A7 vont obligatoirement augmenter le trafic routier et autoroutier sur le secteur, ce qui va de pair avec la pollution de l'air. Les habitants du Nord du territoire du SCOT des Rives-du-Rhône ne risquent-ils pas de se retrouver à la périphérie des nuisances de la Métropole et de l'agglomération Vienne-Condrieu et donc de les cumuler toutes ?</p>	<p>RISQUES</p>			<p>Ces nuisances sont effectivement identifiées : la mise en œuvre du SCoT (report modal priorisé vers les transports collectifs) devrait permettre une diminution du trafic et une amélioration attendue de la qualité de l'air: cette diminution du trafic reste toutefois difficile à estimer. Il reste à améliorer la connaissance et le suivi de la qualité de l'air à l'aide des dispositifs permanents ou temporaires existants sur le territoire et leur prise en compte dans les choix futurs de développement. Dans cette perspective, la commission d'enquête recommande la mise en place d'un tableau permettant un suivi exhaustif sur les évolutions constatées dans le cadre des choix futurs de développement. Si l'A46 est bien indiqué sur la carte, il serait souhaitable de reprendre cette remarque en ce que le graphique manque de précision et peut laisser à penser que cette voie autoroutière n'est pas incluse dans la carte des nuisances.</p>
<p>Observation 70 - Michael TABOURY</p>	<p>Le cadencement des TER (que le présent SCOT souhaite améliorer) et le stationnement possible dans certaines gares, ne permettent actuellement pas d'offrir une alternative satisfaisante par le train. Or c'est un développement devenu urgent par le déclassement de l'A7. Il est vraiment positif que le SCOT préconise une telle amélioration de la desserte des voyageurs par le train (DOO p.97) - création de gares et amélioration du cadencement des trains voyageurs. Par contre, les communes doivent aussi être accompagnées financièrement afin de pouvoir proposer plus de stationnements aux abords des gares. L'amélioration de la desserte de voyageurs est incompatible avec le projet du CFAL.</p>	<p>TRANSPOR TS</p>			<p>La Commission estime pertinente la remarque concernant la nécessité de veiller aux possibilités additionnelles de stationnement dans les gares susceptibles d'offrir une alternative bimodale à l'usage excessif de la voiture individuelle. Voir aussi 6-10-6 du rapport de la Commission</p>
	<p>Il y a un secteur à haut potentiel agricole et viticole à préserver sur Chasse qui n'apparaît pas dans la carte de synthèse du SCOT, est-il possible de l'ajouter ?</p>	<p>AGRICULT URE</p>			<p>Dont acte.</p>
	<p>La traversée urbaine de Chasse, doit être apaisée compte tenu du nombre d'infrastructures et de nuisances déjà existantes (pollution et bruit) : un abaissement de la vitesse des autoroutes A7 et A46 au niveau des zones urbanisées, des murs anti-bruits le long de la voie ferrée existante... Compte tenu de ce bassin de vie à fort potentiel démographique, il serait logique de ne pas mettre en danger les habitants actuels et futurs par un accroissement exponentiel de la pollution et du transit. Deux requalifications de traversée urbaine sont prévues dans le SCOT : une entre Chanas et Roussillon et l'autre entre Ampuis et Sainte-Colombe. Sur cette deuxième partie, la requalification devrait s'étendre jusqu'au Nord du territoire.</p>	<p>TRANSPOR TS</p>			<p>Dans sa compréhension de l'observation, il semble à la commission que le niveau de détail à utiliser pour répondre aux conséquences de la requalification des traversées urbaines indiquées est plutôt celui des PDU associés aux agglomérations concernées. Le SCoT mentionne bien les projets principaux de requalification urbaine à déployer à l'échelle du SCoT.</p>

	Quels vont être les effets pour le Nord du territoire du renouvellement urbain de la zone économique « SIP Loire-sur-Rhône » préconisée dans le SCOT, en termes de pollution, augmentation des transports, dangerosité ? Comment vont être assimilés les poids lourds supplémentaires sur ce bassin de vie ?	TRANSPOR TS			Le SCoT indique la destination prioritaire de cette zone pour l'accueil d'entreprises utilisant la voie ferrée et le fleuve pour le transport. La commission considère que c'est une bonne orientation pour limiter l'impact routier en km lié à la mise en place de nouvelles entreprises. Voir aussi 6-2-1 du rapport de la Commission
	Enfin, j'émetts une réserve sur le projet de contournement viennois tel que décrit dans le DOO p.109-110 : ce contournement est nécessaire, surtout depuis le déclassement de l'A7 par la Métropole, mais il doit se réfléchir à l'échelle du territoire tout entier. En effet, le projet actuel vise à relier par l'est les autoroutes A7 et A46, ce qui reviendrait à un « Shunt » un peu plus élargi, mais les conséquences pour les habitants au Nord du territoire, déjà saturé, n'ont peut-être pas été mesurées. Un contournement à une échelle plus large pourrait être étudié, entre Reventin-Vaugris et l'autoroute A432 au niveau de Grenay.	TRANSPOR TS			Une appréciation sur l'alternative d'échelle plus large (A432 prolongée vers le sud entre Grenay et Reventin sud) a déjà été donnée par la Commission en réponse à l'observation N° 13. Le projet actuel limité seul tracé Est-Nord présenté dans le SCoT, est destiné à collecter les flux routiers venant de l'Est pour leur éviter de passer par Vienne. Il se complète, pour les habitants venant du Sud, par un demi-échangeur à Vienne Sud pour un accès vers l'agglomération lyonnaise par l'A7 sans devoir traverser Vienne
CC PAYS DE L'OZON - Observation 30	Avis favorable avec une réserve				
	réserve concernant l'opportunité de réaliser une liaison Est-Nord entre la RN7 et la RD75-RD502 qui aura un impact certain sur le territoire communautaire	MOBILITES	DOO		La commission prend acte de l'observation et estime qu'une concertation plus élargie avec d'autres EPCI et départements concernées permettrait de mieux pondérer cette «réserve».
	souhait d'une réflexion élargie en vue de permettre un contournement routier de l'agglomération viennoise efficient au regard des difficultés déjà existantes et que soit mise à l'étude la possibilité de prolongement de l'autoroute A432 jusqu'à Reventin		DOO		Commentaires de la commission déjà donnés aux observations N° 13 et 29.
	approuve le positionnement des élus du territoire du SCOT des Rives du Rhône concernant l'opposition au shunt de Ternay		DOO		Dont acte par la commission.
Observation 31 - Sabrina LEFEVRE - Observation 47	Demande de classement de la parcelle AD628 à Ville-sous-Anjou en zone constructible. Demande d'explication quant aux motivations liées au courrier de refus de classement envoyé par le SMRR. Demande de révision de la position du SMRR.	PLU			Le PLU de ville-sous-Anjou doit être compatible avec le SCoT, et non l'inverse...
	Demande d'explication sur les densités et objectifs de production de logements pour Ville-Sous-Anjou	HABITAT			La commission souligne que les objectifs de densité 20 logts/ha et de construction maximale de 5,5 logements / an / 1000 habitants dans cette commune doivent s'analyser à l'échelle de la commune, et dans le temps.
Observation 32 - Anonyme	Développement du tourisme sur le secteur géographique d'Annonay avec mise en valeur des patrimoines historiques et géographiques	TOURISME			Dont acte

Observation 33 - Christophe LECUREUX	<p>A la lecture du DAAC et des cartes présentées en page 39 et 40, il est à remarquer, que les tâches jaune et rouge délimitant les zones commerciales n'intègrent pas l'existence de notre zone commerciale, à savoir le site du Drive E.Leclerc (1) (Activité Drive, Station service, Dépôt de Fuel et location de Véhicules et construction de locaux commerciaux suite à l'obtention d'un PC purgé).</p> <p>Ce drive est situé en face de la Mairie de SAINT-CLAIR du RHÔNE, Route du Péage D4 et inscrit dans le PLU de la commune en zone Uec à vocation commerciale.</p> <p>Nous souhaiterions que cette zone existante soit traitée en jaune (proximité) ou en rouge (périphérie) et que soit aussi pris en compte notre futur projet d'extension de la zone Drive (2) au travers de futurs commerces Non Alimentaire (équipement de la maison et de la personne).</p> <p>Ce projet est porté d'un commun accord avec la municipalité de SAINT-CLAIR du RHÔNE, et celle-ci modifiera la zone d'extension de Ue en Uec, afin de pouvoir déposer un PC afin d'obtenir les autorisations nécessaires. C'est pour cela que nous souhaitons apparaître au SCOT de manière précise afin d'éviter toute ambiguïté future.</p>	COMMERC E	DAAC	39	<p>Comme indiqué au chapitre 6-3-2, la commission demande que le secteur d'implantation périphérique de St Clair du Rhône (p.39 du DAAC) corresponde mieux à la réalité actuelle des commerces existants. Par contre, en référence à la politique générale du SCoT de maîtriser le rythme de création de m² commerciaux en périphérie, elle n'est pas favorable à une extension de ce secteur.</p>
CC Entre	Avis favorable avec 4 réserves et des observations				

Bièvre et Rhône (observation n°34 et n°40)	<p>La rédaction actuelle du SCOT fait d'Axe 7 un site économique priorisé de niveau métropolitain à vocation logistique malgré l'absence de desserte par deux modes de transports, au motif de sa proximité avec le pôle multimodal INSPIRA. Le développement d'AXE 7 avec comme pôle multimodal INSPIRA, va générer une croissance forte du trafic poids lourds dans l'agglomération de Roussillon - Saint Rambert d'Albon sur les infrastructures routières débouchant sur le giratoire de Chanas en raison du brouettage entre les deux sites et de l'absence d'échangeur nord pour Axe 7. Quel avenir pour l'échangeur et le rond-point de Chanas ? Comment gérer la croissance du trafic poids lourd sur la N7 au-delà de la croissance endogène d'INSPIRA? Quelle progressivité du développement de la zone Axe 7 en lien avec l'adaptation des infrastructures routières ? Autant de questions non réglées à ce jour ! Nous considérons qu'il n'est pas possible d'utiliser ce critère de distance géographique par rapport à INSPIRA pour valider le développement d'Axe 7 et de prendre en compte la multimodalité d'INSPIRA pour autoriser la monomodalité d'Axe7. Il apparaît aujourd'hui que le développement de ces 2 zones ne peut se faire simultanément sauf à prioriser de fait le site monomodal d'Axe 7 dont les critères d'accueil des entreprises sont beaucoup plus souples qu'INSPIRA notamment du fait de l'absence d'exigence de multimodalité. Une telle position ne pourrait constituer qu'un signal fort en faveur du développement de la circulation des poids lourds ce qui va à l'encontre des efforts entrepris pour améliorer la qualité de l'air. Nous considérons que le SCOT doit au contraire prioriser clairement la zone INSPIRA en indiquant que l'existence des équipements multimodaux d'INSPIRA et de ses infrastructures routières liées ainsi que l'accueil sur ce site de nouvelles entreprises utilisatrices de la multimodalité constituent des préalables obligatoires au développement d'Axe 7.</p>	ECO	DOO	7	La CE considère très pertinentes les remarques de la CC Entre Bièvre et Rhône et demande aux instances du SMRR de les examiner attentivement et en particulier de prendre en compte la non-multimodalité d'Axe7 et les augmentations de trafic routier créés par cette zone d'entrepasage.
	<p>En prescription il est mentionné « des parcs tertiaires peuvent également être développés à proximité des lieux de centralité et des gares sur tout le territoire », ce qui exclut de fait toute possibilité de développement tertiaire sur la zone des Neves qui possède pourtant un très fort potentiel en la matière. EBER demande que la zone des Neves soit explicitement autorisée à accueillir des activités tertiaires grâce à la qualité de sa desserte en transport urbain et sa situation de cœur de grande zone d'activité.</p>	TERTIAIRE	DOO	21	Une précision devra être ajoutée dans le texte pour rappeler que le secteur Nèves - Green 7 - gare de Salaise est bien une centralité pouvant accueillir des activités tertiaires.

	On peut noter l'absence de la commune de Chanas en tant que pôle commercial de périphérie (DOO et DAAC). Si sa population est inférieure à 3500 hab, elle représente néanmoins un potentiel commercial et artisanal important avec le parc du soleil. Ceci implique une impossibilité de développer du commerce d'importance (>300 m2) sur cette même zone ni l'extension de celles de moins de 300m2. Cela la condamne à la reconversion en zone artisanale ce qui n'est pas acceptable. Il est donc demandé que la commune de Chanas soit classée comme pôle commercial de périphérie.	COMMERC E	DOO	26	La commission est favorable à inclure dans la zone rouge du secteur d'implantation périphérique de Jonchain et Green 7 (DAAC page 45), au sud-est, le Parc du Soleil, en prolongement de la zone des Justices.
	De même, Revel Tourdan est qualifiée de pôle commercial de périphérie dans un pôle de proximité intercommunal. Mais, au vu de sa situation géographique et de son rôle économique et commercial sur les communes aux alentours, ainsi que de la dynamique des entreprises installées, et des projets en cours, nous demandons qu'elle soit requalifiée comme pôle de proximité de bassin de vie pour lui permettre de poursuivre son développement et ses services.	COMMERC E	DOO	26	En référence au chapitre 6-3-2, le SMRR fait référence à d'autres sites de même nature tel que Hauterives, Pélussin, Villette de Vienne, Satillieu.... qui ne bénéficient d'aucun hectare mobilisable, aussi la commission d'enquête ne voit pas pourquoi ce seul site de Revel Tourdan devrait bénéficier d'une telle extension. Par contre, elle prend acte que la surface libre de toute occupation sera portée de 1.5 ha à 2 ha.
	En prescription il est spécifié que les ensembles commerciaux préexistants dans les localisations de périphéries peuvent s'étendre de manière limitée (maximum 10% d'unités commerciales de - de 300 m2) « uniquement dans un objectif d'amélioration qualitative des équipements commerciaux ». Cette prescription est trop imprécise: en quoi une extension limitée n'est pas qualitative ? Cette prescription est trop restrictive : « ces extensions ou tout autre projet nouveau ne doivent pas générer d'extension foncière » alors que ces sites ont une utilité pour les commerces incompatibles avec une implantation en tissu urbain. Nous demandons donc une clarification de la rédaction de cette partie et la possibilité d'étendre les pôles commerciaux de périphérie pour les projets supérieurs à 300 m2 de surface de vente ou incompatibles avec une implantation en tissu urbain.	COMMERC E	DOO	27	Pour le SMRR, « <i>maintien de la rédaction en l'état. Pour rappel, cette rédaction laisse une marge de manœuvre pour l'accueil de commerces de -300 m² pour les ensembles commerciaux périphérique alors que la création de nouveaux commerces de -300 m² est interdite hors des centralités.</i> » Avis conforme de la CE
	En prescription, même si le SCoT demande que les cartes soient déclinées à une échelle plus précise, il est très important que dans les cartes prescriptives, les limites de zone soient les plus fines possibles pour ne pas laisser libre court à l'interprétation. En l'état actuel, l'échelle de ces cartes est insuffisante.	ENVIRO	DOO		Très grand problème de lisibilité des cartes schémas... Le SMRR précise que « <i>les cartes seront intégrées en HD. Elles seront aussi jointes au document du SCoT en grand format</i> » Dont acte.
	sur le corridor de la Sanne, le relais Giraud, très utilisé par les transporteurs routiers, notamment ceux transitant localement sur les zones économiques est localisé à l'intérieur du corridor écologique. Cet établissement et son parking ont un rôle spécifique aussi bien dans le domaine économique que social et ne doivent pas être remis en cause. Nous demandons donc un tracé du corridor qui exclut ce tènement afin de ne pas bloquer un futur développement du site.	ENVIRO	DOO		La commission d'enquête est favorable à la modification du tracé du corridor écologique de manière à exclure strictement l'établissement.

<p>Le Zoom graphique sur l'agglomération de Roussillon fait apparaître des limites à l'urbanisation qui sont soit « intangibles », soit « souples ». Le caractère très découpé et continu de ces limites ne laisse que peu de liberté d'appréciation et est très directif. En raison du lien évident avec l'élaboration des projets politiques locaux, il est préférable que ces traits ne soient pas découpés à la parcelle (ce qui semble être le cas), que les EPCI et communes les précisent dans les PADD et que le SCOT laisse des marges d'adaptations pour les limites souples «à enveloppes constantes » (c'est à dire sans consommation de foncier supplémentaire) pour améliorer la pertinence et l'évolution de certains projets.</p>	SAARRA	DOO	157	<p>La Commission d'Enquête peut accepter cette demande « <i>que le SCoT laisse des marges d'adaptations pour les limites souples «à enveloppes constantes » <u>si et seulement si</u> « c'est sans consommation de foncier supplémentaire, pour améliorer la pertinence et l'évolution de certains projets.</i> »</p>
Remarques et observations				
<p>Remarque générale : ajouter sources, logos, barres d'échelle et flèche Nord sur toutes les cartes. Modifier nom Entre Bièvre et Rhône dans le texte, sur les cartes, les tableaux,...</p> <p>Carte p.17 (Fig 1.0.2) : limite CCPaR / CCTB à enlever Carte p.31 (Fig 1.2.9) : SMIRCLAID à enlever Carte p.38 (Fig 2.1.2) : limite CCPaR / CCTB à enlever Carte p.88 (Fig 2.3.8) : compléter titre par élément souligné : "Taux de ménages en précarité et vulnérabilité énergétique dans l'habitat en 2015" Carte p.94 (Fig 2.4.3) : limite CCPaR / CCTB à enlever Carte p.121 (Fig 3.1.1) : limite CCPaR / CCTB à enlever Tableau p.123 (Fig 3.1.3) : Modifier titre : il y a 10 et non 9 sites économiques niveau SCoT Cartes p.172 (Fig 3.4.8) et p.173 (Fig 3.4.9) : Enlever "limite des académies" de la légende Carte p.256 (Fig 4.2.11) : SMIRCLAID à enlever Carte p.413 : Erreur sur le foncier disponible de la ZIP : 127 ha et non 179 ha Tableau p.415 : corriger nom Vienne Condrieu Agglomération</p>	Erreurs techniques	DIAG		A rectifier
<p>Tableau p.68 : les chiffres ne sont pas corrects ou mal expliqués. Ils comprennent le foncier théoriquement consommé pour l'habitat si jamais les logements à produire sans foncier l'étaient en extension.</p>	Erreurs techniques	RP	68	A rectifier
<p>Carte p.12 : limite CCPaR / CCTB à enlever Carte p.28 : supprimer le « p » sur Le Péage de Roussillon</p>	Erreurs techniques	PADD		A rectifier

<p>Bien que le DOO ait été réalisé globalement avant le 01 janvier 2019, il a été arrêté le 14 février, donc après la fusion. Il faudrait donc remplacer la Communauté de Communes du Pays Roussillonnais et la Communauté de Communes du Territoire de Beaurepaire par Communauté de Communes Entre Bièvre et Rhône, chaque fois que ces anciennes dénominations sont citées.</p> <p>Page 3 Inscrire en « gras » l'information sur les illustrations graphiques « Les cartes et schémas ont une valeur prescriptive, sauf mention contraire indiquée sur le document graphique ». Il est en effet essentiel pour le lecteur d'avoir cette information pour la suite de sa lecture du document.</p> <p>Modifier les cartes p7 du DAAC et p26 du DOO pour supprimer le « p » sur Le Péage de Roussillon</p> <p>P41 du DAAC supprimer les informations liées au secteur d'implantation périphérique pour la fiche du Péage (carte, tableau, nouveau foncier en zone périphérique) puisqu'il n'y a plus de pôle périphérique</p> <p>Supprimer la centralité du Péage qui apparait sur la fiche de la polarité de Roussillon (d'autant plus qu'elle apparait avec l'ancien périmètre de centralité)</p> <p>Carte p.19 du DOO : limite CCPaR / CCTB à enlever</p> <p>DAAC p.35 faire toucher les localisations bleu et rouge (agrandir légèrement la zone bleue vers le sud)</p> <p>p156 : mauvais tracé de l'espace agricole stratégique à Beaurepaire de la ZA de la maladière et de la zone ... [manque la fin]</p> <p>Page 15 : Orthographe : Champlard et non Chamlard et la Maladière au lieu de Maladières</p>	Erreurs techniques	DOO / DAAC		A rectifier
<p>page 27 : Le rappel de mise à jour des documents d'urbanisme, en bas de page, n'est pas nécessaire du fait de l'indication en tant que prescription.</p>	Erreurs techniques	DOO	27	Référence non trouvée.
<p>page 30 Développement commercial durable : Le SCoT mentionne les 3 piliers d'un développement commercial durable : les qualité, accessibilité, complémentarité. Le terme « complémentarité » ne se retrouve pas dans le texte alors qu'il est considéré comme un des 3 piliers d'un développement commercial durable. Il semble être remplacé par qualité environnementale, page 31, qui n'est pas introduite dans ce ... [manque la fin]</p>	Erreurs techniques	DOO	30	La commission constate, en effet, dans le DOO page 30, le titre : « Qualité, accessibilité complémentarité, les trois piliers d'un développement commercial durable » ; mais le terme complémentarité ne se retrouve pas dans le texte qui suit. La commission prend acte de la réponse du SMRR comme quoi « la complémentarité apparait dans la question des liens entre les centres villes et les zones périphériques. » mais elle estime qu'il est indispensable de clarifier la rédaction de ce paragraphe.
<p>p157 à 159 La qualité des cartes du document ne permet pas une précision suffisante au vu de la valeur prescriptive du document. En considérant que ce document est prescriptif, au vu de son échelle et de l'épaisseur des traits, c'est plus le principe de ce schéma qui devrait être prescriptif plutôt que le schéma</p>	Cartes	DOO	157-159	Très grand problème de lisibilité des cartes schémas... Le SMRR précise que « les cartes seront intégrées en HD. Elles seront aussi jointes au document du SCoT en grand format » Dont acte.

<p>La recommandation que le Syndicat mixte du SCOT soit le lieu d'échanges réguliers entre EPCI sur les enjeux de coopération économique pose la question de la compétence d'un tel syndicat sur ces sujets (cf statuts). Au-delà de la seule structure, il peut apparaître surprenant de l'inscrire dans le DOO. Ces observations ne remettent bien sûr aucunement en cause le bien-fondé de telles dispositions dans le cadre de dialogues « inter territorial ».</p>	ECO	DOO	10	Au vu des réactions de certains EPCI sur les projets sur leurs territoires voisins, une recherche de coopération s'impose...
<p>Concernant la description du projet INSPIRA, le descriptif ne correspond pas au schéma portuaire de la métropole lyonnaise et ses territoires d'influence. Ces enjeux mériteraient des compléments au regard notamment des divers arrêtés préfectoraux.</p>	ECO	DOO	10	A rectifier
<p>Concernant la compensation, la rédaction du SCOT en fait une règle mathématique simple (200 %) avec un risque de plus grande contrainte par rapport au SDAGE. Une reprise de la rédaction de la note technique du SDAGE d'avril 2017 (point 2.5) aurait été préférable : Le ratio de 200 % pour la surface de compensation totale constitue une "valeur guide". Ceci signifie qu'il est possible de moduler ce ratio à la marge, sur la base d'un argumentaire présenté par le pétitionnaire, au regard notamment du bilan fonctionnel effectué sur les mesures relatives à la compensation minimale. En d'autres termes, si le bilan fonctionnel montre que l'opération conduit à un gain fonctionnel suffisant, et si la valeur guide de 200 % peut difficilement être atteinte, alors une modulation du ratio à la baisse est acceptable (en diminuant la surface des mesures de compensation complémentaires). A l'inverse, si le gain fonctionnel paraît suffisant, le ratio surfacique pourra être augmenté sans qu'il ne soit fixé de valeur plafond.</p>	ENVIRO	DOO	59	Il est bien précisé dans le DOO (page 59) que « cette compensation doit viser une valeur guide de 200% de la surface perdue. »
<p>En recommandation, même si effectivement la nappe alluviale du Rhône court-circuité du Péage de Roussillon peut apparaître en déséquilibre quantitatif, il est plutôt à noter une hausse générale du niveau de nappe lié à l'augmentation des débits réserves et à une remise en eau des lînes, ainsi qu'à une réduction très significative des débits d'eau pompés dans la nappe par les industriels. L'état général des milieux humides est plutôt en phase d'amélioration que de dégradation.</p>	EAU	DOO	69	La commission demande au SMRR de vérifier les éléments présentés dans l'observation relative à la nappe alluviale du Rhône court-circuité du Péage de Roussillon avant de compléter le DOO.
<p>Le SCot introduit la notion d'espace de bon fonctionnement. Il aurait pu être intéressant de reproduire ici le travail du SAGE Bièvre Valloire qui a achevé ce travail de définition dans un document actuellement validé. Cela éviterait une révision du SCOT et donc des PLU à deux vitesses sur ce point. A défaut, une valeur de 10 m est retenue en dehors des zones urbanisées. Il aurait été utile de préciser ce qui est concerné par la notion de « zone urbanisée » auquel il est fait référence pour faciliter sa mise en œuvre (toutes les zones « U » des PLU ?)</p>	EAU	DOO	70	Le DOO devra indiquer qu'il est nécessaire de se rapprocher de la structure porteuse du SAGE pour prendre en compte les espaces de bon fonctionnement des cours d'eau (ou de l'EP SCot s'il n'y a pas de SAGE). Le SMRR précise que « les zones urbanisées sont les zones déjà construites et qui peuvent donc comporter des constructions existantes à moins de 10 m du cours d'eau (exemple : la Gère dans Vienne). »

	Concernant les matières dangereuses, le projet de SCOT parle d'une obligation multimodale pour des implantations industrielles utilisant d'importantes quantités de matières dangereuses. Il est indispensable que le SCOT définisse la notion de « importante quantité » qui ne veut rien dire.	RISQUE	DOO	82	La notion « d'importantes quantités » est la demande première du pétitionnaire et devrait pouvoir être précisée (état de la réglementation en la matière). La commission demande que soit justifiée sur le fondement de critères objectifs (état de la réglementation) le passage en simple recommandation des orientations relatives au transport des matières dangereuses. La reformulation de la dernière phrase de la prescription relative aux nouvelles implantations industrielles utilisant des procédés mettant en œuvre d'importantes quantités de matières dangereuses doit pouvoir être expliquée. A défaut, cette reformulation ne plaide pas en faveur de la volonté affichée du SCOT d'avoir à assurer la sécurité des personnes. La protection des populations passe par la prise en compte de ces aléas dans les documents de planification
	La route Beaurepaire Vienne, pourtant utilisée en 2008 (INSEE) par 832 actifs de Beaurepaire travaillant sur Vienne et une partie des 680 actifs travaillant sur Lyon n'est pas prioritaire pour le SCOT en matière de développement de liaisons de transport en commun. Cette position est surprenante car tous les reports de cette partie du territoire d'EBER ne pourront se faire sur la gare de péage de Roussillon et en opposition avec le souhait du SCOT de développer des liaisons est – ouest. Il pourrait être intéressant de la considérer au même titre que la liaison Beaurepaire-Chanas	TRANSPOR TS	DOO	96	Avis favorable de la commission au rajout suggéré par l'observation.
	Aménagement des pôles gare. Les PPRT des plateformes chimiques de Saint-Clair-du-Rhône et de l'agglomération Roussillon – Saint-Rambert-d'Albon sont approuvés et non en cours d'élaboration.	TRANSPOR TS	DOO	98	La Commission confirme l'approbation des PPRT mentionnés.
	En prescription, au niveau des franchissements du Rhône, il n'est fait aucunement mention du pont de Condrieu qui est stratégique au même titre que St Vallier ou Ampuis et qui accueille en outre régulièrement le franchissement par des groupes de scolaires sur des trottoirs très étroits. Il est essentiel de compléter ce document.	TRANSPOR TS	DOO	104	Avis favorable pour compléter le document.

	La commune de Vernioz n'apparaît pas dans la liste des communes affectées à un territoire, il n'y a donc pas la visualisation de sa production de logements ni de sa densité d'habitation.	HABITAT	DOO	119	Vernioz a un objectif de production maximum de 6 log/an/1000 hab. pour une densité moyenne de 25 log/ha
	Les communes de La Chapelle de Surieu et de St Romain de Surieu sont classées dans le « Piémont de Bonnevaux ». Il n'y a pas de raison objective de ne pas les positionner dans les « Balmes et couronnes viennoises » par analogie avec Assieu ou encore Ville sous Anjou.	HABITAT	DOO	119	Ces deux communes ont un nombre d'habitants et des caractéristiques (localisation, desserte,...) plus proches des communes du "Piémont de Bonnevaux"
Observation n°35 - Georges MONTAGNE	Préoccupations sur la ressource en eau. Renvoie aux dispositions du DOO p.66-67 qui insistent sur la nécessaire vigilance sur cette question (non dégradation et vulnérabilité des ressources...). Parallèlement constat de parcelles plantées de maïs "allègrement arrosées en plein soleil". Urgence d'agir vis à vis du dérèglement climatique. Pourquoi la culture d'une plante tropicale comme le maïs n'est pas purement et simplement interdite en France métropolitaine afin de préserver la ressource en eau. Pourquoi le SCoT n'est-il pas en mesure de prescrire une telle mesure, au nom du simple principe de précaution si souvent invoqué mais si peu appliqué ?	DOO			Ne relève pas de la compétence du SCoT. Le SCoT ne peut pas légalement réglementer les types de cultures à autoriser ou non.
Observation 36 - Alain GIRARDET pour le Collectif citoyens-agissons	[résumé du courrier] Les polarités de Saint-Clair du Rhône et Roussillon sont amenées à se développer et accueillir de nouveaux habitants dans des proportions importantes alors que le secteur est une des régions les plus polluées de France en particules fines et ozone, cumule les pollutions de l'air (industrie, transports) en plus des pollutions terrestres et végétales, secteur proche d'une centrale nucléaire âgée et d'établissements chimiques et industriels classés SEVESO et qui devraient en accueillir de nouveaux sur INSPIRA (l'alternative au productivisme qui nous mène droit dans le mur n'est pas envisagée dans le projet de SCoT) ainsi que des incinérateurs de déchets. Nous estimons déraisonnable voire criminel d'inciter la population à habiter dans une zone très polluée (taux de polluants les plus élevés de notre secteur géographique). Les habitants qui habitent sur place fuient ces zones pour leurs loisirs et génèrent des déplacements domicile - loisirs équivalents voire supérieurs aux déplacements domicile-travail. Il serait préférable de développer l'habitat loin des zones polluées et soumises aux risques industriels et nucléaires tout en développant une offre de TC et la promotion du covoiturage. Limitons les dégâts et arrêtons d'aggraver les risques.				Les élus du territoire partent d'un constat « partagé » des problématiques que soulève une concentration des activités et des infrastructures, laquelle expose la population à de fortes nuisances. Les enjeux d'avenir sont identifiés dans les différents documents du SCoT, savoir : La prise en compte par les documents de planification des dispositions propres à permettre la protection des populations, L'amélioration de la connaissance et du suivi de la qualité de l'air, La réduction des émissions de polluants et gaz à effets de serre, La reconversion des sites potentiellement pollués et anciens sites industriels. Partant d'un existant, le SCoT inscrit son action dans le temps pour répondre aux exigences environnementales et à la nécessité reconnue d'une transition énergétique maîtrisée. La commission d'enquête partage cette analyse.

Observation n°37 - Olivier CRENN	[résumé du courrier] Regrette les choix retenus dans le SCoT : croissance ; non prise en compte de la fragilité des ressources; bilan environnemental et médical "terrifiant"; construction d'un territoire "grisonnant"; risques de catastrophe industrielle; pollution. Associations et partisans de la transition sociale auraient pu proposer des projets viables économiquement et spécialement en respect avec les accords de Paris pour faire de notre territoire une terre de l'exemplarité. Reste à disposition pour toute réflexion a une autre vision de l'avenir de notre territoire.				Dont acte
Observation 38 - Indivision Dumoulin, Famille Mignard et Famille Genest	<p>Remarques portant sur le secteur de Beaurepaire</p> <p>Les transports en commun : problème crucial pour notre communauté de communes : aller à Vienne pour prendre le train : impossible, surtout au moment des vacances scolaires</p> <p>La ZPPAUP à Revel (commune de Revel-Tourdan) est à bien des égards un ensemble de contraintes pour le développement de la commune : panneaux solaires sur les bâtiments publics et les maisons particulières</p> <p>La préservation de la biodiversité passe avant tout par l'aménagement sur les établissements publics et privés de systèmes permettant la nidification des hirondelles, des martinets, des chouettes chevèches, écrevilles,...</p> <p>Hormis sur ces points de détail vécus par nous quotidiennement, les points forts de ce projet de SCoT nous semblent très bien et souhaitables</p> <p>[résumé du courrier d'accompagnement] Opposés à la réalisation de la ZAC de Champlard, là où elle est prévue (car non opposés au développement de l'activité sur la commune de Beaurepaire). Champlard située sur de très bonnes terres agricoles. De même, l'impact paysager sera très fort avec des points de vue identifiés sur la carte dans le SCoT notamment. Le principe JERC devrait être appliqué avec "éviter" en priorité.</p> <p>[résumé du courrier d'accompagnement] Opposés au changement d'orientation d'aménagement pour les parcelles situées le long du chemin des Barrières, dans le prolongement du lotissement existant. Les terres agricoles sont de faible qualité, ces terrains sont situés en continuité du bâti et étaient situés à l'intérieur de la "limite de principe à très long terme" de l'urbanisation dans le SCoT de Grenoble</p>	<p>TRANSPORTS</p> <p>URBANISME</p> <p>ENVIRO</p> <p>ECO</p> <p>URBANISME</p>	<p></p> <p></p> <p></p> <p>DOO</p> <p>DOO</p>	<p></p> <p></p> <p></p> <p>156</p> <p>156</p>	<p>Motivation pertinente de l'observation. Le SCoT indique bien la nécessité d'améliorer l'offre de transport en commun pour réduire l'autosolisme et invite les EPCI à se concerter pour optimiser l'offre de ces derniers et à interagir avec la Région pour prioriser les améliorations en transports interurbains. Le § 6-10-7 du rapport de la Commission rappelle les objectifs du projet de SRADDET en transports. Ceux du SCoT sont cohérents avec ces derniers</p> <p>La commission précise que les ZPPAU ne sont pas de la compétence d'un SCoT, mais relèvent de l'État et des communes concernées .La commission d'enquête recommande à l'auteur de l'observation de rencontrer le maire de Revel</p> <p>La réponse du SMRR qui précise que : « p.64 du DOO, le SCoT intègre une recommandation allant dans ce sens, en parallèle d'autres prescriptions et recommandations pour favoriser un urbanisme intégrant les principes de "biodiversité positive" » est satisfaisante.</p> <p>Dont acte.</p> <p>Le SCoT des Rives du Rhône a réduit la surface autorisée pour le développement de la ZAC de Champlard par rapport à ce qui est classé dans le PLU de Beaurepaire en vigueur au moment de l'arrêt du SCoT Cf. 6.2-2 du chapitre 6 du rapport.</p> <p>La commission indique que, le schéma cité n'étant pas prescriptif, il revient au PLU de Beaurepaire, en cours d'adoption, d'identifier à la parcelle, les parcelles " espaces agricoles stratégiques" et de délimiter ainsi les parcelles qui pourraient être urbanisées, car de plus faible valeur agricole</p>

Observation 39 - M. LECOLVEZ	Je demande des réunions publiques pour être informée du SCoT et donner mon avis avant l'enquête publique	PROCEDURE			3 réunions publiques ont été organisées en décembre 2018 à Vienne, Saint-Maurice-l'Exil et Annonay afin de présenter le SCoT à la population. Au cours de l'enquête publique (du 5 juin au 5 juillet 2019), 32 permanences où il était possible de rencontrer les commissaires enquêteurs afin d'être informé sur le projet ont été organisées sur l'ensemble du territoire (dont 3 à Beaurepaire).
	Comment faire renaître les commerces à Beaurepaire et ailleurs	COMMERC E			En référence au chapitre 6-3-2, la commission approuve la priorité clairement affichée par le DOO et le DAAC sur le renforcement du commerce de centre-ville. Mais elle considère que le dynamisme du commerce des centres villes ne dépend pas du SCoT mais d'un travail partenarial entre les EPCI, les communes et les associations de commerçants
Observation n°40 - EBER	Idem observation n°34				Cf. observation 34
Observation n°41 - Quentin GASBARRE - Michel CRESPI	Remarques sur les <u>zones commerciales de Salaise sur Sanne : Jonchain et Champ-Rolland</u> situées dans le secteur du PPRT (pôle majeur du SCoT). 1/ Inquiétudes vis à vis du fait que la <u>cartographie</u> p46 n'identifie pas l'ensemble de la zone d'aménagement économique Champ-Rolland comme zone à vocation commerciale. Cette zone est essentiellement orientée vers l'ameublement et l'équipement de la maison, qui relèvent de la rubrique « fréquence d'achat exceptionnel », réclamant des formats de vente importants en termes de surface et nécessitant du stationnement (articles encombrants). Elle abrite en complément du bricolage, jardinage petits matériaux + des activités de services ou de l'artisanat. De son côté Green 7 est majoritairement orienté sur l'équipement de la personne. Il s'agit d'un pôle différent et complémentaire des pôles de Champ Rolland et Jonchain. Problème de cohabitation des différentes familles de commerces juxtaposés sur le même type de locaux. Par ailleurs, le prix locatif dans les Retails est inabordable pour l'ameublement. La zone historique « Champ-Rolland et Jonchain » est une zone majeure régionale pour l'équipement de la maison. 2/ Pour garantir la pérennité des zones existantes, il faut notamment permettre la mutabilité des commerces en services et réciproquement.	COMMERC E	DAAC	P.45-46	Erreur matérielle sur la partie sud-est de la zone de Champ Rolland le long de la RN 7 qui devait bien être classée en secteur préférentiel pour le maintien et le développement du commerce A rectifier En référence au chapitre 6-3-2, la commission d'enquête prend acte de la modification de la partie Est de Champ Rolland mais elle estime que le classement de l'impasse Renivet qui n'est certes pas « commerce de détail » mais plutôt automobiles donc commercial (DOO page 23) sera difficile à définir dans le cadre du document d'urbanisme de Salaise et de son zonage.

	<p>La majeure partie de Jonchain et Champ-Rolland est concernée par le PPRT. La Sous-Préfecture et la DREAL ont reconnu que compte tenu de la faible fréquentation de nos établissements d'ameublement, notre zone commerciale pouvait rester dans le périmètre du PPRT.</p> <p>Ajouter aujourd'hui de nouvelles contraintes dans le cadre du DAAC, c'est condamner les commerces existants. Il faut permettre la mutabilité, l'adaptabilité de ces zones d'ameublement qui de toute façon ne pourront jamais s'implanter en centre-ville, dans les Retails Park ou activités nécessitant des surfaces inférieures.</p>		DAAC	P.45-46	<p>La commission ne peut que confirmer la réponse apportée par le SMRR : « <i>La volonté des élus est de ne pas étendre les zones commerciales périphériques et de ne pas aggraver l'exposition des populations aux risques. Il reste des possibilités de développement commercial en renouvellement urbain et en densification au sein des zones commerciales existantes</i> » mais elle s'interroge sur une des nouvelles contraintes de déplacement des commerces et la maîtrise d'ouvrage possible pour une telle opération, en particulier pour les questions financières liées aux acquisitions des fonds de commerce, des murs, des terrains, et ce, avec un devenir très hypothétique de cette zone de Champ Rolland qui en aucun cas, du fait du PPRT, ne peut recevoir des activités à forte présence d'employés et/ou de clients et bien sûrs de l'habitat.</p> <p>Aussi la commission demande que la contrainte de déplacement des commerces ne soit pas envisagée dans le cadre du DAAC.</p> <p>Cf § 6-3-2 du chapitre 6 du rapport d'enquête.</p>
Observation n°42 - Mairie de Revel-Tourdan	<p>Demande de modification de classement, de pôle de périphérie à pôle préférentiel, de la ZAC "Etang Girard" + demande que la surface libre de toute occupation soit portée à 2 hectares (maintien du périmètre actuel de la ZAC sur la partie nord à vocation commerciale). Information : projet de développement commercial avec permis de construire déposé le 01/07/19</p>	COMMERC E	DAAC	P37	<p>En référence au chapitre 6-3-2, le SMRR fait référence à d'autres sites de même nature tel que Hauterives, Pélussin, Villette de Vienne, Satillieu..... qui ne bénéficient d'aucun hectare mobilisable, aussi la commission d'enquête ne voit pas pourquoi ce seul site de Revel Tourdan devrait bénéficier d'une telle extension.</p>
Observation n°43 - Daniel LOUISE - RIBIERE	<p>D'après le DAAC, les parcelles 827 & 828 (environ 2.6 ha) pourraient ne plus faire partie de la zone commerciale des Justices. Terrains aujourd'hui classés en UEj autorisant ainsi l'implantation de commerces. D'ailleurs toute cette zone est actuellement occupée quasi exclusivement par des commerces. Les 2 parcelles citées font partie inhérente d'un tènement ayant fait l'objet d'un Permis d'Aménager délivré le 16 Février 2012. Elles représentent la dernière partie de ce programme jouxtant l'autoroute, et sont dans le prolongement direct de l'empreinte rougeâtre que j'ai cru déceler dans le document DAAC de révision du SCOT. La cohabitation entre activité commerciale et artisanale ne ferait pas bon ménage et risquerait plutôt de nuire à la cohérence même de cette zone. Etant données les limites floues du DAAC, demande confirmation que ces terrains pourront rester à vocation commerciale.</p>	COMMERC E	DAAC	p45-46	<p>La commission confirme que ce terrain est situé en dehors de tout zonage DAAC. Il est éventuellement classé à proximité ou en secteur de développement mixte (DOO page 158).</p>

Observation n°44 - Augustin DOUARD (groupe Frey -Green 7)	Courrier complémentaire à celui du 02/07 (cf observation n°49). Concernant le secteur Nord de Green 7. Le groupe Frey est propriétaire de la parcelle AR 282 et dispose de plusieurs promesses de vente sur d'autres parcelles alentours. Comprend que cette parcelle et l'ensemble de ce secteur fait à priori partie d'un secteur de développement mixte, selon le DOO. S'agissant des possibilités d'extensions autour de Green 7 (que ce soit au Sud, au Nord ou sur la ZA des Nèves à l'Est), dans l'hypothèse où le SCoT le permettrait, la société SNC IF Plein Sud entend réaliser des ensembles conservant le même esprit architectural que l'existant. Les promenades piétonnes, les espaces verts ou encore les aires de jeux seront au cœur du projet, afin d'offrir au chaland un pôle commercial cohérent, de qualité et répondant parfaitement à ses attentes. Consciente des problématiques d'intégration des pôles commerciaux de périphérie dans le tissu urbain, la SNC IF Plein Sud aura comme objectif principal de procéder à un développement durable et responsable, et de viser l'obtention de normes environnementales.	COMMERC E	DOO/DAA C		La commission d'enquête considère qu'il n'est pas opportun d'ouvrir à l'urbanisation le secteur situé au nord de green7 dans le souci de préservation des espaces naturels et agricoles et de prise en compte des risques d'inondation
Observation n°45 - Anonyme	Idem observation n°29				Voir observation 29
Observation 46 - SCI SARAYANN	Souhaite savoir si son terrain (zone des Justices entre les terrains bâtis et l'A7) permettra toujours l'accueil de commerces sachant que le PLU actuel de Salaise-sur-Sanne le permet et que la zone est en continuité de la zone commerciale existante.		DAAC	45	La commission confirme que ce terrain est situé en dehors de tout zonage DAAC.
Observation 47 - Sabrina LEFEVRE	Voir observation 31				Voir observation 31
Observation 48 - SEEM Clairidis SAS E. Leclerc	Voir observation 33				Comme indiqué au chapitre 6-3-2, la commission demande que le secteur d'implantation périphérique de St Clair du Rhône (p.39 du DAAC) corresponde mieux à la réalité actuelle des commerces existants. Par contre, en référence à la politique générale du SCoT de maîtriser le rythme de création de m² commerciaux en périphérie, elle n'est pas favorable à une extension de ce secteur.

<p>Observation 49 - François VUILLET-PETITE pour IF Plein Sud (Green 7)</p>	<p>[résumé du courrier] Au regard du DOO, le centre commercial Green 7 ne pourra se développer que par densification sur son foncier actuel, dans des limites de surface de vente par unité commerciale très contraintes et peu adaptées aux formats aujourd'hui souhaités par les enseignes, cette densification voulue par les auteurs du SCoT étant en outre peu compatible avec la possibilité de maintenir des espaces verts et piétonniers de qualité. Il importe donc de modifier les orientations du SCoT de manière que le centre commercial Green 7 puisse se développer, tant par densification que par extension sur le foncier limitrophe lui appartenant</p>	<p>COMMERC E</p>			<p>En référence au chapitre 6-3-2, paragraphe 1, la commission d'enquête considère qu'il n'est pas opportun d'ouvrir à l'urbanisation le secteur situé au nord de green7 dans le souci de préservation des espaces naturels et agricoles et de prise en compte des risques d'inondation. Par ailleurs, des développements sont possibles en imaginant des solutions qui permettent la densification (bâtiments à étages, parking silo ou souterrain,...) tout en conservant les aspects qualitatifs qui constituent un argument commercial pour la zone (végétation, espaces piétons,...). Enfin, concernant les surfaces de vente qui ne correspondraient pas aux demandes des enseignes, la commission adhère aux arguments du SMRR qui rappelle que ces règles seront appliquées sur l'ensemble du territoire des Rives du Rhône, que Salaise-sur-Sanne étant un pôle majeur de périphérie, les surfaces maximales des commerces sont les plus élevées du territoire (avec le pôle de Chasse-sur-Rhône). Par conséquent, le refus d'une enseigne de s'installer sur Green 7 en raison de "surfaces trop faibles des bâtiments" entraînerait tout simplement son refus de s'implanter sur le territoire des Rives du Rhône.</p>
	<p>Le foncier à vocation non commerciale mobilisable pour du commerce au sein de la polarité majeure de Salaise-sur-Sanne, actuellement fixé à 2,8 hectares (dont 2 hectares libres de toute occupation) pour l'ensemble des deux SIP (Green 7 et Jonchain) doit être augmenté pour répondre à l'objectif d'affirmation d'un pôle commercial fort autour de Green 7 en intégrant les 7 hectares de foncier situés au Nord du centre commercial tant au sein de la carte de localisation de Green 7 que du tableau (DAAC p.45-46). - remise en cause de la légalité de l'inscription d'une ouverture possible à long terme de la zone au Nord de Green 7 (une fois les problèmes d'inondation levés et modification du SCoT) ; remise en cause de la possibilité pour le PLUi de modifier la vocation commerciale de la zone commerciale de Chanas dont les commerces ont vocation à être délocalisés au Nord de Green 7 ; remise en cause du caractère inondable de la zone au Nord de Green 7, le PPRI actuel permettant la constructibilité de la zone et le futur n'étant pas encore en vigueur, et sachant que la commune, l'EPCI et IF Plein Sud ont mené des études qui confirment que la neutralité hydraulique peut être assurée sur le site, étude qui sera portée à la connaissance du préfet en charge de l'élaboration du PPRI.</p>	<p>COMMERC E</p>			<p>En référence au chapitre 6-3-2, paragraphe 1, la commission d'enquête s'interroge sur ce présupposé d'une diminution des risques inondation de la Sanne alors même que celle-ci franchit la voie ferrée, obstacle hydro-morphe, et qu'au vu des changements climatiques actuels et futurs le risque inondation rapide et puissant ne peut qu'être envisagé. De plus ce secteur correspond à un corridor écologique utilisé par l'agriculture et qui mériterait d'être élargi pour, de plus, correspondre à une zone d'expansion des crues. En conséquence, la commission d'enquête considère qu'il n'est pas opportun d'ouvrir à l'urbanisation le secteur situé au nord de green7 dans le souci de préservation des espaces naturels et agricoles et de prise en compte des risques d'inondation.</p>

	Le SIP de Jonchain est privilégié pour l'augmentation de la densité commerciale au détriment du SIP Green 7 (projet d'un seuil minimal de 40 % d'emprise foncière de l'équipement commercial pour Jonchain contre 35 % en général pour les autres secteurs), pourtant bien plus qualitatif et respectueux de l'environnement. Outre le fait que cette situation est totalement inégalitaire, ce constat est en totale contradiction avec les orientations du SCoT qui souhaitent pourtant que Green 7 constitue le pôle commercial fort de Salaise. On a du mal à comprendre comment les auteurs du SCoT ont souhaité pousser la concentration commerciale au sein de la zone de Jonchain, et partant, augmenter le nombre de personnes susceptibles d'être exposées aux risques technologiques	COMMERC E			La commission prend acte des arguments développés par le SMRR dans la réponse au PV de synthèse
	Sur la carte du SAARRA, la zone Green 7 ne semble pas être intégré comme pôle commercial alors que Jonchain est identifié comme secteur commercial à optimiser		DOO	157	La commission considère que la DAAC est le document de référence en matière commerciale et que ce dernier inclut la zone Green 7 comme pôle commercial de périphérie dans la polarité majeure de Salaise sur Sanne et il est bien précisé que, pour Jonchain, les nouveaux projets doivent contribuer à la requalification de l'ensemble de la zone commerciale
	IF Plein Sud est très étonnée de certaines affirmations contenues dans le SCoT, lesquelles ne ressortent d'aucune étude identifiée et ne sont pas le reflet de la réalité. Il en va ainsi du passage selon lequel le volume de m ² commerciaux créés sur les dernières années, dont Green 7, a largement dépassé l'évolution des besoins de consommation		DOO	22	La commission prend acte de la réponse du SMRR dans le PV de synthèse, comme quoi « ces constats résultent d'un diagnostic commercial complet qui a été en partie intégré dans le diagnostic du SCoT. »
	Il apparaît souhaitable de prévoir une modification des documents du SCoT qui permettrait d'assurer le développement du centre commercial Green 7, notamment sur le foncier qui lui est limitrophe au Nord, sans que ne puisse par ailleurs se laisser instaurer un système inégalitaire par rapport à la SIP Jonchain, laquelle paraît, en l'état, avantagée au détriment de la SIP de Green 7				En référence au chapitre 6-3-2, paragraphe 1, la commission d'enquête considère qu'il n'est pas opportun d'ouvrir à l'urbanisation le secteur situé au nord de Green7 dans le souci de préservation des espaces naturels et agricoles et de prise en compte des risques d'inondation.
Observation 50 - Claude Lhermet, Maire de Sonnay	Aménagement urbain : le volet environnemental (places, parkings,...) est laissé à l'appréciation de la commune. Il manque une volonté du SCoT d'imposer cette dimension.	AMENAGEMENT URBAIN	DOO		Dont acte. Il revient toutefois aux communes et EPCI de réaliser les aménagements nécessaires.
	PJ - Centres urbains : L'accent n'est pas mis sur la qualité environnementale des centres bourgs. Le SCoT pourrait être plus exigeant sur la création d'espaces verts lors de construction ou rénovation, sur la non imperméabilisation des parking ou l'utilisation de matériaux limitant l'augmentation de température par exemple.	AMENAGEMENT URBAIN			La commission d'enquête relève que la problématique d'imperméabilisation des sols -et de leur dés-imperméabilisation- est insuffisamment traitée dans le SCoT (cf. les travaux de l'Agence de l'Eau sur ce sujet) Cf. 6-6-3 du chapitre 6 du rapport d'enquête
	Le renouvellement urbain doit être apprécié sur un ensemble de communes et non pas individuellement (ex : Salaise/Péage/Roussillon/St Maurice ou Vienne et communes limitrophes) afin de reporter les obligations sur les besoins et non pas administrativement	HABITAT			La commission d'enquête juge cette remarque pertinente ; elle ne peut cependant se concrétiser qu'avec un PLUi et/ou un PLUi (H), et donc un travail coopératif entre plusieurs communes ou au sein d'un EPCI

PJ: Les prescriptions du SCoT en matière d'habitat sont d'augmenter globalement la densification que ce soit dans les villes ou les communes rurales et "va dans le bon sens". Nous pouvons malgré tout constater que la concentration de résidences sur un minimum d'espace augmente de façon conséquente l'imperméabilisation des sols ne serait-ce que par la création de voies de desserte. La prise en compte des futurs modes de déplacements est-elle prise en compte dans la vision de l'urbanisation ? <i>Le renouvellement du parc urbain devrait être raisonné en terme de pôle d'agglomération : Vienne et communes limitrophes, 4 communes de l'agglomération Roussillonnaise, Annonay, pour prioriser la démolition/reconstruction » des quartiers les plus défavorisés concentrés dans certaines villes.</i>	HABITAT			La commission d'enquête relève que la problématique d'imperméabilisation des sols-et de leur dés-imperméabilisation- est insuffisamment traité dans le SCoT. Le SCoT entend également favoriser le développement des transports en commun et des modes doux en favorisant la proximité logements/emploi/transport. La densification est à prioriser dans les secteurs desservis en TC : pôles gares, périmètres de 500m autour des arrêts TC (cf. prescriptions p.93-94)
L'agglomération SAARRA n'est pas cohérente dans un aménagement. La rupture du bâti, de plus de 3 km (Anneyron/Saint-Rambert ou Chanas/Sablons) est trop importante pour ne pas prendre le risque d'une urbanisation future. La demande de souplesse des limites doit être contrôlée pour ne pas créer des failles. Cette agglomération de 23 ha de long augmente les déplacements.	SAARRA			Cf. remarque sur ce même sujet : Le SAARRA est prescriptif et fixe des limites claires à l'urbanisation, même si la cartographie est peu lisible cf. 6-12-7
PJ: Il est noté que les documents de PLU précisent les modalités de renouvellement dans l'agglomération Roussillon / St Rambert » : depuis le 01/01/2019, suite à la fusion, la CC Entre Bièvre et Rhône assume la compétence Urbanisme ce qui implique que toutes modifications devraient être approuvées par elle, Ne faut-il pas le préciser ?	SAARRA	DOO		Pas nécessaire : droit commun ; La CCEBR a repris toutes les compétences de l'ancienne agglomération, y compris en matière d'urbanisme
PJ : Les limites des communes composant cette agglomération doivent être assez précises pour éviter un risque d'expansion non contrôlé. <i>Le demi-échangeur situé à Albon peut provoquer un appel d'air de constructions. Ce "territoire" composé de 8 communes avec des ruptures de bâti de plusieurs Km reste flou dans l'objectif recherché. Il est à noter que les surfaces commerciales ou économiques sont placées au centre ce qui rend une qualité architecturale d'ensemble problématique, la préservation des grands équilibres du paysage pouvant être remise en cause. La rédaction du paragraphe concernant la préservation des espaces agricoles au sein de cette agglomération n'est pas assez précise, l'expression "majoritairement préservés " ne peut suffire à les sécuriser.</i>	SAARRA	DOO		Les critères de définition des espaces agricoles existent, mais sont foisonnants, non hiérarchisés et les délimitations sont floues. Cf. § 6-4-1 du chapitre 6 du rapport d'enquête
Aménagement paysager : les zones commerciales ou industrielles diminuent la possibilité d'un aménagement et le risque de se retrouver avec des friches réduira à néant les efforts faits	ECO			Concernant les zones commerciales et d'activités périphériques, le SCoT vise à limiter les extensions des zones existantes et à favoriser la densification sur ces dernières, ce qui permettra notamment de favoriser le renouvellement urbain de ces zones.
PJ - Zones commerciales: Les prescriptions paysagères privilégient l'architecture et restent faibles sur l'artificialisation des espaces. Le SCoT devrait être plus ambitieux sur le traitement des parkings, accès et zones de	COMMERC E	DOO/DAA C		En référence à Q4.10 et R4.10 du PV de synthèse, la commission constate que, lors des implantations antérieures, la notion de mutualisation n'était pas d'actualité. Elle a proposé d'ajouter en début

livraison.				de paragraphe (prescription page 31 du DOO) : « <u>Lors de toute demande d'autorisation d'urbanisme ou d'autorisation commerciale, dans le cadre de nouvelles implantations, de réhabilitations, de réaménagements et de l'extension d'équipements commerciaux, une attention particulière doit être portée à la qualité environnementale des projets, notamment au regard de l'intégration des projets dans une logique d'aménagement d'ensemble à l'échelle de plusieurs équipements commerciaux, permettant par exemple la mutualisation d'équipements, d'accès et de stationnements.</u> », ce qui permettrait aux collectivités de contraindre les GMS à engager rapidement une réflexion sur ce point et à permettre ainsi des extensions nécessaires à la modernisation des équipements en n'utilisant pas de foncier supplémentaire. Ce qui a été accepté dans les réponses du SMRR.
Axe 7 / Inspira : la multimodalité d'Axe 7 est liée au développement de la zone Inspira ce qui va entraîner obligatoirement un afflux de camions sur les liaisons. A ce jour, les recours contre Inspira laissent un doute sur la multimodalité d'Axe 7 dans les années qui viennent. La voie ferrée Beaurepaire / Saint-Rambert n'apporte rien en terme de liaison quantitative. De plus, le 1/2 échangeur ne diminue pas à terme la circulation par rapport à une activité logistique. Sur un plan environnemental, ces zones sont situées au centre du SAARRA (???)	ECO			La commission d'enquête considérant qu'il n'y a pas de possibilité de multi-modalité à l'intérieur de la ZAE Axe7 demande que ne soit faite référence qu'aux activités de transport et d'entreposage dans les prescriptions concernant Axe7.
PJ - Axe 7 / Inspira : Il est précisé que les sites d'activités doivent disposer de la multimodalité. La position d'Axe7 ne permet pas l'accès par fleuve ou rail, ces moyens de transports sont donc assurés par la zone Inspira. A ce jour, compte tenu des recours, le développement de ce parc d'activités est ralenti et n'offre pas dans l'immédiat toutes les garanties d'accès, ce qui peut remettre en cause un développement rapide d'Axe7 qui ne répondrait plus aux prescriptions du SCOT. L'accès à ces zones se fait essentiellement par l'échangeur de Chanas dont les accès à ce jour ne sont pas dimensionnés pour une augmentation de trafic. Le demi-échangeur prévu au nord de St Vallier absorbera les flux allant et venant du sud, est-ce que ce sera suffisant pour compenser l'augmentation ?	ECO			La commission d'enquête considérant qu'il n'y a pas de possibilité de multi-modalité à l'intérieur de la ZAE Axe7 demande que ne soit faite référence qu'aux activités de transport et d'entreposage dans les prescriptions concernant Axe7.
PJ: La question de l'habitat agricole n'est pas évoqué, il pourrait être intéressant de noter que les transferts d'exploitation agricoles sont à "étudier " avec les résidences afin d'éviter des constructions supplémentaires. L'impact des zones économiques en milieu agricole n'est pas assez pris en compte.	AGRICULT URE			Dont acte partiellement. Maintien de l'observation concernant l'impact des zones économiques. Cf 6-2-2-

	PJ - Trafic routier: Les liaisons est-ouest si elles sont prises en compte restent dans le cadre d'une recommandation, le SCoT ne devrait-il pas être plus exigeant vis-à-vis de l'Etat ? Les 2 demi-échangeurs favorisent l'accès est du territoire mais n'ont que peu d'influence sur l'ouest, d'autant plus que les franchissements du Rhône sont sous dimensionnés et traversent des communes . L'afflux de véhicules lié au développement économique et urbain ne pourra être absorbé à court moyen terme. L'impact de la requalification de l'axe RN7 et le développement des parcours connexes internes aux secteurs économiques n'auront que très peu d'effet sur le carrefour de Chanas, celui-ci restant stratégique en terme de liaison et d'accès.	TRANSPORTS			Les préoccupations exprimées dans l'observation N°50 sont compréhensibles. La commission observe cependant que ce sujet est largement couvert dans les objectifs du SCoT même si une attente plus quantifiée de l'impact du SCoT a été ressentie dans les observations, compte tenu de la perception de la situation critique actuelle. Quelques éléments d'appréciation sont donnés par la commission dans son rapport aux paragraphes 6-10-3, 6-10-4 et 6-10-6.
	PJ - Corridors écologiques : Les zooms sur ces corridors devraient être faits à une échelle plus précise pour visualiser précisément les limites.	ENVIRONNEMENT			Très grand problème de lisibilité des cartes schémas... Le SMRR précise que « <i>Les cartes seront intégrées en HD. Elles seront aussi jointes au document du SCoT en grand format</i> » Dont acte.
Observation 51 - Dominique Lhermet, Adjointe au Péage de Roussillon	L'urbanisation des "centre-bourgs" n'est pas suffisamment éclairée par les problèmes environnementaux, par exemple l'aménagement des places qui ne sont pas suffisamment désimperméabilisées, plantation de végétations afin de participer aux efforts/climat	AMENAGEMENT URBAIN			La commission estime que ce point relève de la politique locale d'aménagement urbain.
	Les modes doux sont prévus sur les nouvelles zones mais il existe d'innombrables morceaux "sans", qui sont dangereux et ne permettent pas une circulation sécurisée. Cela passe au second plan, car il n'existe pas de concertation pour créer ces circuits	TRANSPORTS			La commission observe que la motivation du SCoT pour le développement de modes doux est bien présente. La commission estime que le SCoT ne peut rentrer dans le détail des schémas à analyser et à mettre en place, ni à en être le Maître d'œuvre Pour les modes doux au sein d'une commune, c'est un sujet à traiter dans le cadre des PLU, comme le SCoT en fait la recommandation. Pour les modes doux intercommunaux, une concertation entre EPCI est nécessaire en liaison avec les départements. Le Syndicat mixte des Rives du Rhône pourrait être le facilitateur des concertations inter-EPCI à déployer.

	<p>Au niveau de l'agglomération des 4 grosses communes (Salaise/Péage/Roussillon/St Maurice), pourquoi n'existe-t-il pas la possibilité, au niveau de l'habitat, une entente entre ces 4 communes au niveau de la construction, afin d'harmoniser par exemple, le taux de logements sociaux, ou la requalification des anciens bâtiments, 2 de ces 4 communes étant plus jeunes et donc ayant moins de chantiers de réhabilitation</p>	HABITAT			<p>L'entente souhaitée par l'auteur de cette observation entre ces quatre communes sur le plan de l'habitat pourrait se faire au travers de l'EPCI via un PLUi ou un PLH, voire par une fusion de communes.</p>
	<p>Inspira-Axe 7 sont des zones qui dynamisent notre région mais qui font augmenter la circulation liées au trafic routier ciblé sur la zone de Chanas qui devient un "gros point noir" ! Actuellement, on ne cherche pas d'autres solutions que des échangeurs supplémentaires qui allègent la zone Saint-Rambert / Saint-Vallier, pas notre vallée qui reste trop polluée.</p>	ECO			<p>L'observation sur l'impact des demi échangeurs de Saint Rambert et de Saint Barthélémy ne peut pas se limiter aux projets Inspira et Axe 7. Le bénéfice économique attendu pour le développement touristique est également important tant à l'Est qu'à l'Ouest (avec la traversée supplémentaire du Rhône). Le développement économique reste une nécessité. La gestion future de la pollution et du trafic routier peut et doit continuer à pouvoir s'appuyer sur d'autres offres alternatives et aussi sur les évolutions technologiques.</p>
<p>Observation n°52 Joëlle KOCHA</p>	<p>Elargir le réseau routier revient à renforcer le flux de véhicules. Très vite il sera de nouveau saturé. Pour désengorger le trafic il faut plus de TER avec un tarif modéré. Le report modal pour le transport de marchandises ne sera jamais respecté, c'est irréalisable avec la politique gouvernementale actuelle. en 5 ans il y a eu plus de 40 % d'augmentation de transport routier. Ces dernières années on voit des constructions près des autoroutes. Ce n'est pas une amélioration d'hygiène de vie. Ce n'est pas à la population de s'adapter aux nuisances. L'objectif doit être de diminuer les nuisances. La seule solution est de créer de nouveaux emplois dans les espaces verts, l'agriculture sans pesticides, préserver la nappe phréatique, planter des arbres en créant des espaces publics qui freinent l'effet de serre et même la délinquance. Plus besoin de caméras les habitants réinvestissent les espaces publics et font eux-mêmes la surveillance. Par contre, on peut installer des capteurs pour savoir s'il est possible de faire du vélo sur les pistes cyclables lors de dépassements de dioxydes d'azote, particules, ozone.</p>	TRANSPORTS			<p>L'observation est générale et pas spécifique au territoire du SCoT « Rives du Rhône ». Le SCoT, objet de l'enquête publique, exprime plusieurs orientations contribuant à l'amélioration de chacun des thèmes évoqués dans l'observation. D'autres facteurs d'orientations régionales ou nationales, sans oublier les évolutions technologiques attendues peuvent aussi y contribuer. A l'échelle du SCoT, l'offre en TC sera effectivement un facteur majeur pour réduire l'autosolisme de la mobilité quotidienne (50 millions de km par jour pour 2,3 millions d'actifs dans la région Auvergne Rhône-Alpes) et pour l'adhésion individuelle, historiquement culturelle, à d'autres alternatives de déplacement. qualité de l'air : paragraphe 6-8-4 du chapitre 6 du rapport</p>

Observation n°53 Géraldine SAUVAGE	L'agriculture n'est pas suffisamment pris en compte dans ce SCoT ! Nous sommes des acteurs importants au sein de notre société c'est pourquoi l'agriculture d'aujourd'hui, performante et innovante doit être protégée. Étant agricultrice à Chasse sur Rhône depuis 1995 j'ai vu le paysage changer sur notre commune et les terres agricoles diminuer. Construction de l' A46 sud, augmentation de la population sur la commune du fait de sa situation géographique attrayante, création d'une zone artisanale et d'une nouvelle route jouxtant l'A46 pour la desservir, nouvelle zone commerciale qui à engendré la démolition du stade pour en construire un nouveau sur les hauteurs et ainsi puiser dans les terres agricoles...l'agriculture et ses réserves foncières doivent être protégée pour que les agriculteurs puissent continuer à faire ce qui est essentiel à tout être humain, se nourrir	AGRICULTURE			La commission estime qu'effectivement l'imprécision dans la délimitation des surfaces agricoles, notamment stratégiques, ainsi que les besoins de création de réserves foncières pour le développement agricole et, plus généralement, la diminution des surfaces agricoles sur la durée du SCoT, étayent l'observation et oblige à sa prise en compte.
Observation n°54 Par Jean-Noel DUMAS	Commune de Loire sur Rhône 69700: Le corridor écologique longe au sud-ouest la commune et emprisonne une zone agricole avec une zone NA actuellement. Ces zones ainsi enclavées (assimilable à une dent creuse) à proximité du centre du village seraient adaptées à l'urbanisation future en regard au développement demandé. Cet habitat futur proche du centre pourrait être groupé et s'inscrire dans le respect de l'environnement en réduisant les déplacements des futurs habitants tout en limitant l'étalement urbain. Cette orientation permettrait de surcroît d'exclure les pollutions agricoles à proximité immédiate de l'habitat ainsi bordé par le couloir écologique. Il serait donc souhaitable que ces zones soit considérées en urbain.	ENVIRONNEMENT	DOO ?	carte p.161 (zooms côtière) ?	Le positionnement d'un corridor écologique est indépendant des zonages existants des PLU, lesquels doivent être compatibles avec le SCoT. Mais le SCoT n'administre pas la nature des zonages des PLU.
Observation n°55 Quentin GASBARRE (Crespi)	Déjà déposé à l'identique (cf observation n°41)	COMMERC E	DAAC		Idem observation 41
Observation n°56 inspira (Vincent DAON)	<u>Dénomination</u> : depuis le 1er janvier 2015, la ZIP est dénommée INSPIRA-espace industriel, responsable et multimodal. Il conviendrait de le reprendre dans l'ensemble du document. <u>Surface et descriptif</u> - Demandes de modifications de rédaction. 1/ « <i>inscrite dans une démarche de candidature en tant que grand projet Rhône Alpes</i> ». Le dispositif et sa contractualisation étant terminés, il est proposé la rédaction suivante : « <i>A l'initiative du Grand Projet Rhône Alpes " Rhône Médian ", INSPIRA concourt à la dynamique de multi-modalité et d'économie circulaire grâce aux services et innovations opérationnelles dans ces domaines qui rayonnent au delà du périmètre SCOT.</i> ». 2/ « <i>la ZIP couvre une superficie de plus de 300ha, dont près de 160 ha sont gérés par la CNR et environs 130 ha sont encore libres.</i> » Il convient de corriger ainsi : « <i>INSPIRA couvre une superficie de plus de 300ha, dont près de 100 ha sont</i>	ECO	DOO (chap.2) - PADD-RP		Dont acte Avis favorable

<p><i>gérés par la CNR et environs 130 ha sont encore libres. Le site accueille près de 1 000 emplois dans le domaine de l'industrie. ». 3/ " Le Port de Vienne Sud Salaise-Sablons permet à la zip de bénéficier d'une plateforme logistique multimodale majeure alliant route, fleuve et le rail au cœur de Rhône Alpes et du système portuaire de l'agglomération lyonnaise. Situé sur l'axe Rhône-Saône, ce port offre une liaison directe avec les ports de la Méditerranée et de la mer Noire et dispose de plus de capacité d'extension (7ha) ». Cette description correspond strictement au Port et non à l'ensemble du site portuaire. La description est sous-valorisée contrairement au site Axe 7. De plus, le SCoT a cofinancé l'étude du Schéma portuaire de la métropole lyonnaise et ses territoires d'influence. Il serait ainsi plus conforme de reprendre la rédaction du schéma comme pour Loire sur Rhône. Il conviendrait de rédiger ainsi : " Situé entre les métropoles de Lyon, St Etienne et Grenoble, INSPIRA dispose d'un positionnement géographique clé au regard de sa proximité de la 1ère plateforme chimique de France en matière d'attractivité et du deuxième site fluvial sur le Bassin Rhône Saône. INSPIRA se développe sur trois axes majeurs : <i>Industriel: par la proximité des sous-traitants industriels et de la plateforme chimique, le site répond aux besoins d'investissements industriels ; Responsable : par ses engagements et sa démarche qualité environnementale certifiée ISO 14 001, le site répond aux enjeux environnementaux et sociaux du territoire ; Multimodal: par un taux de recours au fleuve, au rail et au pipeline de près de 45% des transports de marchandises en 2017 grâce aux industriels embranchés au fleuve ou au rail et aux services du Port Public ; C'est pourquoi, le schéma portuaire lyonnais et ses territoires d'influence prévoit de développer les fonctions régionales en relais du Port de Lyon notamment sur la filière conteneurs et vrac. »</i></i></p>				
<p>Prescriptions : Interrogations sur le niveau des prescriptions entre les différents sites. Il n'est pas repris systématiquement les mêmes thématiques. Le volet emploi et impact social est complètement occulté pour INSPIRA ainsi que le phasage de l'opération qui est clairement défini dans les arrêtés d'autorisation en vigueur. La contribution serait à minima la suivante : " <i>le Syndicat Mixte demande une mise en cohérence des thématiques inscrites dans les prescriptions des différents projets notamment sur leur volet social et économique complété des phasages des opérations au regard des autorisations en cours pour chaque projet.</i> ». Le phasage prévu pourrait éventuellement compléter cette rédaction.</p>	ECO			Comme demandée par les EPCI la formulation du chapeau devra être revue et tenir compte des remarques

	<p>Relations avec Axe 7 -Nord Drôme</p> <p>La recommandation prévoit des actions communes et d'arbitrages relatifs aux conditions de desserte des projets économiques. INSPIRA est présenté comme un atout pour Axe 7 (services fluviaux et ferroviaires). Pour un chargeur, cette distance représente une réelle rupture de charge et renforce la saturation du giratoire de Chanas dans le sens Sud-Nord à long terme et à court terme participe d'ores et déjà à diminuer fortement ses capacités.</p> <p>Chapitre 2 - Améliorer les conditions d'accessibilité sur le territoire, en s'appuyant sur les infrastructures : « pour la ZIP INSPIRA, le schéma portuaire prévoit le développement d'activités industrielles en lien avec la voie d'eau ou avec la multimodalité [...] ». Il est proposé de préciser « pour INSPIRA, le schéma portuaire prévoit le développement d'activités industrielles ou d'activités économiques en lien avec la voie d'eau[...] »</p> <p>« le Parc Axe 7 doit également jouer un rôle dans l'accueil d'activités logistiques [...] accès immédiat à l'autoroute ainsi qu'une position de vitrine autoroutière ». Cet élément à lui seul confirme une vocation logistique dont les impacts sur la qualité de l'air sur le périmètre INSPIRA sont d'ores et déjà conséquents. Les flux en direction de la métropole lyonnaise doivent être qualifiés ainsi que ceux vers les services portuaires tant vers Salaise que Valence.</p> <p>A ce stade, l'impact sanitaire d'Axe 7 doit faire l'objet d'une prescription au sein du DOO du SCOT.</p>	ECO			Un chapeau commun détaillé devra être intégré en début de partie 1 du DOO, afin d'aborder notamment les sujets suivants : coopération économique, vocation des ZAE, complémentarité des zones Axe 7 et Inspira
Observation n°57 - Maire de Condrieu -Mme COROMPT	<p>Demande de stopper le développement des zones commerciales (Salaise, Chavanay, St Clair du Rhône, Chasse...) et le développement des commerces le long des axes de flux (notamment le long des RN7 et ex-RD86), qui viennent concurrencer directement les commerces de centre-bourg et affaiblissent les centralités</p>	COMMERC E			La commission approuve la priorité clairement affichée par le DOO et le DAAC sur le renforcement du commerce de centre-ville (cf. chapitre 6-3-2)
Observation n°58 Jean-Claude GIRARDIN	<p>Alerte sur le réchauffement climatique et les températures envisagées sur notre région d'ici 2050. "Dans ces conditions, comment prévoir sérieusement la venue de près de 50000 habitants supplémentaires et 15000 logements de plus alors que nous risquons d'être une région d'où les habitants voudront partir pour d'autres régions moins chaudes".</p> <p>Enjeu de préserver les ressources, notre environnement, voire de l'améliorer. En particulier en revégétalisant et en arborant toutes les zones où le sol n'est plus visible : parkings, places, bordures de routes, etc.</p> <p>L'amélioration de l'habitat, son isolation avec un effort d'équipements en énergies renouvelables est une action prioritaire. Toutes les autres actions de développement industriel en particulier sont à éviter.</p>	ENVIRONNEMENT			La commission demande que soient rappelées les différentes mesures permettant, en l'état actuel de nos connaissances, d'associer construction et lutte contre le réchauffement climatique
					<u>Changement climatique</u> (cf. commentaire / observation 64) : L'évolution globale du climat avec l'apparition de phénomènes caniculaires induisant une qualité de l'air de plus en plus contrastée (sources de pollution variées, concentration et émissions de polluants), notamment aux abords des principaux axes routiers (ozone, particules fines), des secteurs d'activités industrielles (bilan des émissions de gaz à effet de serre), des zones urbaines (rejet atmosphériques urbains, agricoles), n'est pas sans conséquence sur la qualité de vie et la santé des personnes et <u>oblige aujourd'hui à une réflexion globale et une prise de conscience d'avoir à repenser notre modèle de développement</u> , tant en ce qui concerne nos

					consommations d'énergie que les problèmes de vulnérabilité qu'elles supposent (mobilité, transports, chauffage et consommation énergétique des ménages, vulnérabilité énergétique en lien avec le résidentiel). Cf. : paragraphe 6-9 du chapitre 6 du rapport.
Observation n°59 SARAYANN	Déjà déposé (identique observation n°43)	COMMERC E			Idem observation 43
Observation n°60 - Collectif de propriétaires	Propriétaires de commerces sur la zone du Jonchain à Salaise : demande que cette zone soit maintenue dans son périmètre actuel pour tous les secteurs déjà concernés par des commerces existants ou des services (le découpage proposé dans le DAAC ne reflète pas la réalité de l'occupation sur le terrain)	COMMERC E	DAAC	45	En référence au chapitre 6-3-2, la commission d'enquête prend acte de la modification de la partie Est de Champ Rolland mais elle estime que le classement de l'impasse Renivet qui n'est certes pas commerce « de détail » mais plutôt automobiles donc commercial (DOO page 23) sera difficile à définir dans le cadre du document d'urbanisme de Salaise et de son zonage
Observation n°61 - Laurence Brumana	Observations déjà déposées de manière anonyme (cf observation n°45)				cf observation n°29
Observation n°62 - Sylvain Montoya	Observations déjà déposées de manière anonyme (cf observation n°45)				cf observation n°29
Observation n°63 - Christine JACQUEMONT (association "le fer autrement")	Cumul de risques et de nuisances sur la commune de Chasse-sur-Rhône (traversée par l'A7, bordée par l'A46 sud, classée dans une zone à risque industriel Seveso et nucléaire). Nécessité de protéger les habitants et de prendre en compte les risques supportés par les populations. Hausse des trafics routiers en lien notamment avec le déclassement de l'A6 / A7 (report des véhicules sur l'A46 SUD). Les taux de pollution dépassent déjà les normes et l'augmentation incessante de la circulation ne fait qu'amplifier le phénomène. Embouteillages. Situation devenue invivable, y compris pour les déplacements intra-muros.	DEPLACEMENT			Perception pertinente de l'observation sur la situation actuelle de Chasse sur Rhône et sur les risques potentiels de dérive négative. Les actions correctrices ne relèvent pas beaucoup du SCoT. La commission estime que cette perception locale pourrait être remontée par les élus au niveau régional. Cf. risques et nuisances - paragraphe 6-8-3 du chapitre 6 du rapport

	<p>association favorable au développement du transport ferroviaire des marchandises mais opposée au projet de tracé actuel du CFAL sud qui traverse des zones fortement peuplées. Favorable à la création d'un CFAL SUD le long de la ligne de LGV (St Exupéry/Salaise sur Sanne). Le développement de la zone portuaire de Salaise permettrait une plateforme intermodale avec le rail (CFAL), le fleuve et l'autoroute A7. Propose de réserver l'axe ferroviaire de la rive gauche uniquement au transport des personnes, d'augmenter la cadence des RER et prévoir une desserte au-delà des heures de bureaux (soirées et aux week-ends) avec la réouverture de gares ainsi que la création de parkings relais permettant aux habitants de laisser leur véhicule ainsi que des navettes pour rabattre les habitants des zones rurales vers les lieux de prise en charge des transports en commun.</p>	DEPLACEMENT			<p>Observation pertinente et suggestions démontrant l'intérêt porté au dossier du SCoT. La Commission a déjà répondu à plusieurs aspects dans ses appréciations des observations 3, 17 et 22 et dans le § 6-10-5 du rapport. Le « CFAL sud » reste bien dans les objectifs du projet dit « Nœud Ferroviaire Lyonnais - Long Terme » de la SNCF, actuellement en débat public CNDP pour quelques-uns de ses sous-projets. Le CFAL-sud n'en fait pas encore partie, ce qui semble indiquer que le tracé n'est pas encore figé. La commission considère que le projet « CFAL sud » devra inclure les hypothèses ferroviaires retenues sur l'axe Nord Sud du SCoT tant en rive gauche qu'en rive droite.</p>
	<p>Développer les modes de déplacement doux : il est nécessaire que les communes prévoient des pistes cyclables sécurisées et des parkings à vélos sécurisés aux points de départ des transports en commun (train ou car)</p>	DEPLACEMENT			<p>Avis favorable de la commission avec commentaire déjà donné dans l'appréciation de l'observation N° 51.</p>
	<p>SIP Loire sur Rhône : pourquoi ne pas profiter des lignes de transport d'électricité (existantes) pour créer un site de production d'électricité renouvelable (photovoltaïque, éoliennes, biogaz...) ? Les projets envisagés doivent faire l'objet de concertation entre tous les territoires concernés, pas seulement avec les élus mais aussi avec les habitants. Il est nécessaire d'avoir une vision globale qui va au-delà du territoire concerné par le SCOT dans l'intérêt général.</p>	ECO			<p>La commission d'enquête considère que cette condition de desserte routière « <i>n'est pas clairement explicitée dans les prescriptions du SCoT</i> » et demande que les prescriptions afférentes au SIP de Loire-sur-Rhône soient modifiées en conséquence et le développement du site stabilisé sur les <u>activités fluviales et ferrées</u></p>
	<p>Protection de la nature : zone du Gorneton. Poumon de la commune de Chasse sur Rhône, cette zone doit rester protégée pour préserver la biodiversité. Nous préconisons que les accès à cette zone soient encadrés en interdisant l'utilisation des véhicules de loisirs à moteurs (quad, moto...) dans la zone protégée, dans l'intérêt des espèces qui y vivent et des promeneurs.</p>	ENVIRONNEMENT			<p>La commission partage l'avis du SMRR qui précise que : « Cela ne relève pas du SCoT mais de décisions politiques communales en lien avec la collectivité en charge de la GEMAPI. »</p>

<p>Observation n°64 - FRAPNA Drôme Nature Environnement</p>	<p>Priorité à la prise en compte de notre impact sur la planète. Le PADD et le DOO évoquent la transition écologique mais les mesures présentées ne sont pas à la hauteur des priorités à donner au changement climatique et à la « perte » de biodiversité. Nécessité d'une transition rapide et de grande portée en matière d'énergies, d'usage des sols, de transports, bâtiments et systèmes individuels. Pourquoi ce projet de SCoT ignore-t-il aussi délibérément les rapports des experts sur le dérèglement climatique et l'effondrement de la biodiversité ?</p>	<p>ENVIRONNEMENT</p>			<p>L'évolution globale du climat avec l'apparition de phénomènes caniculaires induisant une qualité de l'air de plus en plus contrastée (sources de pollution variées, concentration et émissions de polluants), notamment aux abords des principaux axes routiers (ozone, particules fines), des secteurs d'activités industrielles (bilan des émissions de gaz à effet de serre), des zones urbaines (rejet atmosphériques urbains, agricoles), n'est pas sans conséquence sur la qualité de vie et la santé des personnes et <u>oblige aujourd'hui à une réflexion globale et une prise de conscience d'avoir à repenser notre modèle de développement</u>, tant en ce qui concerne nos consommations d'énergie que des problèmes de vulnérabilité qu'elles supposent (mobilité, transports, chauffage et consommation énergétique des ménages, vulnérabilité énergétique en lien avec le résidentiel). La commission d'enquête relève que plusieurs initiatives intéressantes sont menées qui permettent l'implication de la population elle-même dans la prise de conscience de ce phénomène. Le Conseil du Développement Vienne-Condrieu-Agglomération donne ainsi la parole aux citoyens avec la publication d'un flyers intitulé « CHANGER D'AIR... donner votre avis sur la qualité de l'air » en rappelant que la lutte contre le changement climatique et l'adaptation du territoire sont les finalités visées par le Plan Climat Air Energie Territorial « <i>qui va être construit et mis en place par Vienne-Condrieu-Agglomération</i> ». Cf : paragraphe 6-8-4 et 6-9 du chapitre 6 du rapport.</p>
	<p>1 – Un observatoire du SCoT dont les résultats sont insuffisamment pris en compte Le projet de révision retient une croissance démographique de 0,7 % en s'appuyant sur le modèle de l'INSEE et près de 35 00 logements nécessitant une consommation d'espace de plus de 1000 ha sur les 20 ans à venir (sans modification majeure des densités de logements par hectare selon le type d'armature urbaine) alors que l'Observatoire du SCoT met en évidence : - une forte progression de logements vacants (plus de 6700) sur le territoire, - une tendance marquée à la périurbanisation, - des disponibilités foncières importants dans les tissus bâtis, Cet observatoire pointe aussi l'importance des déplacements domicile-travail et la nécessité de renforcer les liens entre l'urbanisme et les transports alors que le projet de SCoT porte de vastes zones d'activités économiques et commerciales qui accentueront les déplacements pendulaires en voiture particulière faute de transports collectifs adaptés. Pourquoi de telles incohérences dans ce projet de SCoT ?</p>	<p>ENVIRONNEMENT</p>			<p>La commission trouve pertinentes un certain nombre de remarques émises (cf. 6-11-1 à 6-11-4)</p>

	<p>2 – Une consommation d’espace injustifiée L’espace consacré aux activités économiques par ce projet de SCoT interroge : près de 1000 ha sur le territoire du SCoT dont plus de 250 ha sur la seule communauté de communes Porte DrômArdèche, pour cette communauté de communes, près de 11 ha d’activités économiques pour 1000 habitants alors que les autres communautés de communes affichent moins de 5 ha par 1000 habitants ? Pourquoi une telle consommation d’espace sur un territoire où les activités économiques sont déjà très nombreuses et particulièrement sur celui de Porte de DrômArdèche dont les espaces agricoles sont à forte valeur agronomique et les espaces naturels riches de leur biodiversité ?</p>	ENVIRONNEMENT			<p>La commission d'enquête demande que soit revu à la baisse la surface des terrains affectés pour les bassins de vie et locaux et qu'en particulier pour la CC Porte de DrômArdèche soient <u>supprimés_a minima</u> les 26 ha complémentaires par rapport aux zones classées dans les PLU.</p>
	<p>3 – De vastes zones d’activités multimodales Le projet prévoit le développement de zones d’activités desservies par le Rhône, le rail et la route alors qu’il ressort de l’Observatoire du SCoT et de l’examen de leur occupation que la très grande majorité des entreprises implantées ou en cours d’implantation privilégient en fait le « tout routier ». De quelles stratégies d’occupation de l’espace et de transition écologique, est porteur ce projet de SCoT ?</p>	ENVIRONNEMENT			<p>Au vu des difficultés d'interprétation concernant la logistique multimodale, la commission d'enquête demande que ce concept de multimodalité soit réservé pour les zones d'activités économiques en bordure de fleuve et bénéficiant de voies ferrées et bien entendues du système routier. A ce titre, la phrase du DOO p106 « <i>Le développement des zones à vocation logistique (de type entrepôt de distribution européen, entrepôt à vocation régionale ou plate-forme de groupage-éclatement) est lié à la présence d'une offre de service multimodale dans un périmètre de 10 km.</i> » devra être supprimée car il n'y a pas de rapport mécanique entre une vraie plate-forme multimodale comme la ZIP de Salaise-Sablons ou Loire sur Rhône et une ZAE située à 10km En ce qui concerne les ZAE où seul le mode de transport routier est possible, il serait préférable d'utiliser le concept d'entrepôt correspondant mieux à la réalité des activités (et à leur définition réglementaire constructive) à implanter dans ces zones.</p>
	<p>4– La problématique « Transport » - La résidentialisation dans les villages et bourgs se poursuit induisant toujours plus de déplacements liés aux emplois situés dans les pôles urbains et les zones d’activités, - plus de 50 ha sont consacrés à de nouvelles infrastructures routières, - les transports collectifs ne font pas l’objet de projets précisés, - le développement et le cadencement indispensables des TER sont omis alors que le territoire est bien desservi par les infrastructures ferrées, - la création et le renforcement de nouvelles liaisons routières Est – Ouest sont prévus et précisément localisés, Quelle cohérence entre un projet de SCoT qui inscrit que « priorité doit être donnée aux modes autres que routiers » et ces mesures ?</p>	TRANSPORTS			<p>Les dispositions du SCoT visent à réduire les obligations de déplacement, en accueillant prioritairement les nouveaux habitants dans les agglomérations. A une échelle plus fine, le SCoT veut favoriser l'accueil des nouveaux logements dans les zones déjà urbanisées, et en continuité des cœurs de villes et villages. Les zones d'activités doivent permettre d'accueillir des activités <u>qui ne peuvent être accueillies dans les centres villes et villages</u>. Le développement de ces zones doit s'accompagner obligatoirement de solutions de mobilités alternatives à la voiture individuelle</p>

	<p>5- Ambitions pour la transition écologique</p> <p>Le projet de SCoT affirme s'inscrire dans ses priorités, la transition écologique dont le changement climatique et la disparition marquée de la biodiversité et préconise :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le développement des énergies renouvelables, - la stabilité des émissions de GES, - le développement de mobilités alternatives à la voiture, <p>alors que les projets portés par le SCoT concernent le mode « routier », le développement de vastes zones d'activités économiques et engendrent l'artificialisation des sols,</p> <p>En quoi le développement des énergies renouvelables permettra-t-il de lutter contre le réchauffement climatique ?</p> <p>La transition écologique n'exige-t-elle pas plus un changement de fond, beaucoup plus que le timide verdissement envisagé par ce projet de SCoT ?</p> <p>L'aménagement du territoire à l'échelle d'un tel projet de SCoT, les polarisations urbaines évitant la périurbanisation, le traitement adapté des zones urbaines (renouvellement urbain en lieu et place des « passoires thermiques », traitement des espaces urbains, végétalisation, etc.) ne sont-ils pas des facteurs clés de la lutte contre le changement climatique ?</p> <p>Le Rapport d'objectifs du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) Auvergne Rhône-Alpes souligne que l'enjeu climatique sera particulièrement fort dans notre Région.</p>	<p>ENVIRONNEMENT</p>			<p>Dans un contexte de densification et de renouvellement urbain, une vigilance particulière doit être portée aux effets des pollutions sur l'ensemble des facteurs environnementaux (pollutions atmosphériques, pollutions de l'eau, des sols - prise en compte des sites et sols potentiellement pollués, ainsi que des anciens sites industriels, champs électromagnétiques). L'ensemble de ces éléments doit être au centre des réflexions d'aménagement, afin de réduire les risques associés et permettre la revalorisation des espaces (PADD : intégrer les composantes environnementales et paysagères dans le développement économique du territoire). L'état initial de l'environnement souligne cette nécessité d'avoir à porter une réflexion appuyée sur ces thématiques en s'appuyant sur des constats forts.</p> <p>La commission d'enquête relève que plusieurs initiatives intéressantes sont menées qui permettent l'implication de la population elle-même dans la prise de conscience de ce phénomène. Le Conseil du Développement Vienne-Condrieu-Agglomération donne ainsi la parole aux citoyens avec la publication d'un flyers intitulé « CHANGER D'AIR... donner votre avis sur la qualité de l'air » en rappelant que la lutte contre le changement climatique et l'adaptation du territoire sont les finalités visées par le Plan Climat Air Énergie Territorial « <i>qui va être construit et mis en place par Vienne-Condrieu-Agglomération</i> ».</p> <p><u>Cf</u> : paragraphes 6-8-4 et 6-9 du chapitre 6 du rapport</p>
--	---	----------------------	--	--	---

<p>Observation n°65 - Lucie Heiligenstein</p>	<p>Contournement Est de Vienne. Question relative à un éventuel tracé proche de Collonge / Jardin ? Demande à ce que l'association du lotissement Collonge soit associée à d'éventuelles décisions sur une possible branche Est – Sud d'un contournement de Vienne.</p> <p>« Alors qu'un contournement Est de Vienne (Echangeur Vienne Sud – D75 vers Pont Evêque – Chuzelles) était évoqué dans le PLU de Vienne, et un projet d'aménagement de voirie entre l'échangeur de Reventin-Vaugris et l'Est de Vienne figure dans le SCoT des Rives du Rhone 2012, je prends note du fait que plus aucun projet de contournement ou aménagement de voirie Sud – Est ne soit évoqué dans le SCoT arrêté en 2019. En effet, un tel contournement ou aménagement de voirie Sud – Est aurait pu introduire d'importantes nuisances sonores dans les zones résidentielles vers Jardin / Collonges, aurait coûté cher au contribuable en raison du terrain accidenté, et aurait impacté un environnement naturel et agricole aujourd'hui encore bien préservé. Le projet d'un demi-échangeur au Sud de Vienne, tel que recommandé dans le SCoT arrêté en 2019, nous semble une meilleure manière d'éviter que la circulation en provenance des communes au sud de Vienne aient à traverser la ville de Vienne.</p> <p>Au cas où le demi-échangeur Sud de Vienne ne soit pas réalisé, et un contournement ou aménagement de voirie Sud – Est revenait dans le futur dans la discussion, les habitants du secteur souhaiteraient être associés aux discussions.</p> <p>Par ailleurs, il conviendrait d'entamer une vraie réflexion sur la question des transports en commun desservant l'arrêt Saint Benoit. Il y a beaucoup trop de bus et non adaptés aux horaires des TER. Or, la circulation pour rejoindre le centre-ville, que ce soit par la Montée Saint-Marcel ou Charlemagne devient extrêmement compliquée, et pas seulement en heure de pointe".</p>	<p>DEPLACEMENT</p>			<p>Le projet du SCoT « Rives du Rhône » soumis à l'enquête publique ne comprend que la liaison partielle de contournement Est- Nord pour désengorger la circulation dans Vienne en offrant une alternative pour les utilisateurs venant de l'Est. Comme rappelé dans l'observation, le SCoT a le projet complémentaire d'un demi échangeur au Sud de Vienne pour offrir une alternative vers Lyon aux habitants du Sud . Voir également l'appréciation de la commission aux observations N° 13, 38, 52 et le § 6-10-2 du rapport.</p>
--	---	--------------------	--	--	---

Observation n°66 - Hélène BEFFY	<p>Habitante du quartier de Collonges à Vienne. Commentaires et questions sur le projet de contournement des quais à Vienne, et la construction de 830 logements neufs. Favorable à la création de logements mais le chiffre paraît énorme et il faut que cela se fasse progressivement.</p> <p>Une enquête a-t-elle été faite pour évaluer s'il pourrait y avoir plus de bouchons pour accéder au centre ville, malgré le contournement, si les gens doivent emmener leurs enfants à l'école dans le centre par exemple... A l'heure actuelle, la montée St Marcel est déjà embouteillée tous les matins en heure de pointe.</p> <p>Quels sont les projets en termes de transport en commun (en lien avec les 830 logements prévus) car à l'heure actuelle il n'y a que 2 bus de ville par heure en heure de pointe pour le bus 1 par exemple... Est-ce qu'ils vont être gratuits pour tous les écoliers/étudiants ? Car la règle des 3.5 kms qui s'applique actuellement est discriminatoire. Imaginez-vous les élèves partir de Collonges à pied pour aller à l'école ? c'est la double peine : nous payons les lourds impôts de Vienne et ne pouvons pas bénéficier de la gratuité des transports car soi-disant trop près de l'école... Cela ne facilite pas la promotion des bus viennois...</p> <p>les trains SNCF allant à Lyon sont systématiquement bondés et j'imagine mal comment ils pourraient accueillir plus d'usagers. Est-il prévu de mettre en place plus de trains Vienne/Lyon ? et aussi plus tard en soirée ?</p>	DEPLACEMENT			L'observation est bien associable à l'impact positif attendu du développement de transports en commun tant pour des actions correctives de la situation actuelle que pour la nécessité absolue d'associer leurs dessertes à toute production de nouveaux logements dans l'agglomération. La qualité de confort des transports en commun est aussi une demande justifiée. Les recommandations du SCoT vont dans ce sens mais le déploiement des actions à y associer dépendra de l'agglomération ou de la région selon leur nature.
Observation n°67 - Quentin GASBARRE (pour Michel CRESPI)	Compléments aux observations n°41 et n°55 et suite à rencontre avec le commissaire enquêteur + cartes et annexes jointes (dont délibération de la mairie de Salaise-sur-Sanne - Obs n°12) 1/ Manque la zone commerciale Champ Rolland dans le zonage DAAC p.45 (Ouest RN7 = Champ Rolland; Est = Jonchain). Fait réf à la délibération de la Mairie de Salaise pour appuyer son discours et demande que les cartes soient actualisées 2/ Je vous joins également la localisation de la dent creuse de Champ Rolland déjà actée comme projet de construction dans le cadre du PPRT.	COMMERC E	DAAC		En référence au chapitre 6-3-2, la commission d'enquête prend acte de la modification de la partie Est de Champ Rolland. Et la dent creuse est bien intégrée dans la zone rouge du DAAC page 45.
Observation n°68 - Bernard PONT (CEN Isère)	Bien que réduite de 45% par rapport à la période 2005-2015, l'artificialisation restera importante avec une centaine d'hectares artificialisés annuellement sur la durée du SCOT. Il nous semble important d'indiquer qu'un tel rythme d'artificialisation ne pourra pas être soutenu indéfiniment et qu'il convient de tendre à moyen terme vers un rythme encore plus faible.	ARTIFICIALISATION			La commission d'enquête comprend et approuve cette observation qui s'inscrit dans la volonté de viser le "zéro artificialisation nette."

	Concernant la prise en compte des réservoirs de biodiversité à protection forte (Site Natura 2000, ZNIEFF type 1, Réserve naturelle, Arrêté Préfectoral de Protection de biotope, Site prioritaire identifiés dans la charte du Parc Naturel régional du Pilat), nous sommes surpris que les prescriptions prévoient que peuvent y être autorisés les activités extractives, certes avec des réserves notables (absences d'incidences résiduelles ne pouvant être compensées conformément à la séquence JERC). Nous suggérons que cette disposition soit retirée, au moins pour les espaces à protection les plus fortes que sont les Réserves Naturelles et Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope.	ENVIRONNEMENT			Cf. § 6-6-2 et 6-7-2 du chapitre 6 du rapport d'enquête.
	Concernant les espaces boisés, les prescriptions demandent une vigilance particulière vis-à-vis des forêts anciennes afin de garantir durablement leurs intérêts écologiques, ce qui est très pertinent. Nous suggérons que les vieilles forêts, ou forêts matures, telles que définies dans la note 12 en bas de page 60 du Document d'objectifs et d'orientation, soient intégrées dans cette préconisation en raison des forts enjeux de biodiversité qui les caractérisent également.	ENVIRONNEMENT			L'intégration des vieilles forêts dans la préconisation relative aux forêts anciennes est pertinente (page 60 du DOO).
	Incohérence entre la volonté affirmée à plusieurs reprises de désengorger les points de franchissement du Rhône des liaisons routières Est Ouest, notamment celui du Pont de Sablons-Serrières et la mention dans le PADD de l'objectif de finaliser la mise à 2 x 2 voies. Un tel aménagement ne pourra qu'augmenter encore le trafic sur cette voie et aggraver encore l'engorgement de ce pont et de la traversée des deux villages. Il convient de préciser que la partie qui resterait à aménager correspond à la descente du plateau d'Annonay vers la vallée. Un tel aménagement générerait probablement des emprises significatives et donc des impacts potentiellement importants sur la biodiversité. Il nous semble nécessaire de procéder à un choix entre la construction d'un nouveau pont et la mise à deux fois deux voies de la liaison Annonay Serrières de manière à répondre aux enjeux de mobilité sans générer un double impact sur la biodiversité et en terme d'artificialisation.	DEPLACEMENT			La Commission, tout en notant l'alternative proposée et rappelant que l'élargissement à 2x2 voies du pont de Serrières n'est plus d'actualité, considère que le projet SCoT d'un nouveau franchissement du Rhône entre Serrières et Saint Vallier reste souhaitable compte tenu de la situation actuelle des ponts de Serrières et d'Andance et de sa complémentarité pour faciliter l'accès aux demi échangeurs projetés dans le SCoT et faciliter les liaisons économiques Est-Ouest du territoire.
Observation n°69 - Michel CRESPI	Déjà déposé à l'identique (cf observation n°67)	COMMERC E	DAAC		Idem observation 67
Observation n°70 - Michael TABOURY	Idem observations 29 et 45				Cf. observations 29

Observation n°71 - Gilles VIAL (maire de Salaise-sur-Sanne)	<p>Vice-Président du SCOT, j'ai participé activement à son élaboration. S'agissant du DAAC, dans le cadre de l'élaboration, les élus du SCOT, nous avons approuvés le zonage sur la base de la cartographie présentée en annexe. J'avais demandé que la zone en jaune (automobile soit intégrée à la zone commerciale).</p> <p>Au final, le plan présenté à l'enquête publique p. 45 est flou et semble plus restrictif que celui sur lequel nous nous sommes prononcés. Je l'ai signalé aux services du SCOT et nous l'avons écrit dans la délibération.</p> <p>La commune soutient le fait que le nombre de commerces périphériques est suffisant sur notre commune. Il faut cependant veiller à permettre et faciliter la mutabilité du commerce vers d'autres activités mais aussi l'inverse.</p> <p>La cartographie présentée à l'enquête publique n'est pas satisfaisante dans le sens où bien qu'imprécise elle ne permet pas l'évolution et donc la vie de ces zones. Je soutiens les propositions qui visent à ne pas augmenter les surfaces commerciales tout en permettant la vie et l'évolution des zones d'activités.</p>	COMMERC E			<p>En référence au chapitre 6-3-2, la commission d'enquête prend acte de la modification de la partie Est de Champ Rolland mais elle estime que le classement de l'impasse Renivet qui n'est certes pas commerce « de détail » mais plutôt automobiles donc commercial (DOO page 23) sera difficile à définir dans le cadre du document d'urbanisme de Salaise et de son zonage.</p>
Observation n°72 - Anne-Marie VERNON	<p>Ce SCOT n'est pas à la hauteur du dérèglement climatique qui s'accroît d'année en année dans notre région. Ce SCOT n'est pas à la hauteur des enjeux climatiques et nous amène droit à une catastrophe écologique irréversible.</p> <p>Voir rapport GIEC 2018 et voir les effets tangibles récents du dérèglement climatique chez nous !</p>	Changement climatique			<p>Les élus du territoire partent d'un constat « partagé » des problématiques que soulève le dérèglement climatique qui s'accroît chaque année. Les enjeux d'avenir sont identifiés dans les différents documents du SCOT mais partant d'un <u>existant incontournable</u>, le SCOT inscrit son action dans le temps pour répondre aux exigences environnementales et à la nécessité reconnue d'une transition énergétique maîtrisée.</p> <p>La commission d'enquête partage l'analyse du SMRR même s'il reste beaucoup à faire, notamment en s'appropriant les outils de suivi des différentes associations dans les schémas futurs d'aménagement.</p> <p>Cf. : paragraphe 6-8-4 du chapitre 6 du rapport</p>
	le béton grignote les terres agricoles	CONSO D'ESPACE			Constat exact
	trop d'espace donné aux zones d'activités au détriment des zones de culture et maraîchage elles aussi porteuses d'emploi et de résilience alimentaire!	CONSO D'ESPACE			Cf. 6-2-1 du chapitre 6
	infrastructures routières démesurées (par ex en projet échangeurs de St Rambert d'Albon et de Saint Barthélémy de Vals !)	CONSO D'ESPACE			Cf. 6-10 du chapitre 6

	Absence d'une politique ambitieuse et construite développant le trafic ferroviaire pour le fret	TRANSPOR TS			La Commission rappelle que le SCoT veille à prioriser le transport multimodal sur les nouvelles zones d'activité voisines du Rhône. La commission invite également à consulter son appréciation à l'observation n°63 et le § 6-10-5 de son rapport.
	absence d'une politique courageuse de transports publics et d'incitation à limiter les déplacements individuels en voiture (TER, gares , multimodalité, cyclabilité)	TRANSPOR TS			Appréciations de la commission déjà données sur ce sujet aux observations 4, 5, 29, 38, 51, 52, 66 et aux § 6-10-5 et 6-10-6 du rapport. Certains aspects seront repris dans les conclusions motivées de la commission.
	absence d'une politique courageuse de préservation de la biodiversité et de l'urgence climatique	ENVIRO			Si la commission d'enquête considère que le projet de SCoT a bien identifié les enjeux de biodiversité et de continuité écologique et qu'il a affiché un niveau d'ambition approprié en matière de préservation des fonctionnalités écologiques de son territoire, elle demande au SMRR un certain nombre d'améliorations (cf. -6-6-2 du rapport d'enquête).
Observation n°73 - Château d'Ax Salaise-sur-Sanne	Demande que les commerces situés dans la zone de Champ-Rolland soient bien intégrés dans le secteur de localisation préférentiel du commerce de Jonchain / Champ-Rolland	COMMERC E			En référence au chapitre 6-3-2, la commission d'enquête prend acte de la modification de la partie Est de Champ Rolland mais elle estime que le classement de l'impasse Renivet qui n'est certes pas commerce « de détail » mais plutôt automobiles donc commercial (DOO page 23) sera difficile à définir dans le cadre du document d'urbanisme de Salaise et de son zonage.
Observation n°74 - Bernard Mathieu	Je pars du principe que les prescriptions devront, dans le cadre du SCoT, être appliquées. Ma première remarque est donc qu'elles sont formulées de façon très générale, le plus souvent sans indication de chiffres ni de délai, et qu'elles laissent donc une large part à l'interprétation que chacun en fera. Ce qui est fort dommage.	GENERAL			
	Les recommandations semblent être d'un niveau un peu en dessous, style « ça serait bien que, mais faites comme bon vous semble ». Je n'en parle donc plus – sauf exception – dans ce qui suit.	GENERAL			

	<p>J'ai aussi lu le document diagnostic, qui me semble rejoindre un premier constat que chacun peut faire s'il a un peu vécu sur le territoire, que j'habite depuis bientôt 30 ans : nos activités (habiter, se déplacer, produire, loisirs) consomment sans cesse de plus en plus de foncier. Elles le consomment au sens où elles le dénaturent, et au moins le dégradent durablement : pollution, imperméabilisation, stockage des UV (qui accélèrent localement le réchauffement global). Cette consommation est de nature cancéreuse, pas simplement par la dégradation des cellules ainsi investies, mais aussi par le processus : après avoir investi une cellule, la même cause va plus loin. Les commerces s'installent au centre-ville, puis en périphérie, puis plus loin, laissant derrière eux des jachères ou dents creuses. Exemple : Roussillonà Jonchain -à Green 7. (Le courrier que vous a transmis Green 7 est à cet égard particulièrement instructif : ils veulent encore plus d'espace « libre », alors que des friches commerciales existent à quelques centaines de m !) Même processus pour l'habitat, les entrepôts logistiques, les industries. Par exemple Inspira va industrialiser de nouvelles terres, alors que des jachères à vocation industrielle et déjà « multimodales » existent à quelques km au Nord (Osiris), ou au sud (St Vallier). Ou Axe 7 va s'installer en « tout autoroute » à quelques km des jachères à réhabiliter laissées à St Rambert à moins de 2 km d'une gare (cf carte p 136) Et bien entendu cette extension perpétuelle est en elle-même inflationniste, puisque chaque nouvelle zone conquise nécessite ses propres infrastructures et doit être reliée aux infrastructures précédentes. (Cf. là encore Axe 7 et Inspira, exemples archétypiques). Tout ceci vient du fait qu'il est tout simplement plus facile de s'implanter là où il n'y a « rien » que là où il y a eu quelque-chose. Et c'est ainsi que « Le pays a perdu l'équivalent du département de Seine-et-Marne en surfaces agricoles en l'espace de 10 ans, alerte l'Observatoire national de la Biodiversité. » Or il semble que même les pouvoirs publics se préoccupent des conséquences néfastes sur l'organisme « société » : extension de la pollution, manque de foncier agricole, imperméabilisation des sols, atteintes massives à la biodiversité, inondations, amplification des phénomènes climatiques extraordinaires etc.</p>	FONCIER			<p>L'un des objectifs premiers du SCoT est de rompre avec la consommation excessive du foncier. Le SCoT demande avant toute extension de ZAE de vérifier l'offre disponible dans les zones de même type à proximité ou valorisable dans des friches. Des orientations sont aussi édictées sur la rationalisation du foncier (parkings mutualisés...).</p>
--	--	---------	--	--	---

<p>Nous ne cessons de bétonner de nouveaux espaces en en abandonnant d'anciens après un premier usage. Eh bien je pense que le SCoT devrait dire qu'il fait cesser. S'il ne devait y avoir qu'une seule prescription du SCoT, ce serait : 0 extension du foncier, tout de suite ; arrêt tout de suite des projets consommateurs qui sont dans les tuyaux. Il y a donc un chiffre (0) et un délai (tout de suite) Et c'est atteignable, puisque le SCoT le propose (sans chiffre ni délai...) en ce qui concerne l'habitat. Il s'agit juste d'aller jusqu'au bout de logique, et cela simplifierait beaucoup de sujets, notamment concernant les projets de création de nouvelles infrastructures, puisque l'on pourrait dans la plupart des cas mieux occuper celles qui existent (notamment : ports, voies ferrées, gares, traitement des eaux, etc.). Il pourrait être facilité par des réductions de taxes (CET, taxes foncières, etc.) sur les zones concernées</p>	FONCIER			<p>La commission d'enquête comprend et approuve cette observation qui s'inscrit dans la volonté de viser le "zéro artificialisation nette."</p>
<p>P 47- p56 : ce sont très littéralement des mesures cosmétiques.</p>	PAYSAGES			<p>Comme le précise le SMRR : « <i>Les orientations relatives aux paysages n'ont rien de cosmétiques</i> ». Elles sont en effet nécessaires à la préservation des grands équilibres du paysage du territoire.</p>
<p>P58 : pourquoi autoriser des activités d'extraction dans les réservoirs biodiversité forts ? Dans le cadre du Chapeau, on cesse de creuser, on recycle les matériaux des dents creuses.</p>	ENVIRONNEMENT			<p>Cf. § 6-6-2 du chapitre 6 du rapport d'enquête.</p>
<p>P64 : voir « Chapeau », mettre un peu de vert au coeur des nouvelles zones bétonnées n'est pas à la hauteur des enjeux.</p>	ENVIRONNEMENT			<p>Les dispositions du DOO déclinant le principe de « biodiversité positive » (page 64 du DOO°) sont des éléments pertinents pour « faire pénétrer la nature en ville ».</p>
<p>P66 et suivantes : l'eau étant par nature un fluide, le principe des zones de sauvegarde est à rejeter. S'il y a des zones de sauvegarde, c'est qu'il y a des zones de non sauvegarde. Il me semble bien que polluer (ou surprélever) un endroit de la nappe, c'est forcément nuire à toute la nappe. Les prescriptions doivent s'appliquer sur tout le territoire, sinon c'est juste absurde.</p>	RESSOURCE EN EAU			<p>Les zones de sauvegarde sont assujetties à des contraintes plus fortes, le principe général du DOO étant bien de préserver la ressource en eau.</p>
<p>P69 : ces recommandations doivent devenir des prescriptions</p>	RESSOURCE EN EAU			<p>Les dispositions du DOO relative au SAGE et à la nappe alluviale du Rhône court-circuité de Péage de Roussillon sont des recommandations car elles ne sont pas directement intégrables dans les documents d'urbanisme.</p>

P71 : nouvelles entreprises si faible besoins en eaux. Cette prescription doit être précisée, et s'appliquer avec pouvoir de sanction à Inspira.	RESSOUR CE EN EAU			Le DOO énonce clairement (page 71) que « la disponibilité de la ressource en eau constitue le critère majeur qui conditionnera et calibrera le développement résidentiel, économique et agricole. Ainsi, l'accueil de nouvelles entreprises sera conditionné à des faibles besoins en eau et les objectifs de production de logements s'adapteront aux capacités en eau potable disponibles. » Par ailleurs le pouvoir de sanction ne relève pas de la compétence du SMRR.
P75 : déjà évoqué dans le Chapeau. Les besoins du futurs doivent utiliser les ressources déjà spoliées.	RESSOUR CES			Dont acte
P75 : dans la réalité vraie les déchets ne sont pas valorisés. Ils sont brûlés et s'accumulent, à l'issue de couteux processus de collecte. Il faut cesser de collecter, et que la merde s'accumule et se voie. Un étron qui se voit se met à sentir plus fort, et il y aura moins de déchets car moins de production de déchets.	DECHETS			La commission d'enquête prend acte de cette observation.
P77 : le développement de leur culture du risque devrait inciter les rédacteurs du SCoT à fuir un territoire où se surexposent les risques industriels, terroristes, systémiques, environnementaux.	RISQUES			Les élus du territoire partent d'un constat « <u>partagé</u> » des problématiques que soulève un territoire où « se surexposent les risques ». Les enjeux d'avenir sont donc identifiés dans les différents documents du SCoT en partant d'un <u>existant incontournable</u> . Le SCoT inscrit son action dans le temps pour répondre aux exigences environnementales et à la nécessité reconnue d'une transition énergétique maîtrisée. La commission d'enquête partage l'analyse du SMRR même s'il reste beaucoup à faire.
P79, carte : c'est bizarre la zone inondable de la Sanne s'arrête en amont d'Inspira. L'eau ne coule-telle pas vers l'aval. En cas de crue, le risque de reflux ne se situe -t-il pas près de l'embouchure ??	RISQUES			La commission d'enquête a noté la difficulté qu'il y a à lire les cartes présentées au public...
P81 : le territoire n'a absolument pas vocation à accueillir de nouvelles industries chimiques, de même qu'un ouvrier n'a pas vocation à chopper le cancer de la plèvre, ou que le crabe n'a vocation à rencontrer le contenu d'un tube de mayonnaise. D'ailleurs, d'où vous vient ce concept de « vocation » associée à un territoire ?	RISQUES			Les élus du territoire partent d'un constat « <u>partagé</u> » des problématiques que soulève un territoire où « se surexposent les risques ». Les enjeux d'avenir sont donc identifiés dans les différents documents du SCoT en partant d'un <u>existant incontournable</u> . Le SCoT inscrit son action dans le temps pour répondre aux exigences environnementales et à la nécessité reconnue d'une transition énergétique maîtrisée. Il est par ailleurs spécifié que la politique de développement et d'intensification urbaine promue par le SCoT s'exerce à l'écart de zones concernées par un risque industriel, dans la mesure des connaissances actuelles (principe de précaution). La commission d'enquête partage l'analyse du SMRR mais refuse le passage en simple recommandation de ce qui relève d'une prescription dans le DOO (cf : réponse SMRR à observation 34 et 40

				PV).Cf. également: paragraphe 6-8-2 du chapitre 6 du rapport..
P81 : Voilà une belle prescription qu'il convient de préciser comme suit : garantie « pour risque » de 9857 €/ habitant de la zone concernée, déposée à la CDC, et versée en cas de concrétisation du risque. Mesure qui ne coutant pas grand-chose aux industriels, qui pourront se contre-garantir auprès des assurances : ce qui aura pour effet bénéfique d'inciter celles-ci à mesurer réellement le risque, et en calculer la vraie valeur... ; qui sera utilement dissuasive dans certains cas.	RISQUES			N'est pas du ressort du SCoT
P82 : utiliser les infrastructures multimodales existantes plutôt que de prendre prétexte à la multimodalité pour créer de nouvelles zones	RISQUES			Le transport de matières dangereuses (TMD) par voie routière doit être réduit autant que possible : les projets d'extension ou de création susceptibles d'accueillir des installations à risques ou desservies par des TMD doivent être « orientées » dans des zones multimodales, en lien avec une desserte fluviale ou ferroviaire. Même observation s'agissant du passage en simple recommandation de ce qui relève d'une prescription dans le DOO. (industrie chimique supra).
P85 : le point 3 de la reco 1 revient à entériner le droit d'empoisonner.	NUISANCE S			Si le SCoT est un outil de planification, il semble qu'une réponse plus précise du SMRR peut être attendue, notamment sur les possibilités qui sont les siennes s'agissant de son niveau de participation à limiter l'exposition de la population à ce type de risque.
P86 : OK pour les revégétalisations intersticielles	POLLUTIO N			Dont acte
P93 : OK pour la notion de partage de la voirie : par exemple des bandes cyclables plutôt que des pistes en site propres (qui en plus sont très dangereuses comme c'est fait en France)				Dont acte
P94 : rajouter : parkings gardés (conciergerie) et gratuits pour les modes doux	MOBILITE			Hors périmètre SCoT
P100 : pas d'accord pour sans cesse étendre les infrastructures vers de nouvelles zones, voir « Chapeau »	MOBILITE			Observation pas comprise ou justifiable si elle concerne l'extension du réseau de TC.
P106 Inspira : Rajouter un espace multimodal, c'est rajouter des camions. Il faut d'abord utiliser les ressources multimodales existantes	MOBILITE			Inspira doit d'abord utiliser le fleuve et le rail.

	P106 Axe 7 : ce projet chicot est tellement absurde par rapport à tout ce qui est dit dans le DOO qu'il doit donner lieu à un document différent, le Schicot Schéma d'Incohérence Territoriale. La phrase « Pour accueillir... » est une merveille.	MOBILITE			Observation appréciée
	P108 : toujours de nouvelles infrastructures, c'est l'effet métastase, cf chapeau.	MOBILITE			Conclusion de l'observation à pondérer avec analyse quantifiée des objectifs, même si la maîtrise d'effets négatifs collatéraux potentiels de nouvelles infrastructures doit aussi rester un objectif.
	P125 : comme déjà dit, la création sans foncier ne doit pas se limiter à l'habitat.	FONCIER			La commission d'enquête comprend et approuve cette observation qui s'inscrit dans la volonté de viser le "zéro artificialisation nette."
Observation 75 - Olivier et Daniel VEYRET et DERIEUX	Alors qu'un contournement Est de Vienne (Echangeur Vienne Sud – D75 vers Pont Evêque – Chuzelles) était évoqué dans le PLU de Vienne, et un projet d'aménagement de voirie entre l'échangeur de Reventin-Vaugris et l'Est de Vienne figure dans le SCoT des Rives du Rhone 2012, nous saluons que plus aucun projet de contournement ou aménagement de voirie Sud – Est n'est évoqué dans le SCoT arrêté en 2019. En effet, un tel contournement ou aménagement de voirie Sud – Est aurait pu introduire des nuisances sonores dans les zones résidentielles vers Jardin / Collonge, aurait coûté cher au contribuable en raison du terrain accidenté, et aurait impacté un environnement naturel et agricole encore bien préservé aujourd'hui. Le projet d'un demi-échangeur au Sud de Vienne, tel que recommandé dans le SCoT arrêté en 2019, nous semble une meilleure manière d'éviter que la circulation en provenance des communes au sud de Vienne ait à traverser la ville de Vienne. Au cas où le demi-échangeur Sud de Vienne ne soit pas réalisé, et un contournement ou aménagement de voirie Sud – Est revenait dans le futur dans la discussion, l'association de lotissement Collonge II et l'association de lotissement Clos Fahrenheit souhaitent être associées aux décisions.	TRANSPOR TS			Les commentaires et le contenu de cette observation sont identiques à ceux de l'observation 65. Voir appréciation de la commission sur cette dernière.
Observation 76 - ASER Vivre Ici Environnement	Préalable à propos du DOO : une prescription est par définition du dictionnaire « un ordre catégorique et précis ». Il manque à l'ensemble du document les quantifications et qualifications étalonnées de chaque prescription.	Général	DOO		Le SCoT s'applique dans un rapport de compatibilité : cf. p3 du DOO pour définition.
	D'autre part, l'ensemble du travail du SCoT, tous les énoncés des documents doivent être indépendants de tout diktat ou pression des industriels ou intérêts financiers.	Général			Bien évidemment.

	<p>Zone Inspira, la commission d'enquête a rendu un avis unanimement négatif sur le projet d'extension sur 220 ha de terres agricoles. Recours déposé au tribunal administratif contre la DUP. Seule la zone déjà viabilisée de 115 ha peut être considérée comme existante pour le SCoT. Le reste est à considérer comme terre agricole, avec les prescriptions inhérentes. Pour ce qui nous concerne nous subissons pollutions et dangers excessifs, pénurie d'eau, sécheresse, et il n'est pas possible d'ajouter à ses points négatifs. Toute expansion de la ZIP Inspira conduit automatiquement à un accroissement du trafic routier quand bien même une partie des transports serait effectuée via le ferré ou le fluvial. Incompatible PADD II.1.3. PADD focus 2 p61</p>	ECO	DOO - PADD	105	Cf. 6-2-1 du chapitre 6 du rapport
	<p>P20. II.1.1 du PADD. Nous contestons l'utilisation du future pour l'ouverture à l'industrie de 350 à 400 hectares du Inspira et Axe 7. Les projets sont largement contestés, et non aboutis. Leur « liaison » ne pourrait se faire que par camion. Comme dit précédemment tous les aspects en totale contradiction avec tous les points du SCoT.</p>	ECO	PADD	P20	<p>La commission d'enquête considère qu'il est nécessaire, alors que le site de la ZIP Inspira possède 3,5 km de bord à voie d'eau et des quais aménagés et aménageables, qu'il ne soit possible, le long du linéaire du fleuve, que les implantations d'entreprises <u>utilisant la voie d'eau</u>, la route et si possible le fer et que globalement la ZIP Inspira accueille <u>prioritairement</u> des activités industrielles et logistiques <u>nécessitant une desserte multimodale</u></p>
	<p>P11. (voir aussi plus bas) Le Parc d'activité Axe 7 n'est accessible que par la route, il ne peut être qualifié autrement que de monomodal, et par la ne présente aucun intérêt susceptibles de justifier la destruction de terres nature et agricoles. De manière incompréhensible, les disponibilités de terrain sont indiquées au détriment de terres agricoles stratégiques ce qui va à l'encontre du chapitre 5 du DOO, notamment de l'orientation relative à la consommation foncière (cf pages 33 à 35 du DOO et pages 165 à 166 du rapport de présentation) Par ailleurs, concernant le projet Axe 7, les limites des terres agricoles envisagées sont imprécises, et doivent au contraire l'être. (Référence à l'article L141-10 du code de l'urbanisme, voir plus bas).</p>	ECO	DOO	P.11	<p>La commission d'enquête considérant qu'il n'y a pas de possibilité de multi-modalité à l'intérieur de la ZAE Axe7 demande que ne soit faite référence qu'aux activités de transport et d'entreposage dans les prescriptions concernant Axe7. La commission d'enquête remarque que de très nombreux sites de développement économique retenus, dont Axe7, impactent fortement soit des espaces stratégiques agricoles soit des zones naturelles importantes. La commission d'enquête demande que soient réexaminés site par site les impacts prévisibles et qu'au vu de ceux-ci soient réétudiés les périmètres de ces sites pour assurer une meilleure protection des espaces stratégiques agricoles et du milieu naturel. Justifier, Éviter, Réduire, Compenser.</p>
	<p>p 58. Les réservoirs de biodiversité à protection forte ne peuvent comporter en prescription l'autorisation de leur destruction quelque soit les conditions (exemple des activités extractives).</p>	ENVIRONNEMENT	DOO	P.58	Cf. § 6-6-2 du chapitre 6 du rapport d'enquête
	<p>P64. Les recommandations concernant les pollutions/émissions lumineuses doivent passer en prescription pour être en cohérence avec les prescriptions de la page 7 (où elles sont en prescription)</p>	ENVIRONNEMENT	DOO	P.64	Le niveau de recommandation pour la disposition sur la pollution lumineuse (page 64 du DOO), de portée générale, est pertinent.

<p>p 76. La recommandation de valorisation des déchets, pour les considérer comme ressources ne doit pas en favoriser ni encourager la production, ni faire oublier l'indispensable à prescrire de la diminution de leur production. Le SCoT devrait prescrire que toute industrie doit maîtriser son processus jusqu'à la biodégradabilité, au traitement cohérent avec le respect strict de l'environnement des matières premières, produits fini et déchets. Contrairement par exemple à l'entreprise Hexcel qui n'a pas étudié ni solutionné la fin de vie de l'acrylonitrile ou de la fibre carbone et des déchets intermédiaires.</p>	<p>DECHETS</p>	<p>DOO</p>	<p>P.76</p>	<p>La commission d'enquête précise qu'il revient aux PLU/PLUi d'identifier dans leurs documents graphiques les secteurs concernés pour une implantation éventuelle sur ces secteurs de projet relevant du régime des ICPE (déchetteries), conformément à l'article R151-34 du code de l'urbanisme. Toute déclaration de projet emportera : - Etude d'impact préalable, - Mise en œuvre de la séquence ERC Mise en compatibilité éventuelle des documents d'urbanisme et concertation préalable des PPA. il revient au porteur de projet de mettre en œuvre les démarches propres à permettre la valorisation des déchets</p>
<p>p 77 et suivantes. L'établissement des Dicrim (dossier d'information communal sur les risques majeurs) doivent figurer en prescription et non recommandation, ainsi que des exercices réels et non théoriques à échelle de la population de réaction face aux accidents (industriel, nucléaire, inondation, climatique). Une dite « culture du risque » recommandée ne doit pas remplacer la prescription de l'impératif de la disparition du risque. Nous contestons la prescription d'éloigner les habitations/école... du risque et prôtons donc la prescription de non implantation de sources de risques, industries ou transports (camions, pipelines...) au sein des agglomérations (telle SAARRA).</p>	<p>RISQUES</p>	<p>DOO</p>	<p>P.77</p>	<p>Le SCoT peut aider les communes à formaliser les dossiers communaux relatif aux risques.</p>

<p>Nous soutenons fortement la prescription de renouvellement et diversification du tissu industriel (p11) sur l'agglomération de Roussillon-St Rambert. Et celle d'un projet d'aménagement durable porteur d'une forte ambition environnementale valorisant les zones naturelles, et non consommateur d'eau.</p> <p>Cela n'est pas compatible avec l'implantation d'entreprises d'industrie chimique tels que prescrite p77. Celle-ci doit être supprimée.</p> <p>La vocation chimique du bassin pays roussillonnais, et ses conséquences danger et pollution en cocktail (ni mesuré, ni analysé, ni maîtrisé, ni pris en compte de façon contraignante) n'est pas une fatalité. La vocation précédente (avant l'implantation d'usine de production du gaz moutarde) était celle d'une zone totalement agricole. La prescription doit nommer les secteurs d'innovation tel que éducation/pédagogie (verger, ferme pédagogique ; lycée agricole...), tourisme nature.</p> <p>Une obligation à ce que la zone Inspira / Axe7 est un espace à préserver hors industrie, agricole et nature, en cohérence avec la construction de SAARRA dans PADD 1.4, et de la page 14 du même document (évolution indispensable vers un modèle qui renouvelle nos façons de consommer, de produire, de travailler, d'habiter et de vivre ensemble et qui va au delà d'un simple verdissement de notre modèle de société actuel...). Doit donc sortir de la prescription :</p> <p>« Néanmoins, le secteur chimique étant l'un des fleurons industriels des Rives du Rhône, le territoire a potentiellement vocation à accueillir de nouvelles installations de ce type. »</p> <p>Doit s'assortir :</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'un montant de dépôt de garantie proportionnel au nombre d'habitant, à la surface et au danger, - et être ajouté la non consommation d'eau à usage industriel : « les futures implantations industrielles doivent faire l'objet de garanties en termes d'environnement, de paysage et ne pas induire une augmentation des nuisances et des risques existants pour les populations. » 	RISQUES	DOO	P.11	<p>Cf. paragraphe 6-8-2 du chapitre 6 du rapport).</p> <p>Cf. paragraphe 6-2- du chapitre 6 du rapport).</p>
--	---------	-----	------	--

<p>P81. Prendre en compte dans les préconisations relatives au risque industriel, et plus précisément d'accident nucléaire, de l'extension à 20km (et non plus 10km) de l'aire PPI autour de la centrale nucléaire de St Alban. (Conséquence de l'accident Fukushima)</p>	<p>RISQUES</p>	<p>DOO</p>	<p>P. 81</p>	<p>Effectivement, nouvelle réglementation en vigueur. Les préfets des départements sièges d'une centrale nucléaire doivent refondre les PPI en prenant en compte l'évolution de la doctrine nationale de réponse à un accident radiologique et le retour d'expérience de l'accident de Fukushima. Un guide d'élaboration leur a été adressé à cet effet en mai 2017. Les nouveaux PPI doivent intégrer trois évolutions majeures. Leur périmètre doit passer de <u>10 à 20 km autour des centrales</u>. Cette extension doit conduire à élargir l'information du public et la réalisation de plans communaux de sauvegarde (PCS), rappelle l'instruction. En second lieu, les PPI doivent désormais planifier une mesure d'évacuation immédiate de 5 km autour des centrales contre 2 km actuellement. Enfin, une <u>distribution de pastilles d'iode</u> doit être réalisée dans le nouveau périmètre des PPI, soit dans un rayon de 20 km. L'instruction ne mentionne en revanche pas la consigne d'interdiction de consommation des denrées alimentaires pourtant prévue par la nouvelle doctrine.</p>
<p>p82. Nous soutenons la prescription Toute industrie (nouvelle ou extension) en relation avec de matières dangereuses est assujettie à la présence d'une desserte multimodale (fluviale de préférence, ou ferroviaire) pour son approvisionnement en matières dangereuses, nous ajoutons « et expédition de produits dangereux ». Nous soulignons que cela ne concerne pas Inspira ou ne peuvent plus s'implanter de telles entreprises.</p>	<p>RISQUES</p>	<p>DOO</p>	<p>P. 82</p>	<p>La commission d'enquête est favorable à cet ajout sur expédition de produits dangereux.</p>
<p>p93 prescription / Valoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. -> Dans les moyens de transport vers les lieux de travail, il est nécessaire que soit ré-ouverte au transport de voyageurs la ligne ferrée rive droite (Ardèche) entre Serrières et Lyon, de manière à alléger le trafic routier et diminuer la pollution inhérente. (pour une cohérence avec PADD II.3.1.)</p>	<p>DEPLACEMENTS</p>	<p>DOOet PADD</p>	<p>P.93</p>	<p>La commission estime que :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Le souhait de transport ferroviaire de passagers en rive droite est justifié pour offrir une alternative à l'autosolisme. - cette réouverture aux passagers, ne peut pas se dissocier de la stratégie ferroviaire pour le transport du fret, également souhaitable. Le projet long terme du nœud ferroviaire de Lyon pour le fret dit « CFAL-Sud » va accroître le besoin en transport de fret sur l'axe rhodanien Nord-Sud - la commission a exprimé dans son rapport en 6-10- 5 que ce double besoin (passagers et fret) serait non compatible au long terme avec la seule utilisation conjointe de la voie existante. -pour le court terme (qui concerne 20 ans), la réouverture potentielle dépend de la Région et de la SNCF. Une analyse à concurrence de la capacité du réseau est à engager.

p104 DOO, La création d'une deux fois deux voies de la RD 519 de CHanas à Rives encourage la circulation des autos et camions, et va engendrer des nuisances sur les terres agricoles, les villages traversés et les cours d'eau impactés.	DEPLACEMENTS	DOO		Ce projet est bien dans le dossier du SCoT mais devra être retiré suite à l'avis du département de l'Isère
p106 DOO. Nous contestons l'extension d'appellation multimodale dans le rayon de 10 km autour d'un espace multimodal. Remarque en relation avec les points Inspira et le Parc d'activité Axe 7. Question de rupture de charge, d'utilisation monomodale du camion... (idem p11)	DEPLACEMENTS	DOO	P.106	La définition du Multimodal est in situ et pas à 10km. La commission estime néanmoins que l'utilisation multimodale reste un axe à promouvoir au-delà de la proximité immédiate. (Desserte)
p184 DOO. Il faut compléter le document avec le tracé de la totalité du corridor écologique de la Sanne à Salaise sur Sanne, jusqu'au Rhône, incluant le grand bassin d'expansion des crues (dit de la Fontanaise) qui doit être maintenu et nettement signalé.	ENVIRONNEMENT	DOO	P.184	Les corridors écologiques identifiés sont inconstructibles et la commission d'enquête a veillé à ce que les exceptions à ce principe soient très limitées. L'ensemble des dispositions du DOO sur la fonctionnalité écologique est de nature à préserver les corridors et leurs fonctions.
le SCoT doit prendre en compte les entreprises situées sur des terrains privés, leurs impacts et effets, et pas seulement les autres sur terrains publics.	ECO	DOO		La commission d'enquête demande, en complément de ce qui est déjà prévu dans le DOO, que la structure unifiée des schémas de développement économique englobe non seulement les activités privées mais aussi publiques, les terrains publics mais aussi privés, les friches et les secteurs en déshérence, les zones Ui des PLU mais aussi toutes les zones urbaines à finalité économique.
Dans le dossier DOO les cartes sont peu lisibles, trop petites, les légendes minuscules	Général	DOO		Très grand problème de lisibilité des cartes schémas... Le SMRR précise que « <i>Les cartes seront intégrées en HD. Elles seront aussi jointes au document du SCoT en grand format</i> » Dont acte.
Il n'y a pas de sommaire précis, ce qui rend la consultation de tous les documents très compliquée.	Général	Toutes les pièces		Le sommaire de nombre de documents est à compléter.

	<p>Dans le DAAC nous contestons l'échelle au 1/34 110 ème de tous les documents présentés, qui n'informe pas précisément des zone ciblées. Il faudrait une échelle permettant plus de précisions, par exemple au 1/10 000 ème.</p> <p>-> l'article L 141-10 du code de l'urbanisme permet de définir les limites précises :</p> <p>SCoT-1-3-2 Le document d'orientation et d'objectifs détermine :</p> <p>1° Les espaces et sites naturels, agricoles, forestiers ou urbains à protéger dont il peut définir la localisation ou la délimitation. Il transpose les dispositions pertinentes des chartes de parcs naturels régionaux et leurs délimitations cartographiques à une échelle appropriée, afin de permettre leur mise en oeuvre dans les plans locaux d'urbanisme ou les documents en tenant lieu et les cartes communales ;</p> <p>2° Les modalités de protection des espaces nécessaires au maintien de la biodiversité et à la préservation ou à la remise en bon état des continuités écologiques.</p>	COMMERC E			En référence au 6-3-2 paragraphe 4, la commission d'enquête considère qu'il est nécessaire d'améliorer la localisation des secteurs d'implantation périphérique en permettant au moins un repérage d'un élément fondamental du secteur, tout en restant dans la notion de localisation et non de délimitation.
	Les délimitations des terres agricoles stratégiques sont floues, il faut les préciser. (idem en contradiction avec l'article L141-10)	AGRICULT URE			Renvoi aux observations 8, 9 et 11. Bien noté toutefois l'engagement du SMRR à clarifier la définition des espaces stratégiques agricoles.
	Prescription à faire de l'utilisation des friches industrielles et friches commerciales avant toutes nouvelles implantations sur d'autres espaces libres. Par exemple il existe des friches multimodales à vocation industrielles au nord d'Inspira (Osiris), et au sud (port de St Vallier), et des friches industrielles à réhabilitation potentiellement commerciales à St Rambert d'Albon, à moins de 2 kilomètres de la gare, mieux placé à tous les niveaux argumentaires que le projet Axe7.	ECO	DOO		Le SCoT va dans ce sens et demande qu'avant toute nouvelle extension ou création de ZAE soit réalisée une analyse du <u>potentiel déjà existant en dent creuse ou renouvellement urbain</u> . Par ailleurs, le SCoT défend la multifonctionnalité des zones urbaines en affichant leur vocation à accueillir des entreprises non nuisantes.
	Prescription à faire pour décourager l'implantation hors des villes des commerces, décourager l'implantation de nouvelles zones quand il n'y a pas de nécessité économique et que la conséquence n'est que la migration des commerces des centres ville vers ces zones extérieures. Exemple Green 7 (Salaise sur Sanne) où se sont déplacés des commerces précédemment implantés sur la zone commerciale Carrefour (plus au nord et plus centré par rapport à l'agglomération), ou au centre des villages (comme Atol de St Rambert d'Albon). Ces déplacements d'activités sont donc de la création de friches commerciales et non création d'activités. (Pour mettre en cohérence DOO avec le point I.2.3 du PADD)	COMMERC E	DOO et DAAC		Le DAAC affiche comme principe et prescriptions la non extension des zones commerciales périphériques, le renforcement des centralités et proscrit le développement de nouveaux commerces le long des axes de flux.

Tous les terrains dits CNR destinés à l'industrie doivent obligatoirement être loués sans dérogation à des entreprises utilisant au minimum le fleuve comme moyen de transport prioritaire, et de matières non dangereuses/polluantes.	ECO	DOO	105	La commission d'enquête considère qu'il est nécessaire, et qu'il ne soit possible, le long du linéaire du fleuve, que les implantations d'entreprises <u>utilisant la voie d'eau</u> , la route et si possible le fer et que globalement les sites industrialo-portuaire accueillent <u>prioritairement</u> des activités industrielles et logistiques <u>nécessitant une desserte multimodale</u>
Le milieu humide du lit de la Sanne à Salaise sur Sanne, en zone dite Inspira n'est mentionné nulle part. C'est pourtant un élément fragile à protéger.	ENVIRONNEMENT	DOO	70	Cf § 6-6-2 du chapitre 6 du rapport d'enquête.
Le SCoT doit prescrire que toute annonce argumentaire de nombre d'emplois doit être assorti de précisions quantitatives (nombres et ETP) et de niveau de qualification, au regard de l'offre de formation locale.	ECO			Dont acte
Tenir compte des données pollution récentes, notamment les résultats du bilan Atmo 2018 https://www.atmoauvergnhonealpes.fr/sites/ra/files/atoms/files/dossier_presse_2018_v5v2_0.pdf Soit : la très forte augmentation de l'Ozone, le dioxyde d'azote bien au-delà des seuils ; l'alerte sur les polluants Pm1, Puf (particules ultra fines), 1,3-butadiène, carbone suie ; les résultats des études de 13 molécules + 13 supplémentaires à impact négatif sur climat et santé, ; les résultats de l'étude de 80 molécules phytosanitaires – dans l'air ambiant (ciblés la viticulture, les cultures de céréales, l'arboriculture et l'élevage) en juin 19.	ENVIRONNEMENT			Données à actualiser. Le SCoT prend en compte l'indice de la qualité de l'air et les réseaux de surveillance en charge du suivi (EIE p 123-124)
Tenir compte de l'extension à 20 km de l'aire PPI (Plan particulier d'intervention) autour des centrales nucléaires. (dit ailleurs)	RISQUES	RP - DOO		Cf. observation 76
Sur le fond, le SCoT doit pouvoir s'appuyer sur :				
une politique unique et globale de la gestion de l'eau sur toute la zone concernée, posant des jalons contraignants et absolus, et interdisant de ce fait toute autorisation locale au coup par coup qui ne tient pas compte de l'ensemble des effets de conséquences, afin de préserver au mieux cette fragile ressource. Le SDAGE (et les SAGE en cours d'approbation) précise que la satisfaction des besoins pour l'eau potable est prioritaire par rapport aux autres usages.	RESSOURCE EN EAU			La politique globale de la gestion de l'eau est définie à l'échelle du grand bassin versant Rhône-Méditerranée par le SDAGE 2016-2021. Aux échelles plus locales elle est définie par les SAGE Le SCoT doit être compatible avec le SDAGE et es SAGE.

	un plan de protection atmosphérique cohérent sur l'ensemble de la zone SCoT, tenant compte des mouvements des flux de polluants, y compris venant de plus loin (Nox, pollens...), sur la base d'un état des lieux et analyse précise de tous les polluants et molécules indiqués par ATMO comme préoccupant et dangereux pour la santé. Données rapportées au normes OMS et non UE (moins protectrices).	POLLUTION	RP - DOO		Les Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) ont été introduits par la loi LAURE (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie) en 1996. Le PPA définit des objectifs à atteindre ainsi que les mesures, réglementaires ou portées par les acteurs locaux, qui permettront de ramener les concentrations en polluants atmosphériques à un niveau inférieur aux valeurs limites fixées par l'Union Européenne. A l'initiative des préfets, il concerne les agglomérations de plus de 250 000 habitants et les zones où les valeurs limites sont dépassées ou risquent de l'être. Il s'agit d'une prérogative de l'Etat au titre de la Protection des Populations. L'indice de la qualité de l'air est abordé dans l'EIE en page 123/ 124 et 207.
	un même schéma global doit être à disposition du SCoT concernant la pollution lumineuse, afin que puissent être affinées ses prescriptions.	POLLUTION			La réglementation actuelle de la pollution lumineuse repose sur les lois du 12 juillet 2010 "Grenelle 2", du 17 août 2015 sur la transition écologique pour la croissance verte et d'août 2016 sur la reconquête de la biodiversité. Le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) a rendu public, le 18 janvier 2019, un rapport consacré à la pollution lumineuse. Dans l'attente et parmi les recommandations, la réalisation d'une cartographie à l'échelon national est à l'étude.
	Incohérence générale. Tous les aspects liés à la santé doivent faire l'objet de prescriptions et non recommandations. La très faible occurrence du terme dans le DOO (3 fois ?) n'est pas cohérente avec la problématique globale et généralisée de la pollution létale dans la vallée du Rhône et d'autres bassins industriels. Aussi 3 occurrences de « la santé » dans le diagnostic. Dans le rapport de présentation point 2,11 il est question de la santé (et de la réduction des risques d'atteinte à sa bonne condition) comme un objectif du SCoT. P184 santé en tout dernier point de la liste dans les incidences. Le tableau p194 indiquent pourtant ne nombreux points de vigilance, qui ne sont pas traduit par des prescriptions claires dans le DOO. Pourtant la partie 7 de l'état initial de l'environnement traite de la santé en relation avec la qualité de l'air la pollution sonore, la qualité de l'eau, pollution des sols...	SANTÉ	RP - DOO		Observation pertinente qui justifie d'un suivi : la réponse du SMRR qui réfléchit au lancement d'une étude/démarche spécifique sur le sujet urbanisme/santé (étude d'impact sur la santé) dès 2020 dans le cadre de la mise en œuvre devrait être reprise dans le rapport de présentation, comme réflexion mise en œuvre dans le cadre de la démarche spécifique dont il est question.
	Il est nécessaire que l'ambrosie abordée dans la partie 7.2.2 de l'état initial de l'environnement et clairement considérée comme une pollution et son allergie le problème de santé publique qu'il est, se retrouve traitée de façon prescriptive dans le DOO, pour une politique d'éradication de la plante sur toute la zone du SCoT.	ENVIRONNEMENT POLLUTIONS			Dont acte.

	Il est nécessaire d'inscrire en prescription générale à tout le SCoT l'impossibilité d'une quelconque nouvelle implantation foncière, et la prescription de récupération d'espaces fonciers (industrie, commerce...) pour les revaloriser en espaces naturel et potentiellement agricoles. Les arguments des données climat du GIEC pour la vallée du Rhône étaient cette impératif.	ENVIRONNEMENT			Cf. § 6-6-3 du chapitre 6 du rapport d'enquête.
	Thèse d'Alice Herbelin en PJ avec certaines parties pointées dans la contribution				Merci pour cette référence très instructive.
Observation 77 - Collectif alternatiba Valence & Co	Le collectif citoyen Alternatiba Valence & co, mouvement citoyen engagé pour le climat et organisateur des mobilisations climat en Drôme s'indigne profondément à l'idée qu'un projet aussi nuisible à la biodiversité et à l'équilibre climatique puisse avoir été conçu. En l'état le projet de Révision du Schéma de cohérence territoriale des Rives du Rhône semble déconnecté de tout bon sens et ressemble à une catastrophe écologique en cours.				Dont acte.
	Nous souscrivons pleinement aux observations formulées par la Frapna Drôme dont nous rappelons les observations en pièce-jointe. (voir observation 64)				Dont acte.
Observation 78 - - ASER Vivre Ici Environnement	Idem observation 76				Idem observation 76
Observation 79 - Eric VINSOT	Observation portant sur l'école de musique et les prix pratiqués	SERVICES			Dont acte
Observation 80 - Story Salaise	Idem observation 73	COMMERC E			En référence au chapitre 6-3-2, la commission d'enquête prend acte de la modification de la partie Est de Champ Rolland
Observation 81 - FRAPNA Isère	Concernant la ressource en eau, la FRAPNA se basant sur les données issues du diagnostic et de l'EIE				
	Les enjeux concernant la ressource en eau sont soulevés dans le cadre du diagnostic et de l'état initial. Toutefois, certains points auraient mérité des données actualisées et la collectivité tend parfois à relativiser la gravité du problème. A titre d'exemple, le diagnostic du rapport de présentation conclut à un taux de conformité globalement bon des dispositifs d'assainissement, alors que sur certains territoires les stations d'épuration présentant un dysfonctionnement ou en limite de capacité sont nombreuses (voir Fig. 2. 17, p. 264 Diagnostic).	ENVIRO			Le projet de SCOT prévoit que l'adéquation entre les besoins de traitement des effluents générés par le développement résidentiel et économique avec les capacités de traitement soit assuré. La commission d'enquête invite le SMRR à actualiser ses données.

	<p>L'analyse de compatibilité du document avec le SDAGE, notamment concernant la gestion quantitative de la ressource en eau et la qualité des milieux aquatiques, laisse clairement à désirer. Le document déclare que le SCOT prévoit certains projet qui pourraient rendre incompatible le SCOT avec le SDAGE, sans développer, tout en déclarant que les prescriptions du SCOT permettront de limiter les risques. Mais lesquelles ? Et de quelle façon ?</p> <p>« Certains projets économiques peuvent présenter un risque d'incidence sur la qualité de la ressource en eau (impact potentiel sur des captages, zones de sauvegarde ou sur des cours d'eau) et par conséquent un risque d'incompatibilité avec les orientations du SDAGE (ex : la ZIP Inspira, Axe 7 ou encore la zone d'activités de Lombardières / Le Mas à proximité du ruisseau d'Aumas). Des projets routiers sont également susceptibles de présenter un impact sur la qualité de la ressource en eau par des incidences potentielles sur des cours d'eau tels que le Rhône ou la Galaure (ex : échangeurs en Page 23 Porte de DrômArdèche, les franchissements routiers sur le Rhône, le projet de mise à 2X2 voies de la RD519 de Chanas à Rives). Néanmoins, les prescriptions du SCoT permettront de limiter les risques d'atteinte à la ressource en eau. »(Rapport de présentation, 3., p. 22)</p>	ENVIRO			Cf. § 6-6-3 du chapitre 6 du rapport d'enquête.
	<p>Le raisonnement est identique en matière de gestion quantitative de la ressource en eau : « Le territoire dispose majoritairement d'une ressource suffisante pour assurer les besoins liés au développement résidentiel. Quelques secteurs de vigilance où les besoins en eau nécessitent d'être réduits, ont cependant été mis en évidence. La disponibilité de la ressource en eau n'a pas pu être évaluée vis-à-vis du développement économique. Une vigilance est donc à apporter sur ce point. En effet, certains projets économiques pourraient présenter une incompatibilité avec les orientations du SDAGE au regard des incidences potentielles sur la gestion quantitative de la ressource en eau (ZIP Inspira en lien avec les conflits d'usage de la nappe alluviale du Rhône court-circuité). (Rapport de présentation, 3., p. 23) Force est de constater que la compatibilité du document avec le SDAGE n'est pas démontrée.</p>	ENVIRO			Cf. § 6-6-3 du chapitre 6 du rapport d'enquête.

	<p>Il convient ici de rappeler que l'atteinte du bon état des masses d'eau est une obligation incombant à l'Etat français et que leur dégradation est une violation du principe de non dégradation de l'état des masse d'eau prescrit par la Directive cadre sur l'eau. La « détérioration de l'état » d'une masse d'eau de surface est établie dès que l'état d'au moins l'un des éléments de qualité au sens de l'annexe V de ladite directive se dégrade d'une classe - même si cette dégradation ne se traduit pas par une dégradation de classement, dans son ensemble, de la masse d'eau. La façon dont le document appréhende cette problématique est totalement déconnectée des exigences du droit européen et de la rigueur de sa jurisprudence. Etant donné les difficultés déjà rencontrées, il semblera difficile d'atteindre le bon état des masses d'eau sans une politique d'aménagement plus ambitieuse d'un point de vue environnemental mais surtout moins permissive. La nécessité de préserver la ressource en eau n'est pas suffisamment prise en compte dans le cadre du PADD. Au regard de l'importance des enjeux sur ce territoire ; la réduction de la consommation en eau et des pollutions de cette ressources auraient dû être un objectif à part entière clairement affiché. Seul l'objectif 2.1 fait évoque la problématique, mais sans traitement spécifique de la problématique ; mais surtout, sans qu'il soit question de « réduction » des impacts. L'augmentation de la population sur ce territoire laisse craindre au contraire une aggravation des pressions sur cette ressource extrêmement vulnérable.</p>	ENVIRO			Cf. § 6-6-3 du chapitre 6 du rapport d'enquête.
	<p>Sur la préservation des espaces naturels et agricoles, la FRAPNA se basant sur les données issues du diagnostic et de l'EIE</p>				
	<p>Le SCoT prévoit une augmentation de population d'environ 15% par rapport à 2017, ce qui représente environ 41 800 habitants supplémentaires à l'horizon 2040 ; soit une augmentation de 0,7 %/an. Ces prévisions ne sont pas en phase avec la réalité. Il est observé un ralentissement de la croissance de la population sur la période 2009 – 2015. Ce ralentissement devrait se poursuivre en raison d'un vieillissement de la population.</p>	DEMOGRA PHIE			Cette perspective de 0,7 %/an correspond à la médiane haute des estimations Omphale de l'INSEE.
	<p>Le document d'orientation et d'objectifs (DOO) doit arrêter, par secteur géographique, des objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain et décrit, pour chacun d'eux, les enjeux qui lui sont propres (C. urb., art. L. 141-6). En l'espèce, le DOO a arrêté des objectifs chiffrés de consommation d'espace à ne pas dépasser par communauté de communes. Il aurait été intéressant de décliner ces objectifs à une échelle plus fine, pour tenir compte des différences entre les territoires. Le document ne répond pas totalement à l'obligation réglementaire, dans la mesure où il ne décrit pas les enjeux propres à chaque secteur.</p>	DEMOGRA PHIE			Cf 6-11-1 du chapitre 6 du rapport

	<p>Enfin, il est affiché comme objectif de réduire de 45 % la consommation foncière à l'échelle du SCoT par rapport à la période 2005 – 2015. Mais les chiffres présentent des incohérences par rapport aux données fournies par le diagnostic du rapport de présentation : en 2009 la consommation foncière atteint 21 874 ha et 23 330 ha en 2015. Ce qui signifie qu'entre 2009 et 2015, il a été consommé 1 456 ha ; ce qui correspond à 242,7 ha / an. Aussi, nous ne comprenons pas comment le syndicat évalue à 174 ha / an la consommation d'espace entre 2005 et 2015.</p> <p>Ce point est à éclaircir, car il remettrait en cause la teneur des objectifs affichés par le document.</p>	CONSO D'ESPACE			<p>La commission demande que soit intégré un tableau complet des différentes formes de consommation d'espaces (habitat, agriculture, économie, transports, etc.), par rapport à la superficie totale du territoire, entre 2005 et 2015 et des prévisions à 2040.</p>
	<p>Le document d'orientation et d'objectifs peut, dans des secteurs qu'il délimite en prenant en compte leur desserte par les transports collectifs, l'existence d'équipements collectifs et des protections environnementales ou agricoles, déterminer la valeur au-dessous de laquelle ne peut être fixée la densité maximale de construction résultant de l'application de l'ensemble des règles définies par le plan local d'urbanisme ou du document en tenant lieu (C. urb., art. L. 141-7).</p> <p>Le document d'orientation et d'objectifs peut définir des secteurs, situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés, dans lesquels les plans locaux d'urbanisme doivent imposer une densité minimale de construction (C. urb., art. L. 141-8). Malgré la volonté affichée du document de réduire la consommation foncière, il n'est pas fait usage de ces dispositions. Il apparaît que le document pourrait être beaucoup plus ambitieux dans la traduction de ses objectifs et leur mise en œuvre.</p>	TRANSPOR TS			<p>La commission a observé dans le SCoT, en matière de développements urbains et de dessertes en transports urbains la cohérence attendue pour les objectifs des agglomérations.</p> <p>Elle a indiqué néanmoins dans son PV de synthèse la nécessité de prévoir des parkings d'accueil auprès des gares susceptibles d'être un relais significatif pour favoriser le transport bimodal (VL-train) et réduire l'autosolisme et ses conséquences. Ceci pourrait conduire à devoir limiter au cas par cas la densité.</p> <p>Pour les communes éloignées ou rurales, le développement des transports en commun « classiques » sera beaucoup plus limité et devra être compensé par d'autres approches (covoiturage) à faciliter.</p>
	<p>Au regard de l'ensemble des observations formulées, nous exprimons un avis défavorable. Nous invitons le syndicat à mieux intégrer les enjeux environnementaux identifiés dans la cadre de l'élaboration de son document, en portant une attention toute particulière à la ressource en eau et la réduction de la consommation d'espace.</p>	Général			<p>Cf. § 6-6-3 du chapitre 6 du rapport d'enquête.</p> <p>L'EIE est un document très complet sur la situation du territoire SCoT des Rives du Rhône s'agissant des enjeux environnementaux. L'ensemble des thématiques y est abordé qui permette une juste appréciation de la situation actuelle. Ces enjeux sont repris au regard de situations « constatées » soumis à forte pression (notamment la problématique de l'eau) et les défis le sont pour l'avenir, justification de la mise en place du SCoT (2040) et des mesures que ce dernier envisage de mettre en place pour répondre à l'exigence d'une transition énergétique autant qu'écologique. Le DOO est lui-même destiné à encadrer les documents de planification locaux.</p>

Observation 82 - FRAPNA Isère	Idem observation 81				Idem observation 81
Observation 83 - Christian et Patrice GIROUD	Nous souhaitons que les PLU prennent mieux en compte le devenir d'anciens bâtiments agricoles qui ne sont plus utilisés pour l'activité agricole mais qui conservent un cachet architectural et patrimonial. Ceux-ci pourraient faire l'objet de réhabilitation, de changement de destination de manière à préserver le patrimoine.	HABITAT			La commission prend acte de cette observation, tout en relevant que cette meilleure prise en compte relève prioritairement des PLU
Observation n°84 - Jacques JURY	RESUME (voir avis complet) = le modèle de développement mondial à base d'énergie fossile met en danger l'avenir de l'Humanité et de la planète par les rejet massif de CO2, participant au réchauffement global, qui risque de s'aggraver par effets dominos (libération de méthane piégé dans le permafrost par exemple). Malgré cela, le nouveau PLU de CHONAS l'AMBALLAN en flagrante contradiction avec les objectifs du SCOT et du PCAET (encercllement de sièges, consommation de foncier, hausse des déplacements, projet de ZAE. En conclusion, le nouveau PLU tout comme le SCOT sont des documents fantaisistes et de fictions à la lueur des connaissances scientifiques les plus récentes. Ils ne peuvent en aucun cas servir de Plan de Sauvetage que nous sommes en droit d'attendre. Ils ne sont au contraire que des plans d'aggravation. Un Plan de Sauvetage s'attachera à révéler à la population l'impasse, ou le piège, où notre modèle de "développement" nous a placé, enfermé ; condamnant très probablement notre espèce préférée et beaucoup d'autres (sinon toutes) sur Terre à l'extinction (...).	CHANGEMENT CLIMATIQUE			Partant d'un existant (<u>incontournable</u>), le SCoT inscrit son action dans un temps de court/ moyen terme pour répondre aux exigences environnementales et à la nécessité reconnue d'une transition énergétique maîtrisée. Les prescriptions sont autant de dispositifs obligatoires servant à encadrer les documents de planification locaux et les recommandations sont autant de pistes de réflexion et/ou de propositions à mettre en œuvre sans qu'elles ne revêtent de caractère obligatoire, laissant aux porteurs de projet toute la souplesse nécessaire à la mise en œuvre éventuelle des projets. La commission d'enquête partage cette analyse.
Observation 85 - Associations ASER - Vivre	Rencontre du commissaire enquêteur et souhait de déposer plus tard une contribution				Cf observation 76

Observation 86 - Monique LEPINE	L'association SRD (Sauvegarde Rive Droite) reste contre le projet de CFAL Sud avec la traversée des villages par des trains longs, lourds et transportant des produits extrêmement dangereux sur cette ligne du 19eme siècle faite pour desservir "localement" de petits wagons. Rien à voir avec le trafic d'aujourd'hui déjà très pénalisant pour le bruit, les vibrations. Les riverains sont informés. Reste aussi le problème des passages à niveau et ceux qui les empruntent régulièrement ne pensent pas à ces dangers.	TRANSPOR TS			A la connaissance de la commission, le projet CFAL-Sud fait toujours partie du programme long terme du nœud ferroviaire Lyonnais (NFL LT) mais son tracé n'est pas figé ni sa planification. La commission a exprimé son appréciation à ce sujet à l'observation N° 76 et 61. Le § 6-10- 5 du rapport reprend ce thème. Le CFAL Sud, dans le meilleur des cas, ne sera pas mis en œuvre avant 20 ans et devra effectivement s'accompagner d'une réflexion stratégique pour être accompagné par un projet « fret » sur l'axe Nord-Sud du territoire. La commission a exprimé sa perception sur la non compatibilité des voies actuelles pour le satisfaire au niveau des besoins long terme supplémentaires induits par le CFAL-sud.
	SRD est favorable à la réouverture de la ligne aux voyageurs. De nombreux salariés prennent leur voiture faute de trains ou vont jusque Saint Rambert ou Péage de Roussillon pour prendre le train pour Lyon ou Valence et doivent pour cela prendre le pont (20 000 véhicules/jour). Bouchons sur Chanas, sur le Péage et sur côte d'Annonay jusqu'à "la Remise", 3,5 km matin et soir. La mairie de Serrières à travers le PLUIH a "gelé" des terrains au Nord du village pour prévoir des parkings.	TRANSPOR TS			Voir appréciation de la commission en réponse à l'observation N° 76 pour la réouverture de la ligne ferroviaire passagers en rive droite et voir § 6-10-5 et 6-10-6.
Observation 87 - Laurent TORGUE (mairie de Serrières)	Demande de rétablissement des trains de voyageurs sur la rive droite du Rhône qui permettrait de désengorger la circulation et la traversée de Serrières (20000 véhicules/jour) qui aurait aussi un effet sur l'empreinte carbone. La Région a voté récemment et à l'unanimité une étude en ce sens.	TRANSPOR TS			Sur le court et moyen terme, c'est effectivement à la Région de relancer une étude avec la SNCF pour examiner cette possibilité. La commission estime que cette étude devra estimer quelles améliorations sont possibles en rive droite et en rive gauche pour faire face aux besoins conjoints de passagers et de fret. La perception de la commission est qu'à long terme, des restructurations ferroviaires importantes sur l'axe Nord Sud seront aussi nécessaires pour accompagner les travaux sur le nœud ferroviaire lyonnais pour le désengorger tant en fret qu'en transports passagers, ces deux besoins restant nécessaires.
Observation 88 - Marie-Christine SOULHIARD (mairie de Saint-Etienne-de-Valoux)	Demande de modification d'une limite topographique dans le secteur Est des Barges à Saint-Etienne-de-Valoux pour permettre l'ouverture à l'urbanisation à l'occasion d'une future révision de PLU. En pièces-jointes courrier adressé au Président du SMRR à ce sujet le 27 avril 2019, compte-rendu réunion de travail PLU et retour technique de la DDT sur le PLU.				Cette limite topographique est issue du schéma de secteur de la côtière rhodanienne, repris à l'identique pour toutes les communes concernées dans le projet de SCoT.

3.2 VIENNE CONDRIEU AGGLOMERATION

3.2.1 siège de vienne Condrieu agglomération – Vienne

3.2.1.1 Permanences

DATES	Nom et commune de (résidence requérant)	Résumé de la requête (<i>Manuscrite, dactylographiée, orale</i>)	Thème/territoire	Examen et avis de la commission d'enquête
11/06		Aucune personne ne s'est présentée à la permanence		
21/06	Mme Blanc-Denolly Annie Les cotes d'Arev (38)	Elle a interrogé le commissaire enquêteur sur un problème relevant du PLU de sa commune.	PLU des cotes	Il convient que Mme Blanc-Denolly consulte le PLU de sa commune.
01/07	MM Giroud Christian et	Ils prônent la réhabilitation dans les PLU des anciens bâtiments agricoles possédant du cachet et ont écrit dans ce sens sur le registre papier (cf	Agriculture/	Cf. Observation 83
	MM Veyret Olivier et Fischer Lars Vienne (38)	Ils souhaitent connaître le tracé du « contournement Est de Vienne », notamment de sa partie sud qui ne figure plus dans les documents du SCoT 2019 alors qu'il était dans le SCoT 2012 et qu'il figure dans le PLU de Vienne, étant soucieux des impacts potentiels de ce contournement. M. Veyret a adressé un mail à ce sujet	infrastructur e/Vienne	Cf. Observation 75

3.2.1.2 Registre

N° de la requête	Nom et commune de (résidence requérant)	Résumé de la requête (<i>Manuscrite, dactylographiée, orale</i>)	Thème/territoire	Examen et avis de la commission d'enquête
N°20	MM Boiton Roger et Berthois Michel Reventin-	Ils indiquent que le SCoT fait bien apparaître le schéma de raccordement autoroutier et inscrit le plan de développement de de la zone d'activités	Infrastructures	Cf. chapitre 6-10
N°83	MM Giroud Christian et Patrice Estrablin (38)	Ils souhaitent que les PLU prennent mieux en compte le devenir d'anciens bâtiments agricoles qui ne sont plus utilisés pour l'activité agricoles mais qui conservent un cachet architectural et patrimonial. Ceux-ci pourraient faire l'objet de réhabilitation, de changement de destination de manière à préserver le	Agriculture	Cf. chapitre 6-4-1

3.2.2 Vienne Condrieu Agglomération – maison des services publics – Condrieu

3.2.2.1 Permanences

DATES	Nom et commune de (résidence requérant)	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Thème/territoire	Examen et avis de la commission d'enquête
11/06		Aucune personne ne s'est présentée à la permanence		
22/06		Aucune personne ne s'est présentée à la permanence		
02/07		Aucune personne ne s'est présentée à la permanence		

3.2.2.2 Registre

N° de la requête	Nom et commune de (résidence requérant)	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Thème/territoire	Examen et avis de la commission d'enquête
		Aucune observation n'a été portée sur le registre d'enquête		

3.3 ANNONAY RHONE AGGLO

3.3.1 Siège de Annonay Rhône Agglo – Davézieux

3.3.1.1 Permanences

DATES	Nom et commune de (résidence requérant)	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Thème/territoire	Examen et avis de la commission d'enquête
21/06		Aucune personne ne s'est présentée à la permanence	Pas d'observatio	
26/06		Aucune personne ne s'est présentée à la permanence		
03/07	Mme Soulhiard Maire Saint-Etienne Valoux	Demande de modification d'une limite dans le secteur est des Barges pour permettre une possible urbanisation ultérieure, RD88	urbanisme	Cf. Observation 88

3.3.1.2 Registre

N° de la requête	Nom et commune de (résidence requérant)	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Thème/territoire	Examen et avis de la commission d'enquête
88	Mme Soulhiard Maire Saint-Etienne Valoux	Demande de modification d'une limite dans le secteur est des Barges pour permettre une possible urbanisation ultérieure		Cf. Observation 88

3.3.2 Serrieres

3.3.2.1 Permanences

DATES	Nom et commune de (résidence requérant)	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Thème/territoire	Examen et avis de la commission d'enquête
14/06		Aucune personne ne s'est présentée à la permanence	Pas d'observatio	
28/06		Aucune personne ne s'est présentée à la permanence		
03/07	Mme Frison Marie Mr Baude Gilbert Mr Montagne Georges Assos VIVRE l'ASER	Ces 3 personnes ont parfaitement étudié le dossier et viennent avec une série de questions et de commentaires sur celui-ci. Nous examinons ensemble leurs questions et ce que dit le DOO le diagnostic le rapport de présentation... ils doivent confirmer par mail l'ensemble de leurs observations suite à notre conversation. ASER RD76 et 78		Cf. Rapport ! Chapitre 6

3.3.2.2 Registre

N° de la requête	Nom et commune de (résidence requérant)	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Thème/territoire	Examen et avis de la commission d'enquête
------------------	---	--	------------------	---

86	Mme Lépine. Monique association SRD (sauvegarde rive droite)	contre le projet de CFAL trafic d'aujourd'hui déjà très pénalisant pour le bruit, les vibrations. SRD est favorable à la réouverture de la ligne voyageurs. De nombreux salariés prennent leur voiture fautent de train où vont jusqu'à Saint Rambert péage de R pour prendre le train pour Lyon pour Valence et doivent pour cela prendre le pont (20 000 véhicules/jour) bouchons sur Chanas, sur le péage et sur code d'Annonay jusqu'à la remise, 3,05 km matin et soir. La mairie de Serrières à travers les PLUI H à « gelé » des terrains au nord du village pour prévoir du parking.	Déplacement Fret	Voir réponse de la commission à l'observation n° 63 et l'observation n° 76 Cf. Rapport ! Chapitre 6-10
87	Laurent Torgues Maire de Serrières	Demande de rétablissement des trains de voyageurs se rive droite du Rhône qui permettrait de désengorger la circulation et la traversée de Serrières (20 000 véhicules/jour) qui est aussi 1 effet sur l'empreinte carbone. La région a voté récemment et à l'unanimité 1 étude en ce sens.		Voir réponse de la commission à l'observation n° 76 Cf. Rapport ! Chapitre 6-10f.

3.4 COMMUNAUTE DE COMMUNES ENTRE BIEVRE ET RHONE

3.4.1 Sièges de la communauté de communes entre Bièvre et Rhône – Saint-Maurice l'Exil

3.4.1.1 Permanences

DATES	Nom et commune de (résidence requérant)	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Thème/territoire	Examen et avis de la commission d'enquête
12/06	habitante du Roussillon, membre de l'association Vivre Ici Environnement	annonce le dépôt prochain par un collectif d'un mémoire portant sur le rejet du projet Inspira. Voir observations N° 58 et 78		
	Un couple.	S'inquiète de la situation de son terrain à Cheyssieu : concerne le PLU plutôt que le SCoT		Cf. PLU de la commune
24/06	Monsieur Sarayann commerçant et son expert immobilier	Son terrain, qui faisait partie de Green 7 , en serait exclu au regard du DAAC . Voir observation N° 43		Cf. 6-3-2
	propriétaire hameau de Ville/ Anjou	Ce propriétaire d'un vaste terrain dans un hameau de Ville/ Anjou , en conflit avec la commune sur la constructibilité de sa propriété ; elle annonce le dépôt d'un dossier complet . Voir observations N° 31 et 47		Cf.; PLU

02/07	Leclerc de Saint Clair	Voir observations N° 48 et 33		Voir observations N° 48 et 33
	Green 7	Voir observations N° 49 et 44 (Sté IF Plein Sud)		Voir observations N° 49 et 44
	Maire de Sonnay	Voir observations N° 50		Voir observations N° 50
	adjointe au Péage de Roussillon .	Voir observations N° 51		Voir observations N° 51

3.4.1.2 Registre

N° de la requête	Nom et commune de (résidence requérant)	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Thème/territoire	Examen et avis de la commission d'enquête
		Aucune observation n'a été portée sur le registre d'enquête		

3.4.2 Siège de la communauté de communes entre Bièvre et Rhône – Antenne de Beaurepaire

3.4.2.1 Permanences

DATES	Nom et commune de (résidence requérant)	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Thème/territoire	Examen et avis de la commission d'enquête
12/06		Aucune personne ne s'est présentée à la permanence		
24/06		Aucune personne ne s'est présentée à la permanence		
02/07	couple	Voulait savoir ce qu'était un SCoT ; n'a pas laissé d'observations		
	couple	remarques, assez générales sur Beaurepaire . Voir observation N° 39		. Voir observation N° 39
	couple	observations sur le PLU de Beaurepaire et sur le SCoT. Voir observation N° 38		. Voir observation N° 38

3.4.2.2 Registre

N° de la requête	Nom et commune de (résidence requérant)	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Thème/territoire	Examen et avis de la commission d'enquête
24		Observation d'une personne qui a commencé à lire le dossier et qui reviendra (observation N° 24) :		
39		remarques, assez générales sur Beaurepaire		
38		Observations sur le PLU de Beaurepaire et sur le SCoT		Cf Observation 38

3.5 COMMUNAUTE DE COMMUNES PORTE DE DROMARDECHE

3.5.1 Communauté de communes Porte de DrômArdèche – Saint-Vallier

3.5.1.1 permanences

DATES	Nom et commune de (résidence du requérant)	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Thème/territoire	Examen et avis de la commission d'enquête
13/06	Mr Souillard Jean Baptiste (Andance (07).	Problème relevant du PLU et non du SCoT : passage en zone N de la parcelle de sa ferme et possibilité d'extension future des bâtiments de sa ferme pour supporter son activité et son logement)		Cf. PLU
18/06		Aucune personne ne s'est présentée à la permanence		
24/06	Madame Marmet (Eclassan)	souhaitait comprendre l'impact du SCoT sur la constructibilité de 4 parcelles appartenant à sa famille. Le Commissaire enquêteur lui a expliqué le rôle du SCoT et comment le PLU de sa commune devrait s'articuler pour être compatible avec les prescriptions du SCoT et celles du PLH Intercommunal de la CCPDA , ce dernier devant être lui-même compatible avec le SCoT. Il lui a indiqué qu'à terme, le PLU serait le bon document capable de		Cf. PLU

3.5.1.2 Registre

N° de la requête	Nom et commune de (résidence requérant)	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Thème/territoire	Examen et avis de la commission d'enquête
16	Mr Souillard Jean Baptiste (Andance (07).	observation n° 16 portée sur le registre d'enquête	P a	Cf. observation 88

3.5.2 Communauté de commune Porte de DrômArdèche – Hauterives

3.5.2.1 permanences

DATES	Nom et commune de (résidence requérant)	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Thème/territoire	Examen et avis de la commission d'enquête
11/06		Aucune personne ne s'est présentée à la permanence		
25/06		Aucune personne ne s'est présentée à la permanence		
02/07/19	Mr Alain GIRARDET Collectif « Citoyens Agissons »	Dépôt dans le registre papier d'un mémorandum de deux pages (référéncé N°36 dans registre dématérialisé).		Cf observation 36

3.5.2.2 Registre

Numéro RD	Nom et commune de (résidence requérant)	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Thème/territoire	Examen et avis de la commission d'enquête
36	Mr Alain GIRARDET Collectif « Citoyens Agissons »	Mémorandum essentiellement axé sur la pollution de l'air et estimant que des cartes de pollution sont insuffisantes dans le dossier SCoT. Ce mémorandum estime notamment que la pollution existante ou à venir pour l'air n'a pas été assez prise en compte dans le dossier du SCoT pour la pondération et les prescriptions relatives aux zones urbanisables ou à densifier.		Cf. 6-8-3

3.6 COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PILAT RHODANIEN – PELUSSIN

3.6.1 Permanences

DATES	Nom et commune de (résidence requérant)	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Thème/territoire	Examen et avis de la commission d'enquête
-------	---	---	------------------	---

12/06	Mme BOULATON Chavanay	TERMOZ-	Pour prendre des informations sur le SCoT et aucune observation de fond n'a été formulée. Oralement, cette personne résidant à Chavanay s'inquiète toutefois de l'augmentation à prévoir de la circulation routière sur sa commune de résidence et d'un report de plus en plus marqué des populations en direction des villages. Mme TERMOZ ayant indiqué qu'elle ferait part de ses remarques éventuelles par internet n'a pas poursuivi dans sa démarche RD10		
03/07			aucune personne ne s'est présentée à la permanence.		

3.6.2 Registre

N° de la requête	Nom et commune de (résidence requérant)	du	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Thème/territoire	Examen et avis de la commission d'enquête
10	Mme BOULATON Chavanay	TERMOZ-	Confirme son entretien avec CE et doit faire part de ses remarques par mail,		

3.7 COMMUNAUTES DE COMMUNES DU VAL D'AY – SAINT-ALBAN D'AY

3.7.1 Permanences

DATES	Nom et commune de (résidence requérant)	du	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Thème/territoire	Examen et avis de la commission d'enquête
15/06	3 personnes d'une même famille de St Romain d'Av		Sont venues pour une question concernant la révision du PLU de leur commune : elles sont orientées vers le collègue qui s'occupera de la future enquête publique du PLU.		Cf. PLU de St Romain d'Av.
04/07			Aucune personne ne s'est présentée à la permanence.		

3.7.2 Registre

N° de la requête	Nom et commune de (résidence requérant)	du	Résumé de la requête (Manuscrite, dactylographiée, orale)	Thème/territoire	Examen et avis de la commission d'enquête
------------------	---	----	---	------------------	---

	Aucune observation n'a été portée sur le registre d'enquête		
--	---	--	--

4 LES AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES PPA

Les personnes publiques associées, PPA, consultées par le syndicat mixte, ont toutes été listées au chapitre 2.2.7 en incorporant leur date de réponse et si leur avis était favorable avec remarques ou réserve. Comme prévu par la loi, pour les PPA n'ayant pas répondu dans les délais, c'est un avis favorable tacite qui a été indiqué. La totalité de ces avis a été transmis au Syndicat Mixte dans le cadre du PV de synthèse de façon à ce que celui-ci puisse donner son point de vue, ses observations et /ou son accord sur chacune des observations.

Certaines de ces PPA ayant répondu hors délai, leurs observations ont été intégrées dans le registre dématérialisé de façon à ce que le public puisse en prendre connaissance et que la commission d'enquête intègre les réflexions de ces PPA dans ses commentaires.

Les avis et remarques des PPA, ont été intégrés partiellement dans les chapitres 3, 3-3-1 et 6 du rapport de la commission d'enquête. Le "procès-verbal de synthèse intégrant les réponses du SMRR" comprend les observations développées par les PPA et le mémoire en réponse du SMRR et fait partie intégrante du rapport.

Pour ce qui concerne les avis des CDPENAF, seules quatre d'entre elles ont répondu dans les délais, celui de la CDPENAF du Rhône, dont la réponse est arrivée hors délai, a été intégré au registre dématérialisé pour le mettre à disposition du public. La totalité de ces avis a été transmis au syndicat mixte dans le cadre du PV de synthèse de façon à ce que celui-ci puisse donner son point de vue, ses observations et /ou son accord sur chacune des observations.

Pour ce qui concerne la MRAE, celle-ci a publié sur son site le texte suivant :

« *Information sur l'absence d'avis de l'Autorité environnementale relatif à le (sic) Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Rives du Rhône (07-26-38-42-69)*

Par courrier reçu par la DREAL le 28 février 2018, le Syndicat Mixte des Rives du Rhône a sollicité l'avis de l'Autorité environnementale au titre des articles R. 104-21 et suivants du code de l'urbanisme relatifs à la procédure d'évaluation environnementale d'un document d'urbanisme.

Conformément à l'article R. 104-25 du code de l'urbanisme, l'Autorité environnementale ne s'étant pas prononcée dans les trois mois à compter de la date de la saisine, soit le 28 mai 2019, elle est réputée n'avoir aucune observation à formuler. »

La commission d'enquête regrette que la Mission Régionale d'Autorité Environnementale ne se soit pas prononcée sur ce projet important environnementalement, spatialement et politiquement pour l'avenir du territoire des Rives du Rhône.

5 LE PROCES VERBAL DE SYNTHESE

Pour connaître le point de vue du maître d'ouvrage, le SMRR, sur les observations, remarques, propositions... des PPA, des CDPENAF, du public ayant exprimé ses opinions soit lors des permanences soit par courrier ou mail, ou sur le registre dématérialisé, la commission d'enquête, au vu du travail effectué par l'équipe du SMRR, a choisi de soumettre la totalité des remarques des PPA, des CDPENAF, du registre dématérialisé, sur lequel la totalité des observations du public et des PPA hors délai a été transcrite, à l'avis du Syndicat Mixte des Rives du Rhône. Ont bien sûr été rajoutées les questions de la Commission d'Enquête. Ce « PV de synthèse » n'a été remis, et commenté, pour des questions d'agenda des élus, que le jeudi 18 juillet après-midi au vice-président en charge de l'environnement du SCoT.

Le président du SCoT a souhaité nous rencontrer, pour remettre à la commission d'enquête son mémoire en réponse, le mardi 30 juillet. La totalité de ces éléments, avis des PPA et réponses du SMRR, avis des CDPENAF et réponses du SMRR, observations du public sur le registre dématérialisé et réponses du SMRR ainsi que les réponses aux questions posées par la commission d'enquête figurent dans le rapport de la commission d'enquête, rapport intitulé "procès-verbal de synthèse intégrant les réponses du SMRR".

Les réponses du Syndicat Mixte du SCoT aux avis des PPA, aux remarques du public et de la commission d'enquête ont été intégrées partiellement dans les chapitres 3, 3-1-3 et 6 du rapport de la commission d'enquête.

6 ANALYSES DU PROJET ET CONCLUSIONS PARTIELLES

Préambule

Le SCoT des rives du Rhône tel qu'il a été arrêté par le syndicat mixte s'appuie sur le SCoT approuvé en 2012 dans une configuration territoriale réduite par rapport aux 6 EPCI constituant aujourd'hui le territoire du SCoT. Toutefois le syndicat mixte a fait le choix d'engager non pas une nouvelle élaboration d'un nouveau SCoT mais de considérer, au vu des modifications envisagées sur le périmètre de son syndicat, et des nouvelles législations applicables, une révision, et ce dès 2013 alors même que l'ensemble des EPCI constituant aujourd'hui le syndicat mixte des rives du Rhône n'était pas intégré.

Dans le cadre de la délibération de prescription du 11 juin 2013, il a été souligné « que l'objectif était de repartir du SCoT en vigueur, en s'inspirant et en adaptant quand nécessaire les principes et orientations de ce dernier. Ce paramètre est important, car il a largement guidé le processus d'élaboration du PADD comme du DOO. C'est notamment pour cela que le PADD "révisé" a été construit en repartant des dispositions du PADD en vigueur, et non en partant de « nouveaux » scénarios d'aménagement et de développement.

L'objectif n'étant pas de repartir de zéro, mais bien de valoriser et d'adapter les choix fondamentaux du précédent SCoT, la méthodologie choisie a été de réexaminer les sujets les uns après les autres, de préférence à une méthode de scénarios contrastés d'évolution du territoire, déjà utilisée dans le précédent SCoT. »

C'est dans ce cadre que le syndicat mixte du SCoT a été amené, comme le demande la loi (Article L 143 – 28 du code de l'urbanisme), à une « *analyse des résultats de l'application du SCoT 2012 – 2018* », analyse ayant fait l'objet d'une délibération du conseil syndical du 20 mars 2018 mais que l'on ne retrouve pas dans le dossier.

Article L 143 – 28 du code de l'urbanisme, « *six ans au plus après la délibération portant approbation du schéma de cohérence territoriale, ..., l'établissement public ...procède à une analyse des résultats de l'application du schéma, notamment en matière d'environnement, de transports et de déplacements, de maîtrise de la consommation de l'espace et d'implantations commerciales et délibère sur son maintien en vigueur ou sur sa révision partielle ou complète.*

Cette analyse est communiquée au public et à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement, mentionnée à l'article L. 104-6.

A défaut d'une telle délibération, le schéma de cohérence territoriale est caduc. »

« Le Conseil Syndical du Syndicat mixte des Rives du Rhône a eu lieu le 20 mars 2018 . Il a été l'occasion pour les élus du SMRR de dresser le bilan de la mise en œuvre du SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) 6 ans après son approbation (le 30 mars 2012). Ce bilan a porté sur les 80 communes sur lesquelles le SCoT approuvé s'applique. Il s'est articulé autour d'une trentaine d'indicateurs répartis en 5 grandes thématiques : l'application du SCoT au travers des documents d'urbanisme locaux (PLU, PLH,...), le logement et l'armature urbaine, les transports et déplacements, l'économie et le commerce ainsi que l'environnement et la maîtrise de la consommation d'espaces.

Dans l'ensemble, le bilan est plutôt positif. Par exemple, les agglomérations retrouvent de l'attractivité pour les nouveaux habitants, les transports en commun sont de plus en plus utilisés et l'artificialisation des espaces agricoles se ralentit. Les tendances observées, si elles se confirment dans les prochaines années, devraient permettre au territoire d'atteindre les objectifs fixés dans le SCoT à horizon 2030. Un point de vigilance néanmoins concernant le taux de vacance dans les logements. Celui-ci est globalement en forte augmentation dans les agglomérations, les villes et les bourgs-centres et interroge les politiques d'aménagement pour les années à venir. » Site SMRR

La délibération du conseil syndical du SCoT du Rhône du 20 mars 2018 précisait les points suivants :

« Le SCoT opposable à 80 communes a été approuvé le 30 mars 2012. L'analyse des résultats de l'application du schéma doit donc être réalisée au plus tard le 30 mars 2018.

Un bilan de l'application du SCoT bâti sur 31 indicateurs relatifs aux matières précitées a été produit : les élus du conseil syndical pourront, sur la base de cette analyse, juger de l'efficacité de sa mise en œuvre sans toutefois avoir besoin de se prononcer sur la nécessité de son maintien en vigueur ou de sa révision. En effet, en raison de l'extension de son périmètre en mars 2013, le SCoT est d'ores et déjà en révision depuis le 11 juin 2013 (délibération D/2013/27). Le bilan a donc surtout pour objectif d'éviter que le SCoT ne tombe en caducité faute de bilan à 6 ans.

L'analyse réalisée sur les 6 premières années d'application du SCoT est à lire avec précaution pour trois raisons principales. Premièrement, le SCoT approuvé est un document qui fixe des objectifs pour le territoire à un horizon de 20 ans. Il doit répondre à des enjeux qui peuvent nécessiter des inversions de tendances lourdes, qui ne peuvent se réaliser que sur du long terme.

Deuxièmement, quelques années sont nécessaires pour que le SCoT s'applique effectivement par la mise en compatibilité des PLU notamment. Or, cette phase préalable nécessite quelques années après l'approbation du SCoT.

Troisièmement, les données disponibles accusent quelques années de retard. Par exemple, les données INSEE sont disponibles à N-3 ce qui limite la période des résultats de l'application du SCoT non pas à 6 ans mais à moins.

Les résultats observés dans l'analyse sont toutefois encourageants. En effet, ils semblent montrer que des changements apparaissent et que les inversions de tendances préconisées dans le SCoT sont enclenchées. »

À titre d'exemple, et pour quelques thématiques, nous extrayons les passages suivants de la délibération.

« Logements

La vacance est en forte augmentation sur le territoire. Les taux enregistrés dans les agglomérations, les villes et plus récemment dans les bourgs-centres caractérisent une vacance dite « structurelle » : elle marque une surabondance de l'offre en logements ou une inadaptation du parc. Cette problématique, récente, devra faire l'objet d'une attention particulière dans le cadre de la révision du SCoT. (augmentation de 28,3 % de la vacance entre 2009 et 2014 sur le territoire).

Économie

Depuis 2009, le ratio emplois-actifs diminue légèrement à l'échelle du SCoT (de 0,84 à 0,83 emplois par actif occupé), sous l'effet d'une croissance démographique plus importante que la croissance du nombre d'emplois. La crise économique et l'attractivité pour l'emploi de la métropole lyonnaise participent à cette distorsion du rapport habitants/emplois. Toutefois, les bourgs centres et les villages enregistrent un regain d'attractivité en termes de création d'emplois (de 0,38 à 0,42 emplois par actif occupé entre 2009 et 2014 dans les villages), marquant une modération du phénomène de résidentialisation et une réduction des déplacements pendulaires

Consommation d'espaces

Des signes encourageants de limitation de la consommation d'espace sur le territoire sont observés, avec notamment une baisse du rythme d'artificialisation des sols pour de l'habitat (rythme réduit de 25 % entre 2000 et 2015).

L'augmentation de la consommation d'espace à vocation d'habitat pour chaque nouvel habitant accueilli montre par ailleurs qu'il reste des marges de manœuvre pour limiter la consommation d'espace grâce au renouvellement urbain..

Des marges de manœuvre existent pour réduire la consommation d'espaces liée à l'économie. »

L'objectif n'étant pas de repartir de zéro, mais bien de valoriser et d'adapter les choix fondamentaux du précédent SCoT, c'est donc en intégrant ce bilan 2012-2018 que le SCoT a été révisé, arrêté et soumis à l'enquête publique du 5 juin au 5 juillet 2019.

Il était donc nécessaire, du moins pour ce qui concerne les principes de base, de repartir des hypothèses de développement du SCoT 2012 et son évolution.

6-1 – Hypothèses sociodémographiques

« Les élus du territoire ont choisi de travailler sur la base d'une hypothèse haute de croissance démographique : environ 40 000 habitants entre 2009 et 2030, qui nécessitera la construction d'environ 24 000 logements nouveaux. Ce choix traduit à la fois le souhait de prudence des élus tout comme la volonté d'un projet ambitieux.

Dans le but de maîtriser la forte dynamique de résidentialisation rencontrée dans de nombreuses communes du territoire (fort taux de construction et augmentation constante des flux domicile-travail en direction de l'agglomération lyonnaise), les élus font le choix de corrélér fortement les objectifs de croissance démographique au maintien d'un dynamisme économique fort. La mise en place d'une stratégie économique robuste au sein du territoire, génératrice d'emplois, est donc une condition à la croissance de la population. Cette croissance devra pouvoir s'opérer sur tout le territoire, adaptée selon le potentiel, la vocation et la sensibilité des secteurs concernés. Dès lors, des ratios de développement peuvent être envisagés du type 1 logement nouveau = 1 emploi nouveau (contre 1 logement = 0,9 emploi aujourd'hui). » SCoT 2012

Le principe de base du développement du SCoT 2012 était donc de **40 000 habitants** supplémentaires en 21 ans (2009-2030) soit 1900 nouveaux habitants par an, la construction d'environ **24 000 logements** nouveaux soit 1140 nouveaux logements par an et la création de **24 000 nouveaux emplois** soit 1140 nouveaux emplois par an sur le territoire du SCoT 2012, c'est-à-dire 80 communes et 167 000 habitants.

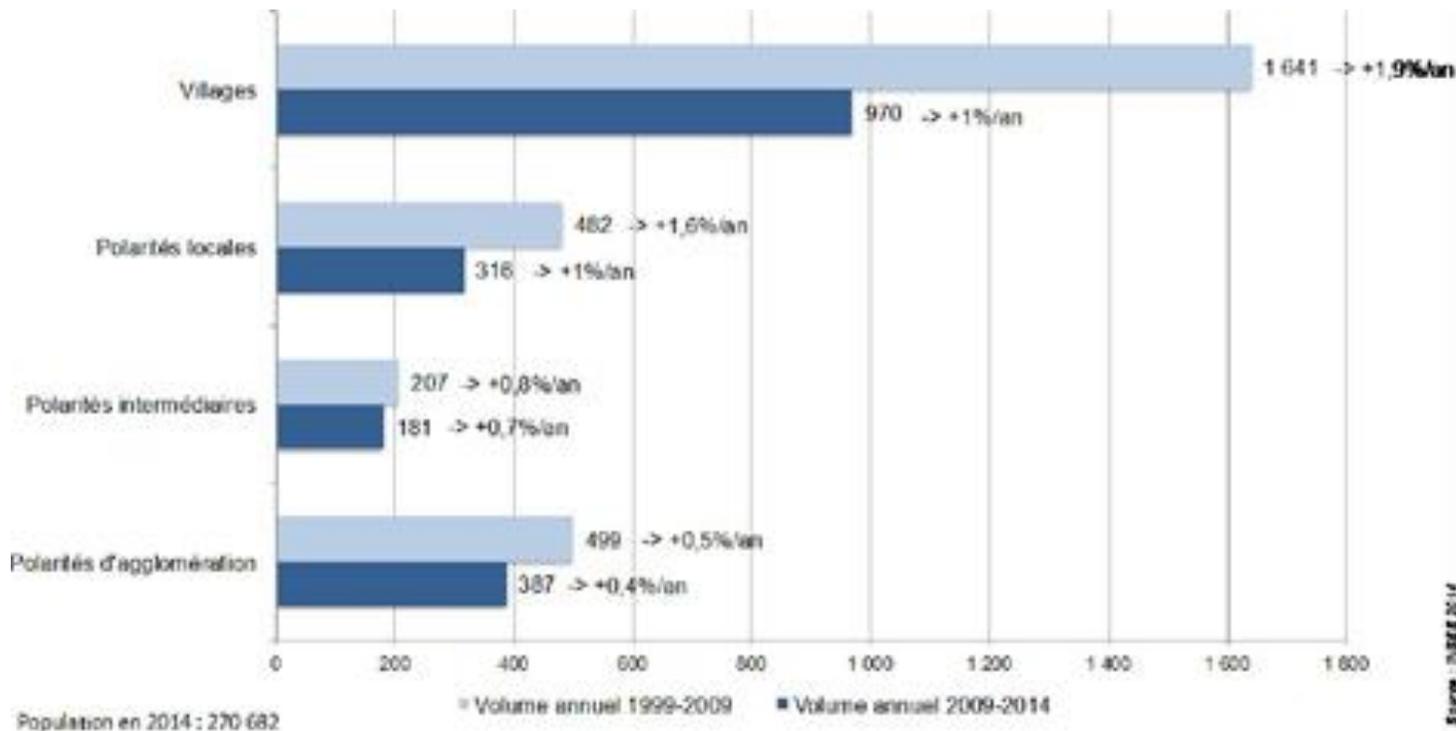
Si par théorie, ces mêmes créations nouvelles s'appliquaient aux 153 communes et leurs 274 000 habitants, l'augmentation de population aurait dû être de 3100 habitants nouveaux par an, nécessitant 1870 nouveaux logements annuellement et donc 1870 emplois nouveaux.

6-1-1-Des nouveaux habitants

« La projection démographique sur laquelle se base le projet de SCoT traduit donc moins un objectif quantitatif qu'une volonté politique d'accompagner la croissance démographique du territoire et de la métropole lyonnaise par un dimensionnement adapté des besoins » précisait le SCoT 2012.

La figure 1.1. 8 sur "l'évolution annuelle de la population" présentée donne des chiffres d'évolution annuelle de **2829** habitants entre 1999 -2009 et de seulement **1854** habitants entre 2009-2014 soit une baisse significative d'un tiers. Curieusement l'indicateur P1 énoncé page 18 de l'analyse des résultats indique que « si la croissance de la population était constante et dans l'optique d'atteindre 207 000 habitants en 2030, la population en 2015 devrait être de l'ordre de 182 000 habitants. Selon les données INSEE issues du recensement, le territoire comptait 181031 habitants en 2015 ». Soit un satisfecit sur l'évolution des populations dans le SCoT 2012, alors même que le taux de variation annuelle diminue pour tous les EPCI et diminue de 1,2 % à 0,7 % à l'échelle du SCoT 2019. « Si le territoire continue d'accueillir des populations (solde migratoire positif), les taux de croissance annuels ont diminué par rapport aux années 2000, sous l'effet du ralentissement économique mais également des politiques d'accueil volontaristes de la métropole lyonnaise (logements, services) qui limitent le desserrement de la métropole. »

On peut donc être amené à s'interroger sur les possibilités d'évolution importante de la population du territoire du SCoT 2019 et l'on comprend, au vu des chiffres énoncés pour la période 2009 2014 que le taux retenu pour envisager l'évolution annuelle de la population dans les années à venir passe de 1,2 à 0,7 %.



Evolution de la population	TAV 1999 - 2009	TAV 2009 - 2014
Annonay Rhône Agglo	0,8	0,5
CC du Pays Roussillonnais	1,3	0,8
CC du Territoire de Beaurepère	1,9	0,8
CC du Pilat Rhodanien	1,8	1,0
CC du Val d'Ay	1,2	0,3
CC Porte de DromArdèche	1,7	1,1
Vienne Condrieu Agglomération	0,7	0,5
SCOT	1,2	0,7

Fig. 1.1.8 – Évolution annuelle de la population entre 1999 et 2014

6-1-2 Des nouveaux logements

Si on appliquait les hypothèses de développement du SCoT2012 et donc la nécessité de nouveaux logement au SCoT 2019, nous avons vu qu'il serait nécessaire de construire environ **1870** logements par an. Aujourd'hui, au vu des évolutions réelles de la population et à un taux d'augmentation limité à 0,7 % par an, le DOO envisage un objectif de production de logements de 30 240 nouveaux logements entre 2020 et 2040, soit **1512** nouveaux logements par an, répartis par secteur et par EPCI dans un tableau non prescriptif page 120 du DOO.

Même s'il est considéré comme non prescriptif par le DOO, ce tableau donne pour chacune des intercommunalités une orientation de développement en nombre de logements qui devrait servir de base au plan local de l'habitat PLH de chacune de ces intercommunalités, s'appuyant de plus, pour ce qui concerne les villages, sur leur localisation dans des secteurs à 5,5 logements par an pour 1000 habitants ou 4 logements par an pour 1000 habitants.

	Nouveaux logements entre 2020 et 2040	Nouveaux logements par an
Annonay Rhône Agglo	5120	256
<i>Dont Agglomération d'Annonay</i>	2780	139
<i>Dont polarités locales (Serrières, Peaugres, Villevoisance, Quintenas)</i>	680	34
<i>Dont villages</i>	1660	83

CC du Pays Roussillonnais & Territoire de Beaurepaire	7960	398
<i>Dont Agglomération Roussillon Saint Rambert (nord)</i>	4060	203
<i>Dont polarités intermédiaires (Beaurepaire, Saint Barthélémy, Les Roches de Condrieu, Saint-Clair-du-Rhône)</i>	1380	69
<i>Dont polarités locales (Vernioz, Jarcieu, Bougé-Chambalud)</i>	440	22
<i>Dont villages</i>	2080	104
CC du Pilat Rhodanien	1680	84
<i>Dont polarités intermédiaires (Pelussin)</i>	420	21
<i>Dont polarités locales (Chavanay, Saint Pierre de Bœuf, Maclas)</i>	760	38
<i>Dont villages</i>	520	26
CC du Val d'Ay	580	29
<i>Dont polarités locales (Satillieu)</i>	180	9
<i>Dont villages</i>	400	20
CC Porte de DromArdèche	5100	255
<i>Dont Agglomération Roussillon Saint Rambert (sud)</i>	1380	69
<i>Dont polarités intermédiaires (Saint-Vallier, Laveyron, Sarras)</i>	820	41
<i>Dont polarités locales (Hauterives, Châteauneuf de Galaure, Saint Uze, Saint Sorlin en Valloire, Andance, Andancette)</i>	1180	59
<i>Dont villages</i>	1720	86
Vienne Condrieu Agglomération	9780	489
<i>Dont Agglomération viennoise</i>	5460	273
<i>Dont polarités intermédiaires (Condrieu)</i>	440	22
<i>Dont polarités locales (Estrablin, Ampuis)</i>	700	35
<i>Dont villages</i>	3180	159
Ensemble SCOT	30240	1512

Nous aurons bien sûr à revenir sur cette question de répartition de logements dans le cadre de l'analyse du chapitre 6 -11-1 logements, nombre, densité

6-1-3 Des nouveaux emplois

«Freiner la résidentialisation du territoire pour tendre vers une meilleure adéquation entre la croissance démographique et le développement économique

L'estimation des besoins quantitatifs au regard des prévisions de croissance à l'horizon 2030 et des objectifs du SCoT (1 emploi créé pour 1 nouveau logement) est d'environ 23 000 emplois. Avec une disponibilité globale d'environ 500 ha commercialisables à court et long termes, le territoire pourrait disposer de ressources foncières suffisantes pour répondre aux besoins en termes d'accueil d'activités économiques à l'horizon 2030. Cependant, de forts contrastes territoriaux conduisent à nuancer ce constat : les intercommunalités du pays roussillonnais et de Rhône Valloire représentent en surface plus de 50 % des ZAE du territoire, et parmi celles-ci, disposent de près de 90 % des surfaces commercialisables à l'horizon 2030

Un territoire dynamique : contrairement à d'autres territoires, les Rives du Rhône connaissent un fort taux d'activité ainsi qu'un tissu économique diversifié créateur d'emplois. Le rapport entre le nombre d'emplois et le nombre de ménages est proche de 1, témoignant de la capacité réelle du territoire à générer de l'emploi pour les habitants. » SCoT 2012

Le diagnostic établi aujourd'hui par le SCoT2019 montre à l'évidence que la création d'emplois n'a pas été à la hauteur de ce qui était escompté.

« Aujourd'hui, le tissu industriel sur le territoire est riche et varié et marque profondément les Rives du Rhône. On notera la présence de nombreux fleurons industriels qui constituent des pourvoyeurs de nombreux emplois dans différents domaines : la construction mécanique (Irisbus, Celette, Hexel), la métallurgie (COPAL, Ardagh Aluminium), la papèterie (Canson/Fila, Eymin-Leydier), la céramique (Jars, Revol, Ceralep), l'énergie (EDF),...

Avec 700 emplois créés, les villages ont connu une bonne dynamique. Elle est toutefois à relativiser car les villages où l'industrie était présente ont connu des pertes d'emplois. L'évolution des emplois est toutefois sans commune mesure avec l'évolution du nombre d'habitants ayant un emploi (actifs occupés). Les villages continuent à devenir plus résidentiels qu'employeurs

Les polarités locales ont bénéficié d'une bonne dynamique aussi bien en termes de démographie que d'emplois. Leur ratio emplois/actifs occupés a globalement augmenté.

Le ratio emplois/actifs occupés dans les polarités intermédiaires a sensiblement diminué (perte d'emplois et hausse du nombre d'actifs occupés).

Les polarités d'agglomérations ont vu leur nombre d'emplois et leur nombre d'actifs diminuer. Les pertes les plus importantes, en actifs et en emplois, concernent les deux polarités (viennoise et annonéenne).

A contrario, au sein de la polarité d'agglomération Roussillon/Saint-Rambert-d'Albon, les communes de Salaise-sur-Sanne et de Saint-Maurice-l'Exil ont vu croître les actifs et les emplois.

Les situations sont donc contrastées. Globalement à l'échelle des Rives du Rhône, on compte une perte d'environ 450 emplois entre 2009 et 2014, pour environ 880 nouveaux actifs ayant un emploi. Ainsi, le caractère résidentiel du territoire se renforce.

Ce constat est toutefois à relativiser : le territoire a globalement bien résisté dans un contexte de crise économique majeure (-0,5 % d'emplois en moins entre 2009 et 2014). »SCoT2019

	Evolution de l'emploi entre 2009 et 2014	Evolution des actifs occupés entre 2009 et 2014	Nombre d'emplois pour 100 actifs en 2009	Nombre d'emplois pour 100 actifs en 2014
Polarités d'agglomération	-1 490	-1 073	130	130
<i>Dont agglomération viennoise</i>	-1 154	-719	131	130
<i>Dont agglomération roussillonnaise</i>	-29	211	114	112
<i>Dont agglomération annonéenne</i>	-307	-565	156	163
Polarités intermédiaires	-269	125	118	114
Polarités locales	602	255	63	66
Villages	700	1 575	41	41
Total Scot	-457	882	86	85

SOURCE : INSEE 2014

Fig. 2.1.15 – Évolution du nombre d'emplois et d'actifs occupés entre 2009 et 2014

Les dernières données fournies par l'INSEE en juillet 2019 donne l'évolution entre 2011 et 2016 des emplois au lieu de travail avec une diminution de 34 emplois pour Vienne Condrieu, de 32 117 à 32 183 emplois, une augmentation de 867 emplois pour Entre Bièvre et Rhône de 20 949 à 21 816 emplois, de 46 nouveaux emplois pour Annonay de 18 702 à 18 748 emplois, une diminution de 116 emplois pour Porte de DrômArdèche de 15 607 à 15 491, Pilat augmentant de 137 emplois de 4015 à 4152 et Val d'Ay voit augmenter de 85 emplois nouveaux ses 868 emplois de 2011 aux 953 emplois de 2016,

« Les polarités intermédiaires et d'agglomération conservent leur caractère employeur malgré des pertes d'emploi sur la période 2009-2014. A noter que la baisse du nombre d'actifs occupés sur les polarités d'agglomération permet au ratio emploi/actifs de se maintenir contrairement aux polarités intermédiaires où la croissance du nombre d'actifs occupés entraîne une baisse de 4 points du ratio emplois/actifs. Avec près de 700 emplois créés, les villages ont connu une bonne dynamique. Elle est toutefois à relativiser car ceux où l'industrie était présente ont connu des pertes d'emplois. L'évolution des emplois est toutefois deux fois moins rapide que l'évolution du nombre d'habitants ayant un emploi (actifs occupés). Si la tendance se poursuit, le caractère résidentiel des villages tendra à se renforcer, même si le ratio emplois-actifs est resté stable sur la période 2009-2014.

Avec deux fois plus d'emplois créés que de nouveaux actifs recensés, les polarités locales voient leur caractère résidentiel reculer avec un ratio emploi-actif en augmentation de trois points sur la période 2009-2014. »SCoT2019

La question de l'emploi est examinée à nouveau dans le cadre du diagnostic dans le constat d'une forte progression des emplois liés aux services sur le territoire (p143)

	Industrie, énergie, environnement	BTP	Commerce de gros et automobile	Commerce de détail	Transports/ Logistique	Service aux entreprises, finance, immobilier	Services aux particuliers	Total emploi	
								EV. En effectifs	Ev. En %
Annonay Rhône Agglo	-630	-48	25	-105	-6	607	250	93	0,7%
Vienne Condrieu Agglomération	-938	-39	27	145	-177	358	148	-476	-2,2%
Pays Roussillonnais/ Territoire de Beaurepaire	-354	52	-30	252	-161	190	1 045	994	42,9%
Porte de DrômArdèche	-79	-46	-26	44	-297	-190	248	-346	-3,3%
Pilat Rhodanien	25	-34	10	78	-24	-8	104	151	7,8%
Val d'Ay	-31	3	4	2	0	3	-30	-49	-12,7%
Rives du Rhône	-2 007	-112	10	416	-665	960	1 765	367	9,2%

Source : Acooss-Urssaf, 2016

Fig.3.2.1 – Évolution de l'emploi salarié privé entre 2008 et 2016 par EPCI et par secteur d'activité

Si cette évolution de l'emploi salarié privé entre 2008 et 2016 est intéressante, elle ne permettait pas de voir, en termes de nombre et de masses, ce que représentait chacun des secteurs d'activité énoncés dans le poids total de l'emploi salarié privé. Aussi avons-nous demandé que soit communiqué à la commission d'enquête les résultats complets présentant l'emploi salarié privé en 2008 et en 2016 par EPCI et par secteur et son évolution à partir des données de l'Acooss-Urssaf.

EPCI	Secteur d'activités Privé	Effectifs en 2008	Effectifs en 2016	Evolution 2008 - 2016	Evolution 2008 – 2016 en %
Annonay Rhône Agglo	Ensemble emplois salariés	13104	13197	93	+0.7
Vienne Condrieu Agglomération	Ensemble emplois salariés	21927	21451	-476	-2.2
Entre Bièvre et Rhône	Ensemble emplois salariés	14903	15897	994	+6.7
Porte de DrômArdèche	Ensemble emplois salariés	10457	10111	-346	-3.3
Pilat Rhodanien	Ensemble emplois salariés	1925	2076	151	+7.8
Val d'Ay	Ensemble emplois salariés	386	337	-49	-12.7
Total SMRR	Ensemble emplois salariés	62702	63069	367	+0.6

D'une manière globale, l'ensemble des emplois salariés privés représentait 62 702 emplois en 2008 et 63 069 8 ans après, c'est-à-dire en 2016, soit 4 ans avant l'approbation du SCoT 2012 et 4 ans après celle-ci et une augmentation de seulement 367 emplois privés en 8 ans !

Situation de l'emploi privé en 2016

Source : Acoff-Ursaff, 2016

	Ensemble emplois salariés privés	Industrie, énergie et environnement	Services aux particuliers	Services aux entreprises, finance et immobilier	BTP	Commerce de détail	Transports et logistique	Commerce de gros et automobile
Annonay Rhône Agglo	13197	5160	2716	2024	965	1034	607	691
Vienne Condrieu Agglomération	21451	3827	5055	4259	2305	1990	2267	1748
Entre Bièvre et Rhône	15897	4630	3234	2160	2314	1784	820	955
Porte de DrômArdèche	10111	4033	1652	1233	762	555	1354	522
Pilat Rhodanien	2076	764	425	110	300	264	107	106
Val d'Ay	337	33	166	14	73	24	17	10
Total SMRR	63069	18447	13248	9800	6719	5651	5172	4032
variation 2008-2016	367	-2007	1765	960	-112	416	-665	10
variation 2008-2016 en %	+ 0.6%	- 9.8%	+ 15.4%	+ 10.8%	- 1.6%	+ 7.9%	- 11.4%	+ 0.02%

Si l'on analyse une manière plus fine les évolutions par secteur d'activité et par importance des secteurs par rapport à l'emploi total, il apparaît nettement que, malgré une perte de 10 % des emplois entre 2008 et 2016, le secteur Industrie, énergie et environnement représente encore 30 % de la totalité des emplois privés en 2016.

Les services aux particuliers qui représentaient déjà le 2e secteur d'activité ont vu leurs effectifs augmenter de 15,4 % avec des bons spectaculaires pour le secteur entre Bièvre et Rhône avec plus 47,8 % et le secteur du Pilat rhodanien avec plus 32,4 %.

Les services aux entreprises, finance et immobilier, ont connu une augmentation de 10,8 % avec la aussi des variations spectaculaires: Annonay Rhône Agglo augmente ses effectifs de plus 42,8 % alors même que Porte de Drôme Ardèche diminuait ceux-ci de moins 13,3 %.

Le BTP est quasiment stable avec une diminution limitée de 1,6 % et une seule communauté, entre Bièvre et Rhône, qui connaît une augmentation de plus 2,3 %, correspondant bien à l'évolution positive de sa population et de ses logements.

Le commerce de détail continue à connaître une augmentation, 7,9 %, avec toutefois une diminution sur la communauté d'Annonay Rhône Agglo et une perte de 9,2 % des effectifs (-105 emplois) alors que là aussi la communauté Entre Bièvre et Rhône augmente fortement de 252 emplois dans le commerce de détail, soit plus 16,4 %.

Les transports et logistique qui sont repérés, en ce qui concerne les principales zones d'activités, comme éléments déterminants d'implantation d'entreprises et donc de création d'emplois, est un secteur d'activité qui perd 665 emplois entre 2008 et 2016 soit une baisse de 11,4 % avec 2 communautés particulièrement touchées, Entre Bièvre et Rhône qui perd 16,4 % (-161 emplois) de ses emplois en transports et logistique et Porte de DrômArdèche qui, avec moins 297 emplois, voit ses pertes atteindre 18 %.

Si le commerce de gros et automobile voit ses effectifs stabilisés, on peut noter d'un côté une augmentation de 3,7 % pour Annonay et une diminution de 3 % Entre Bièvre et Rhône et de 4,7 % en Porte de DrômArdèche.

Pour ce qui concerne l'emploi public, le tableau ci-dessous réalisé à partir des données de France Stratégie pour 2015 montre que l'emploi public représente 25 % du total de l'emploi dans la zone d'emploi d' Annonay et 18 % de l'emploi total pour la zone d'emploi de Vienne Roussillon. Ces données seraient à mettre en relation avec une analyse de l'économie

résidentielle/présentielle sur le territoire des Rives du Rhône, analyse non réalisée dans le diagnostic, et qui permettrait d'examiner les flux financiers liés à l'emploi public, aux retraites, au tourisme, aux navetteurs...

Nom de la zone d'emploi	Emploi public		Emplois services publics non locaux				Emplois des services publics locaux							Emplois pré-bac pour 100 individus de moins de 16 ans	Emplois hospitaliers publics pour 100 habitants	Emplois hospitaliers salariés privés pour 100 habitants	Emplois hospitaliers publics et privés salariés pour 100 habitants
	Pour 100 habitants	Part dans l'emploi total	Pour 100 habitants	dont services régionaux *	Part des emplois non-locaux dans l'emploi	dont services régionaux *	Pour 100 habitants				Services locaux des collectivités territoriales	dont Bloc Communal	Total				
							Services locaux de l'Etat et opératoire	dont Pré-bac	dont opératoires	dont reste							
Annonay	7,6	25%	0,2	0,2	1%	1%	2,7	1,7	0,7	0,3	2,2	1,7	4,8	9,3	2,6	0,3	2,9
Vienne - Roussillon	5,2	18%	0,2	0,1	1%	0%	1,9	1,4	0,3	0,3	2,0	1,6	3,9	6,8	1,1	0,2	1,3

Calculs France Stratégie à partir des données Acoess et INSEE pour l'année 2015 par Zone d'Emploi
la zone d'emploi Annonay recouvre quasiment l'EPCI, La ZE Vienne-Roussillon presque tout le reste du territoire des Rives du Rhône

Alors que nous interrogeons le SMRR si un diagnostic plus approfondi avait été réalisé sur l'emploi d'une manière générale en examinant en particulier l'emploi public (25% pour la Zone d'emploi Annonay, 18% pour celle de Vienne) et l'emploi privé, les professions libérales artisans commerçants, les ouvriers et employés...suivant les secteurs d'activités pour chacun des EPCI et en comparant les emplois des actifs à leur lieu de résidence avec la nature des emplois sur le territoire concerné, la réponse du SMRR renvoie au diagnostic.« Des éléments sur les emplois sont intégrés dans la partie économique du diagnostic (partie 3) : P.124 à 128 sur les emplois industriels, P.143 sur les services et emplois tertiaires, P.152 sur les emplois dans l'industrie agro-alimentaire, P.154-155 sur les emplois agricoles, P.210 sur les emplois dans le tourisme/loisirs. » Mais la lecture du diagnostic ne donne quasiment aucun chiffre et ne montre pas d'analyse globale et l'évolution de l'emploi...

Conclusion partielle

Si la commission d'enquête s'est livrée à une analyse rapide des données fournies en ce qui concerne l'emploi privé, il apparaît comme nécessaire qu'un diagnostic plus approfondi soit réalisé sur l'emploi d'une manière générale en examinant en particulier l'emploi public et l'emploi privé, les professions libérales artisans commerçants, les ouvriers et employés... pour chacun des EPCI et en comparant les emplois des actifs à leur lieu de résidence avec la nature des emplois sur le territoire concerné. Cette analyse globale à l'échelle du SCoT et à l'échelle de chacun des EPCI devrait permettre une meilleure analyse prospective des besoins et des schémas de développement économique envisagé dans chaque EPCI et coordonnés et synthétisés à l'échelle du SCoT.

6-1-4 les entreprises du territoire des rives du Rhône

Le diagnostic du SCoT analyse très rapidement la situation des entreprises sur le territoire en donnant simplement un zoom sur l'industrie « qui s'appuie sur la présence de grands comptes de renom international dont une part importante dépend d'entreprises dans le centre de décision est extérieur au territoire. L'industrie s'appuie sur un tissu de 810 établissements. L'industrie locale se distingue dans certains secteurs, présentés ici selon leur degré de spécificité. » Diag p124.

Ces 810 établissements représentent 13 795 emplois sur les 63 069 emplois privés en 2016 soit près de 22 % du total des emplois privés

Secteurs	Nombre d'emplois	Principales entreprises
Industrie du bois-papier- imprimerie	1 497	Emin-Leydier / Saica (200 emplois), Canson / Fila (100 emplois à Annonay et 50 à Saint-Marcel-lès-Annonay), Smurfit Kappa à Chasse-sur-Rhône, Ahlstrom Munksjo à Pont-Évêque
Industrie automobile	2 508	Iveco (1 300 emplois) à Annonay, Plastic Omnium Composites à Andance, STS Composites France à Saint-Désirat, Polyrim à SaintMarcel-lès-Annonay
Plasturgie	1 171	Alphaform (200 emplois) à Beausemblant, Akwel (100 emplois) à Beaurepaire, Tencate Advanced Armour (100 emplois) à Primarette
Energie-Environnement	2 178	Centrale nucléaire EDF de Saint-Alban (800 emplois)
Industrie textile	1 125	Ateliers Louis Vuitton (200 emplois) à Sarras, Bartel (150 emplois) à Saint-Barthélémy-De-Vals, Tannerie d'Annonay (100 emplois)
Chimie-pharmacie	2 373	Excelvision (400 emplois) à Annonay, Condat (200 emplois) à Pont-Évêque, Finorga (200 emplois) à Chasse-sur-Rhône, Novapex (100 emplois) à Roussillon, Elkem Silicones France SAS (100 emplois) et Adisseo (50 emplois) à Roussillon, Adisseo (100 emplois) à Saint-Clair-du-Rhône et Prayon (100 emplois) à SaintMaurice-l'Exil
Industrie agroalimentaire	1 889	Candia (200 emplois) et Yoplait (250 emplois) à Vienne, Nutrition et Santé (200 emplois) et Les Fermiers de l'Ardèche (100 emplois) à Annonay, Kerry Ingredients (100 emplois) et Biscuiterie de la Tour d'Albon (100 emplois) à Anneyron, Aoste (200 emplois) à Maclas, Fromagerie Guilloteau (100 emplois) à Pélussin, Elivia (100 emplois) à Bougé-Chambalud
Aéronautique	371	Kalistrut Aerospace (200 emplois) et Fly by wire systemes France (100 emplois) à Saint-Vallier.
Electroménager	683	Calor (600 emplois) à Pont-Evêque.

Sources : Acoff-Ursaff, 2016 – SIRENE 2018 *Fig. 3.1.5 – Nombre d'emplois dans l'industrie par sous-secteur*

Le tableau que nous avons réalisé à partir des données: Acoff-Ursaff, 2016 qui nous ont été communiquées par le SCoT montre une évolution de plus 4 % des entreprises avec des différences, comme pour l'emploi, suivant la nature de l'activité et l'EPCI où elle est implantée. L'industrie, énergie et environnement reste bien entendu le plus important secteur pour le

nombre d'établissement malgré la faible diminution de 3,7 % principalement due au territoire de Porte de DrômArdèche, - 11,9 % et d'Annonay Rhône Agglo - 6,2 % alors même que le Pilat rhodanien augmente de 22,2 % le nombre de ses entreprises industrie, énergie et environnement. Les entreprises de services aux particuliers augmentent de 5,7 % principalement entre Bièvre et Rhône, plus 14,7 % et dans le Val d'Ay plus 20 % ! Ce sont les services aux entreprises, finance immobilier qui voient leur nombre d'entreprises le plus augmenter avec plus 12,2 % en particulier dans le secteur d'Annonay plus 15,3 %, Vienne Condrieu plus 14,6 %, entre Bièvre et Rhône atteignant à peine + 10 % et Porte de DrômArdèche seulement +2,3 %. Le secteur du BTP est stable avec toutefois une augmentation 10,8 % pour le secteur d'Annonay et de 14,1 % le secteur du Pilat rhodanien. Le commerce de détail augmente de 8,5 % le nombre de ses établissements principalement grâce au secteur d'entre Bièvre et Rhône qui augmente de **35,7 %** alors même que le secteur de Porte de DrômArdèche voit ses établissements du commerce de détail diminuer de 9,2 %. La situation du secteur transport logistique connaît une diminution de 8,8 % du nombre de ses établissements, principalement du à la chute de 17,2 % des établissements sur Vienne Condrieu. Même les secteurs de forte implantation comme entre Bièvre et Rhône et Porte de DrômArdèche voient le nombre de leurs établissements légèrement diminuer. Enfin, en ce qui concerne le commerce de gros et automobile, en développement de plus 4,7 %, principalement dans le secteur entre Bièvre et Rhône, plus de 9 % et une très faible baisse de 4,4 % sur Annonay.

« Entre 2008 et 2016, 30 % des entreprises créées sur le territoire des Rives du Rhône l'ont été dans des activités de services aux particuliers et 39 % dans les activités liées aux services aux entreprises. » précise le diagnostic page 143 dans un raccourci statistique : s'il existe bien 39 % d'entreprises en plus par rapport aux effectifs de 2008 soit 131 entreprises, il a pu y en avoir beaucoup plus de crée et certaines disparaître. Les 39 % représentent une variation du stock entre 2008 et 2016.

Situation des établissements privés

2016

Source : Acoff-Ursaff, 2016

	Ensemble	Industrie, énergie et environnement	Services aux particuliers	Services aux entreprises, finance et immobilier	BTP	Commerce de détail	Transports et logistique	Commerce de gros et automobile
Annonay Rhône Agglo	1275	166	373	233	153	195	46	109
Vienne Condrieu Agglomération	2585	266	660	510	469	320	125	235
Entre Bièvre et Rhône	1753	177	406	276	410	247	80	157
Porte de DrômArdèche	996	161	273	134	176	99	62	91
Pilat Rhodanien	350	44	99	45	81	38	15	28
Val d'Ay	89	10	42	8	14	8	4	3
Total SMRR	7048	824	1853	1206	1303	907	332	623
variation 2008-2016	275	-32	101	131	8	71	-32	28
variation 2008-2016 en %	4,00%	-3,70%	5,70%	12,20%	0,60%	8,50%	-8,80%	4,70%

Cette variation du nombre des entreprises par secteur et par EPCI n'étant pas repéré en termes de localisation soit en tissu urbain classique soit en ZAE, il est donc impossible de déterminer les mètres carrés d'activités implantées en milieu urbain et les mètres carrés d'activités implantées en ZAE et donc consommant du foncier à vocation d'activités.

Et donc de quantifier les surfaces nécessaires à venir dans le cadre des ZAE.

6-1-5– développement économique

Les élus du SMRR souhaitent « faire des Rives du Rhône un territoire économiquement plus autonome et fort, existant à part entière entre les principales agglomérations voisines. La stratégie inter-communautaire à l'échelle du SCOT réaffirme le rôle structurant des **trois agglomérations** Viennoise, Roussillon St Rambert d'Albon et Annonéenne, comme pôles d'emplois majeurs, industriels et tertiaires, à conforter et l'importance du tissu d'activité (TPE, PME) dans les espaces péri-rhodaniens qui contribue à la vitalité équilibrée des espaces ruraux, lieux de travail et de vie. Les activités industrielles ont connu des difficultés notables au cours des dernières années, mais le territoire continue de créer de l'emploi. Plusieurs enjeux ont été identifiés par rapport aux politiques futures : le développement de l'offre de services et de réseaux, l'amélioration de l'offre de formation, le développement des filières industrielles innovantes.

Les élus ont affirmé leur ambition de renforcer les activités industrielles et artisanales, en recherchant à la fois le **maintien des grands groupes industriels** (Iveco, Guilloteau, Candia,...) et des principales filières industrielles sur le territoire, en particulier au niveau des polarités économiques majeures (agglomérations) et des grands sites de développement d'envergure métropolitaine ou régionale et le **maintien des activités artisanales diffuses en milieu rural** qui sont portées par un réseau dense de TPE et de PME réparti sur tout le territoire.

L'objectif est de promouvoir des politiques d'aménagement (foncier, immobilier, renouvellement) qui répondent aux attentes des différentes catégories d'entreprises :

L'objectif est avant tout de **permettre le renouvellement des espaces économiques existants**, en particulier pour les espaces vieillissants qui ne répondent plus aux attentes des entreprises. Le renouvellement des espaces économiques existants pourra permettre de créer une nouvelle offre économique, mais également servir d'autres vocations (production d'habitat, espaces publics). Des politiques ambitieuses de renouvellement seront en particulier mobilisées sur les grands sites industriels en friches ou en cours d'enfrichement, en distinguant les espaces périphériques amenés à conserver une fonction économique (Loire sur Rhône, Pont à Mousson...), et les sites industriels en zones urbaines denses amenés à changer de destination. Le renouvellement des ZA à vocation commerciale vieillissantes représente également un objectif important.

Au-delà du renouvellement, l'objectif est de proposer une offre foncière et immobilière de qualité qui réponde aux besoins d'implantation des entreprises dans les différents bassins de vie. En effet, il est indispensable de pouvoir offrir des conditions d'accueil satisfaisantes aux besoins des entreprises notamment la demande issue d'un développement endogène. Les besoins fonciers pour l'accueil devront permettre de mettre en œuvre les stratégies de développement économique exprimées par les EPCI dans leur Schéma d'Accueil des Entreprises.

Afin de répondre aux besoins d'implantation des entreprises, il s'agira de s'appuyer sur le maillage existant de zones d'activités (zones d'intérêt métropolitain / régional, zones d'intérêt SCOT). Les politiques d'aménagement devront intégrer l'évolution des besoins des entreprises, avec des attentes accrues en termes d'accessibilité numérique, de mise en réseau des structures, de développement des services et équipements mutualisés sur les sites d'activité, y compris en milieu rural.

En milieu rural, les besoins d'accueil d'activités économiques devront être anticipés, en favorisant l'accueil **dans les tissus bâtis existants**. Le développement de petits espaces d'activité pourra toutefois s'avérer nécessaire pour accueillir certains types d'activités qui peuvent difficilement s'implanter à proximité des espaces résidentiels (activités nuisantes en particulier).

Afin d'identifier les espaces d'activité à développer à l'échelle locale, l'objectif est de s'appuyer sur des schémas d'accueil d'entreprises réalisés à l'échelle intercommunale, affichant une stratégie de développement globale qui permette de justifier les besoins fonciers pour l'accueil des entreprises. Le développement d'espaces partagés pour les entreprises (coworking) est également à promouvoir, en lien avec la montée en puissance du télétravail. » PADD

Conclusion partielle :

À la lecture des documents du SCOT, et alors que l'article L141 -3 du code de l'urbanisme prévoit un « diagnostic établi au regard des prévisions économiques... et des besoins répertoriés en matière de développement », il apparaît nettement que le SCOT a fait le choix de « proposer une offre foncière » et que donc sa stratégie de développement s'appuie classiquement sur une politique de l'offre avec l'arrière-pensée que plus de terrains seront offerts aux entreprises, plus les prix baisseront et plus les entreprises exogènes seront attirés. On verra que cette stratégie de l'offre entraîne de facto une possibilité de surconsommation d'espace.

6-2 LES TERRITOIRES DE L'ENTREPRISE

6-2-1 les divers sites de développement économique

A- Le DOO prévoit de s'appuyer sur **5 grands sites de développement économique d'envergure métropolitaine/régionale** qui constituent l'armature d'implantation prioritaire des entreprises. Ils présentent une capacité d'accueil à long terme de l'ordre de 350 à 400 hectares.

Disponibilités et capacités de développement dans les sites d'envergure métropolitaine ou régionale (en intégrant les capacités déjà identifiées en zones U et AU des documents d'urbanisme, un détail de ces capacités étant présenté dans le Rapport de Présentation) DOO p14

EPCI	Zone / Site	disponibilités et capacités de développement à horizon 2040	Surface totale site/zone à terme (attention, les infrastructures de transports n'ayant pas uniquement la vocation de desserte locale à l'intérieur des sites ne sont pas comptabilisés)
Vienne Condrieu Agglomération	SIP Loire-sur-Rhône	24	110
Entre Bièvre et Rhône	ZIP Inspira	128	310
	Plateforme chimique Roussillon	46	190
	Plateforme chimique des Roches	25	75
Porte de DrômArdèche	Axe 7	145	267

La ZIP Inspira de Salaise-Sablou

« La zone industrialo-portuaire, ZIP, Inspira, de Salaise Sablons est le plus important site d'activités des Rives du Rhône et le plus important port fluvial au sud de Lyon. La ZIP couvre une superficie de plus de 300 ha, dont près de 160 ha sont gérés par la CNR, et environ 130 ha sont encore libres. Le port permet à la ZIP de bénéficier d'une plate-forme logistique multimodale majeure alliant la route, le fleuve et le rail. » DOO p10

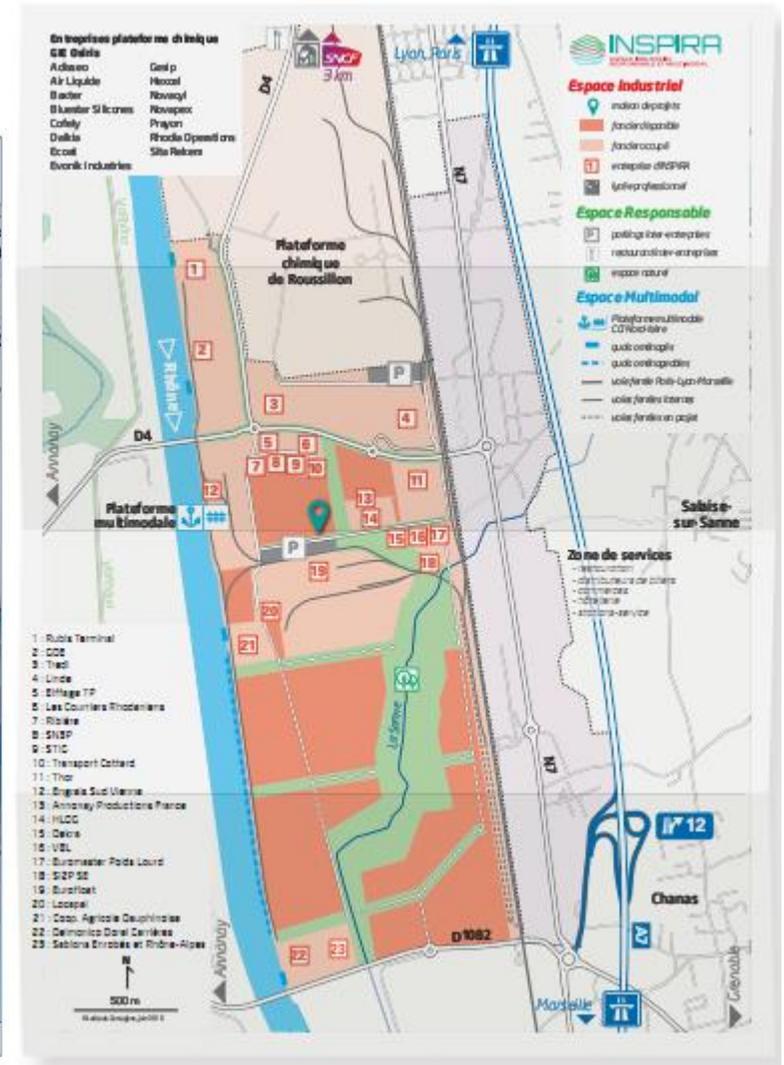
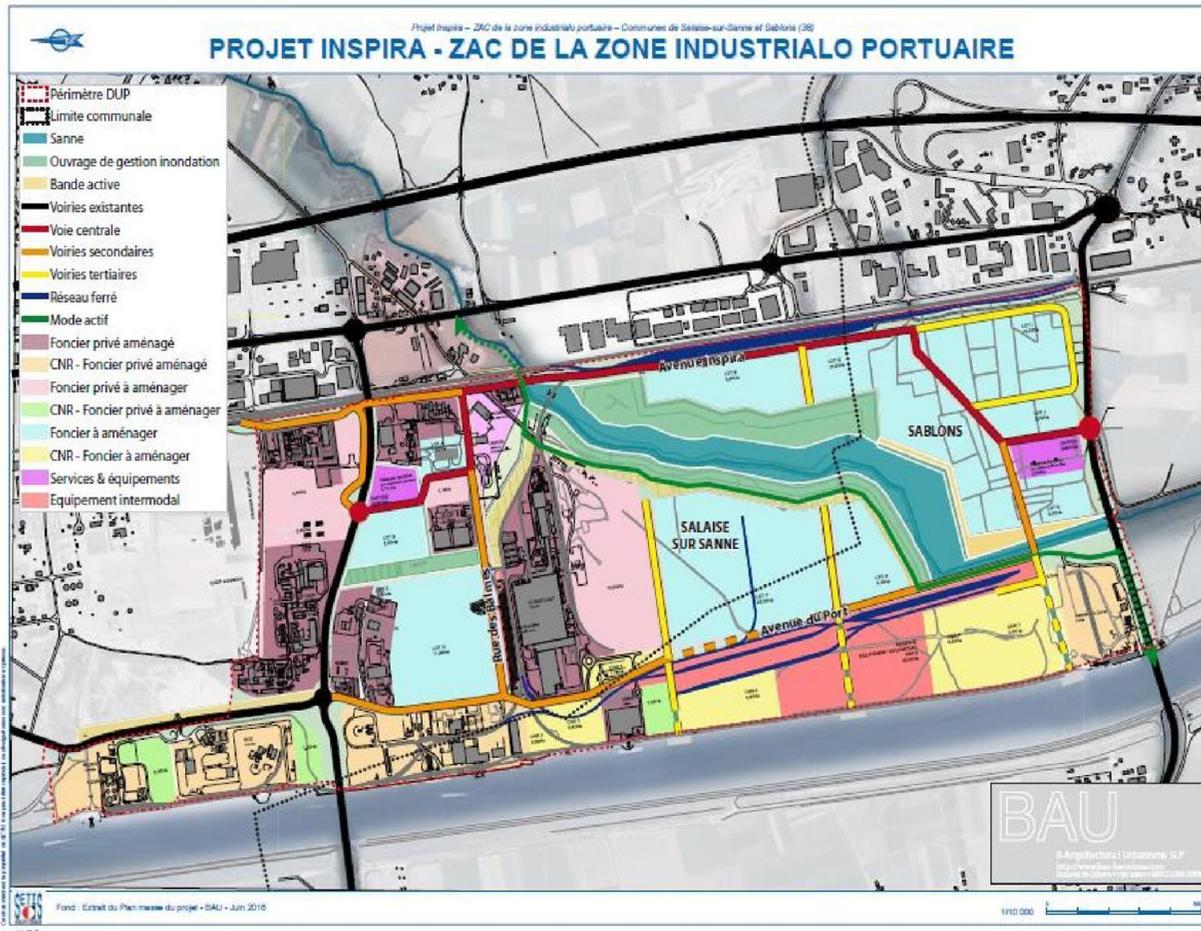
La Zip Inspira a fait l'objet du 30 avril au 30 juin 2018 d'une enquête publique concernant une déclaration d'utilité publique, une mise en compatibilité des PLU, une enquête parcellaire, la loi sur l'eau, l'autorisation d'exécution de travaux. Dans les conclusions de la commission d'enquête en date du 27 juillet 2018, on peut lire : « Par sa localisation géographique remarquable, la présence de grandes voies de communication, l'existence de la plateforme Osiris et par un contexte politique et administratif favorable, le site Inspira présente d'importants atouts.

Le projet est toutefois fortement desservi par un dossier très volumineux mais de médiocre qualité , mais aussi par une déficience d'état des lieux dans plusieurs domaines, le manque de mesures concrètes, le report constant à des études ultérieures malgré des urgences chroniques (ressources en eau de nappe, voiries congestionnées, surexpositions à des pollutions et des nuisances), et par l'insuffisance rédhibitoire de réelles mesures compensatoires à la destruction d'habitats naturels remarquables, voire patrimoniaux pour certains.

Pour toutes ces raisons, détaillées dans les présentes conclusions pour chacune des autorisations sollicitées, la commission émet unanimement un avis défavorable au projet dans son ensemble et considère que le dossier doit être entièrement repris sur la base d'un projet mieux dimensionné, bien mieux compensé, et bien plus protecteur des tiers. »

Par arrêté numéro 38 – 2018 – 12 – 18 – 005, en date du 19/12/2018, Monsieur le préfet de l'Isère déclarait d'utilité publique le projet Inspira : aménagement de la zone industrialo- portuaire de Salaise-Sablons et emportant mis en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Salaise sur Sanne et de Sablons, considérant en particulier que le pétitionnaire, dans son mémoire en réponse du 27 novembre 2018, apportait les réponses nécessaires aux points soulevés par la commission d'enquête.

Cet arrêté préfectoral fait actuellement l'objet de recours auprès du tribunal administratif de Grenoble...



Un nouveau projet d'installation d'une plate-forme logistique pour l'industrie du silicium dans le périmètre d'Inspira a fait l'objet, de la part du ministre de la transition écologique et solidaire, d'une auto saisine et d'une décision de déléguer à l'Ae (formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable. CGEDD) la compétence d'émettre l'avis de l'autorité environnementale.

Cette autorité nationale a, dans sa séance du 10 juillet 2019, délibérée sur : « *l'implantation d'une plate-forme de stockage de houille, de quartz de bois sur le site industrialo-portuaire de Salaise Sablons 38* » N°dossier Ae : 2019-64.

Cet avis apparaît suffisamment important à la commission d'enquête pour que la « *synthèse de l'avis* » tel que formulée par l'Ae soit reproduit ci-après intégralement .

« *Le dossier soumis à l'avis de l'Ae concerne l'implantation, sous la maîtrise d'ouvrage de la Compagnie nationale du Rhône (CNR) et du groupe Charles André (GCA), d'une plateforme logistique pour l'industrie du silicium sur la zone d'aménagement concerté (ZAC) Inspira en rive gauche du Rhône à 40 km au sud de Lyon sur les communes de Salaise-sur-Sanne et Sablons.*

La plate-forme CNR-GCA est une des composantes de la ZAC Inspira, qui a fait l'objet d'une étude d'impact et d'une déclaration d'utilité publique en 2018. La ZAC constitue en conséquence le périmètre du projet à considérer, et son étude d'impact aurait dû être mise à jour dans le cadre de ce dossier.

En outre, l'étude d'impact présentée, ainsi réduite aux installations et activités CNR-GCA, manque de lisibilité du fait du choix de présenter chacune des deux entités (CNR et GCA) séparément, ce qui nuit à la vision globale des impacts sur l'environnement.

Pour l'Ae les principaux enjeux environnementaux du projet sont :

- la réduction d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants de l'air du fait du transfert modal ;*
- le maintien de la continuité écologique notamment au niveau de la ripisylve de la rive gauche du Rhône ;*
- la préservation des habitats naturels de type milieu ouvert et boisement ;*
- la vulnérabilité des eaux souterraines et de surface aux pollutions et aux prélèvements excessifs ;*
- la vulnérabilité du projet aux inondations.*

*L'Ae recommande principalement d'intégrer, préalablement à l'enquête publique, les impacts de la ZAC et ceux de la plate-forme CNR-GCA au sein d'une **étude d'impact unique** qui sera mise à jour au fur et à mesure des demandes d'autorisation des différents aménagements de la ZAC.*

Elle recommande également :



de construire un scénario de trafic multimodal à divers horizons temporels (2030, 2040 et 2050) pour la ZAC et pour la plate-forme CNR-GCA, d'évaluer les émissions de gaz à effet de serre des sites industriels et des transports en relation avec les activités de la ZAC, de reprendre le volet climat de l'étude d'impact CNR-GCA afin de mesurer la contribution de la plate-forme CNR-GCA et de la ZAC Inspira à la trajectoire de la stratégie nationale bas carbone en comparaison du scénario au fil de l'eau et le cas échéant de proposer des mesures d'évitement, de réduction et de compensation ;

de renforcer l'information sur la qualité de l'air en fournissant les données quantitatives des études réalisées sur les zones industrielles de Roussillon et Salaise-sur-Sanne ;

d'expliciter les raisons du choix d'implantation de la plate-forme CNR-GCA au sein de la ZAC au regard des alternatives envisagées et des incidences environnementales, notamment en termes de bénéfices environnementaux du transfert modal ;

de reprendre l'évaluation des risques sanitaires, qui présente des lacunes majeures, et de la faire valider par un expert compétent du champ santé-environnement ;

de revoir les mesures de réduction 7, 12, 16, 18 et 24 à l'aune des observations du présent avis. »

Le territoire de la ZIP Inspira doit « tirer parti de sa desserte multimodale unique (mère, fleuve, atouts (multi modalité, très grands tènements ...) et destinées à l'accueil d'activités nécessitant fer, route, pipeline), la ZIP Inspira devra accueillir prioritairement des activités industrielles et de très grands tènements fonciers » et « la CCI Nord Isère en tant que gestionnaire de la plate-logistiques nécessitant une desserte multimodale. » DOO p11 ce qui veut dire que le choix forme multimodale de Vienne Sud Salaise Sablons ne peut que soutenir et favoriser d'implantation des entreprises sur ce site devrait nécessiter pour ces entreprises au moins 2, si l'implantation d'entreprise visant à utiliser la multi-modalité comme un axe fort de ce n'est 3, modes de transport différents: fluvial, ferré, routier. développement économique durable. »

La CC d'Annonay considère que « la rédaction actuelle du projet de SCoT - et du DOO surtout - ne garantit pas suffisamment un développement de la ZIP Inspira centré pleinement sur les

Conclusion partielle

La commission d'enquête considère qu'il est nécessaire, alors que le site de la ZIP Inspira possède 3,5 km de bord à voie d'eau et des quais aménagés et aménageables, qu'il ne soit possible, le long du linéaire du fleuve, que les implantations d'entreprises utilisant la voie d'eau, la route et si possible le fer et que globalement la ZIP Inspira accueille prioritairement des activités industrielles et logistiques nécessitant une desserte multimodale

Parc d'activités axe7

Le PADD ambitionne « que le site Axe 7 contribue à accueillir les flux logistiques multimodaux générés par les activités de la ZIP INSPIRA. Le SCoT prévoit le développement d'espaces d'activité à vocation multimodale, avec en particulier le projet de Parc d'Activité Axe 7. L'objectif est de bien maîtriser les flux de marchandises qui seront générés par ces grands projets La zone d'activités Axe 7 offrira un accès immédiat et une vitrine économique sur l'autoroute A7, en complément de l'embranchement fer et fleuve d'INSPIRA.

Le parc d'activités Axe 7 doit également jouer un rôle dans l'accueil d'activités logistiques, en particulier :

Pour de la logistique à dominante routière, en lien avec l'aménagement d'un nouveau demi-diffuseur à proximité de la zone. Ce nouvel aménagement va apporter un accès immédiat à l'autoroute ainsi qu'une situation de « vitrine » autoroutière.

Pour accueillir des activités liées à la multi modalité, utilisant les équipements multimodaux de la ZIP de Salaise-sur-Sanne, mais ne nécessitant pas une proximité immédiate avec ces derniers.»

« Cette zone d'envergure métropolitaine, située sur les communes de Saint-Rambert d'Albon, Albon et Anneyron, constitue l'une des zones à enjeu du département de la Drôme et de la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Ses capacités de développement, de l'ordre de 150 hectares, en font un des principaux sites de développement du SCoT avec la ZIP de Salaise-Sablons. Le développement de la zone Axe 7 doit se faire de manière progressive, en privilégiant l'accueil d'activités industrielles, ou liées à la logistique multimodale, et nécessitant une proximité avec les équipements de la ZIP de Salaise-Sablons. Le parc d'activités Axe 7 n'a pas vocation à accueillir d'activités d'envergure locale (TPE notamment), cet accueil relevant en priorité des sites de niveau SCoT et des sites de bassin de vie. L'accueil d'activités exogènes sera privilégié. » DOO p11-12

Le Président de la Communauté de Commune Porte de DrômArdèche (et non la Communauté de Commune qui n'a pas délibérée) exprime un certain nombre de critiques sur la façon dont est envisagé par le SCoT l'opération Axe 7. En particulier

« Concernant les prescriptions relatives au développement économique, aucune disposition du Code de l'urbanisme ne permet au DOO de définir, en tant que norme prescriptive, des objectifs d'implantations préférentielles d'activités industrielles.

Or, la rédaction actuelle du SCOT comprend une norme, à caractère impératif sur le développement économique, non conforme aux articles L141-6 et suivant du Code de l'urbanisme.

Porte de DrômArdèche ne peut accepter cette prescription. Je vous demande donc de supprimer cette phrase ou de la passer en recommandation et de la modifier comme suit : « le développement de la zone Axe 7 doit se faire (...) en privilégiant l'accueil d'activités industrielles, ou liées à la logistique multimodale, et nécessitant DE PREFERENCE une proximité avec les équipements de la ZIP ».

Le DOO indique que « le parc d'activités Axe 7 n'a pas vocation à accueillir d'activités d'envergure locale ». Porte de DrômArdèche a défini un schéma de zones d'activités reprenant les typologies de zones d'activités du SCOT. Le Parc Axe 7, considéré comme pôle métropolitain, est défini dans le schéma de zones d'activités comme un « site majeur porté par une ambition forte avec un poids important en termes d'emplois, d'investissements publics, une très bonne accessibilité, un haut niveau de services ». Le parc Axe 7 offrira majoritairement des lots de grande taille, déficitaires sur la région lyonnaise, mais également des petits lots susceptibles d'intéresser des TPE qui souhaitent se développer, avec la volonté d'un aménagement harmonieux pour les zones résidentielles jouxtant le parc d'activités. A ce titre, je vous demande de modifier légèrement la rédaction comme suit : « le parc d'activités Axe 7 n'a pas POUR VOCATION PRINCIPALE à accueillir d'activités d'envergure locale ». De plus, cette disposition n'est aujourd'hui imposée que pour Axe 7 et non de manière commune à tous les sites métropolitains. Il convient d'écrire cette recommandation dans les dispositions communes à Axe 7 et Inspira. »

Trois remarques par rapport aux reformulations du président de la communauté de communes Porte de DrômArdèche:

La première concerne la prescription prévoyant « l'accueil d'activités nécessitant une proximité avec les équipements de la zip de Salaise Sablons ». Cette formulation ne permet pas de savoir s'il s'agit d'une proximité physique, et cela ne saurait concerner que la question des transports, la ZIP Inspira devant limiter ses implantations à du bi ou tri modal (fleuve, fer, route) et donc Axe7 pourrait recevoir de l'entrepasage lié aux activités de la ZIP Inspira ou une proximité économique, des entreprises sous-traitantes d'activités implantées sur Inspira puissent se développer sur les espaces d'Axe7. Il serait nécessaire de compléter la formulation de cette prescription

La deuxième concerne la prescription précisant qu'Axe7 doit privilégier l'accueil d'activités liées à la logistique multimodale. Il y a un problème de définition de ce que peut être la logistique multimodale sur le site Axe7. En effet la logistique n'est qu'un service de transport qui peut utiliser un ou plusieurs modes de nature différente, la route, le fer ou la voie fluviale. Or en ce qui concerne Axe7 seule la voie routière peut être utilisable ; il ne peut donc s'agir en aucun cas de logistique multimodale. Il semble donc difficile que soit maintenue l'expression privilégiant l'accueil d'activités liées à logistique multimodale dans le texte concernant les préconisations d'Axe7.

La troisième concerne le fait que « *le parc d'activités Axe7 n'a pas vocation à accueillir d'activités d'envergure locale (TPE notamment)* ». À partir du moment où ce site est considéré de niveau métropolitain, il semble parfaitement normal que le SCOT demande que l'organisation de ce vaste projet corresponde d'abord à l'implantation d'activités nécessitant de grandes surfaces. Pour mémoire faut-il rappeler les 2 ventes de terrains de 8 ha chacun fait au profit d'Argan et du transporteur Bert ? Vu les investissements importants réalisés par les collectivités publiques pour un nouvel aménagement d'un demi échangeur, il est préférable de valoriser les entreprises importantes nécessitant des liaisons rapides autoroutières et non pas des TPE qui sont peu exportatrices hors du Territoire et qui peuvent s'implanter dans les ZAE de « bassins de vie ou locaux ».

Conclusion partielle

La commission d'enquête considérant qu'il n'y a pas de possibilité de multi-modalité à l'intérieur de la ZAE Axe7 demande que ne soit faite référence qu'aux activités de transport et d'entrepasage dans les prescriptions concernant Axe7. Par contre, du fait des lourds investissements publics réalisés en infrastructures routières pour desservir la zone et le territoire (demi-échangeurs) une priorisation absolue pour des grands lots semble indispensable, des solutions pour les entreprises locales pouvant être trouvées sur le reste du territoire intercommunal, sites Bassin de Vie ou locaux.

Il est intéressant de noter que la chambre d'agriculture de la Drôme précise : « *nous ne remettons pas en cause ce potentiel(150ha) dans la mesure où il a fait l'objet, sur 2017/2018, d'une large concertation et d'un compromis trouvé entre la CCPDA, la profession agricole et l'État, ce qui a débouché sur une réduction de potentiel d'environ 35 à 40 ha par rapport au potentiel initial de ce site* » tout en s'inquiétant de voir les surfaces « attribuées » à la CC Porte DrômArdèche être augmentées de 26 ha en complément de l'ensemble des zones possiblement urbanisables.

«*De plus, une amputation supplémentaire de 26 ha sur les zones agricoles reviendrait selon nous à annuler en grande partie la réduction du périmètre du parc AXE 7 négociée il y a un an.* ».

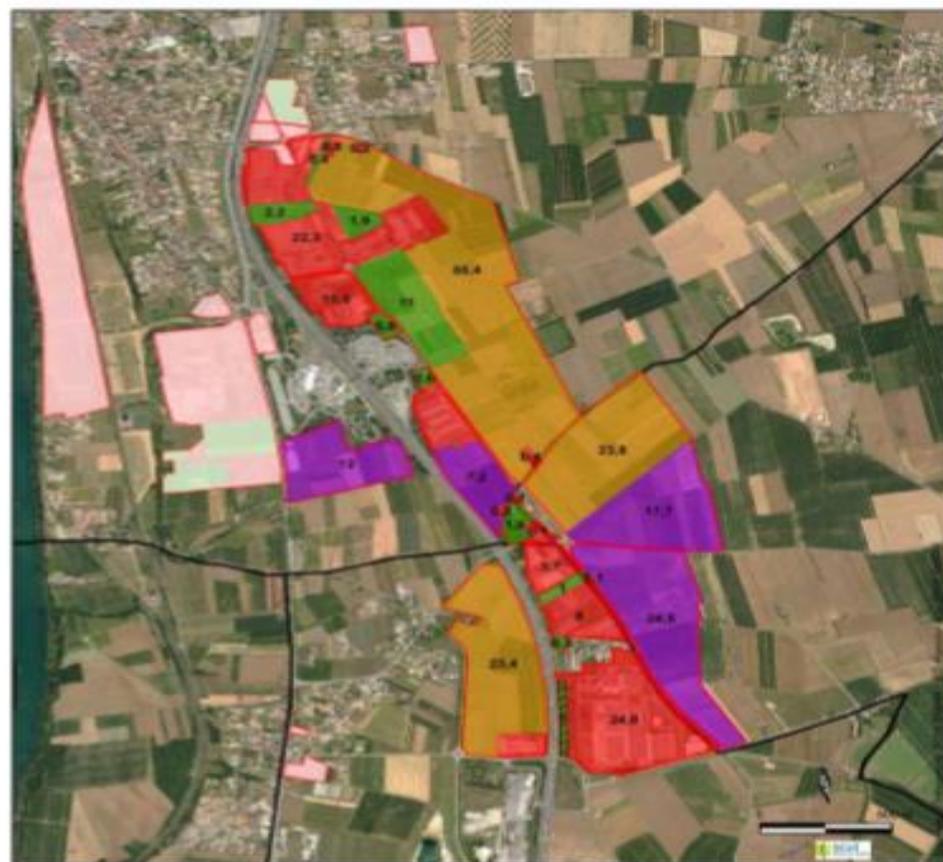
Comment reprendre d'une autre façon ce qu'on a bien voulu généreusement laisser à l'agriculture...

Et comme le fait remarquer la CC d'Annonay « on peut observer que le SCoT autorise une extension de 70 ha du parc AXE 7 dans une plaine agricole cultivée, au profit d'activités logistiques principalement. Cette programmation est autorisée dans un contexte où les services de l'État et ceux du Département ne cessent de rappeler l'exigence de préservation des terres agricoles. Si cette exigence est consciencieusement appliquée côté Ardèche, il serait appréciable qu'elle le soit également de l'autre côté du Rhône... »

Communes : Saint-Rambert-d'Albon / Anneyron / Albon
EPCI : Porte de DrômArdèche
Document source : PLU arrêté / PLU arrêté / PLU approuvé

AXE 7

Gestion site : Intercommunale
Activité principale : Industrie - Artisanat
Surfaces : total : 255 ha ; Occupé : 70 ha ; Disponible : 166 ha



Foncier économique	Occupation	Foncier non mobilisable
<ul style="list-style-type: none"> Foncier économique dans les PLU 	<ul style="list-style-type: none"> Occupé Non occupé - U Non occupé - AU ouvert Non occupé - AU fermé 	<ul style="list-style-type: none"> Non constructible (risques) Sans vocation économique ou spécifique (production/stockage d'énergie,...) Futur déclassement

Propriété	Foncier non disponible
<ul style="list-style-type: none"> EPCI / Commune Autre public / Parapublic Privé 	<ul style="list-style-type: none"> Construction en cours Réserve extension d'entreprise

Dispositions communes aux sites d'Inspira et d'Axe 7

Le « *renforcement des liens et des complémentarités* » entre la ZIP Salaise Sablons, Inspira et Axe7 semble incontournable dans le cadre de la démarche engagée par le SCoT, en particulier pour éviter une concurrence inter EPCI. Le président de la communauté de commune Porte de DrômArdèche fait justement remarquer qu'un certain nombre d'affirmations concernant Axe7 devraient aussi concerner Inspira. Il nous semble nécessaire qu'en chapeau des chapitres sur Inspira et Axe7 soient « remontées » les dites dispositions communes, qu'elles soient augmentées de ce qui est bien commun à ces deux zones en procédant à une relecture des préconisations et recommandations de chacune de ces 2 zones.

Les plateformes chimiques de Saint-Clair-du-Rhône / Les Roches de Condrieu et de Roussillon / Salaise-sur-Sanne (IDEM DOG en vigueur)

L'industrie chimique est organisée au sein du GIE Casper sur le site de Saint-Clair-du-Rhône sur 75 ha dont 25ha disponibles et du GIE Osiris sur les communes de Roussillon et Salaise-sur-Sanne sur 180 ha dont 46 ha disponibles. Au total, ces deux sites multimodaux emploient près de 2 000 personnes. Les deux plate-formes chimiques du territoire ne peuvent être appréhendées de façon isolée mais devront partager des problématiques, voire un destin commun, avec la « vallée de la chimie » lyonnaise.

Le maintien des activités industrielles traditionnelles nécessite la conservation de marges de manœuvre foncières autour des installations pour d'éventuels extensions ou réaménagements, dans la mesure où ceux-ci n'accroissent pas le risque encouru par les populations riveraines et la pollution atmosphérique.

Pour ce qui concerne la Plate-forme de Roussillon/Salaise, couverte par un PPRT d'ensemble, les capacités d'accueil sont estimées à une vingtaine d'hectares avec une unité foncière d'environ 10ha et une dizaine de terrains d'environ 1 ha chacun. Il est à noter que la dernière entreprise installée, HEXCEL, fabricant de la fibre de carbone est complètement intégrée au GIE OSIRIS et bénéficie de l'ensemble des services de la structure tout en étant quasiment non consommatrice d'eau brute pour sa production, les installations de production fonctionnant en circuit fermé.

Le PPRT unique pour l'ensemble de la zone gérée par Osiris est stabilisé de façon à pouvoir continuer d'accueillir des entreprises de chimie à l'intérieur des périmètres déterminés, mais il n'est pas prévu que puissent s'implanter de nouvelles activités augmentant les risques sur le territoire, en particulier pour toute la zone d'habitat et de commerces situé à l'est de la voie ferrée.

Le site industrialo-portuaire de Loire-sur-Rhône

«La dimension du site (110 hectares au sein du périmètre du SCoT) et son accessibilité multimodale lui confèrent un caractère « d'envergure métropolitaine », reconnu comme tel par la directive territoriale d'aménagement. Partagé entre deux régimes fonciers distincts (une concession CNR sur 30 hectares, le reste appartenant à EDF), ce site a connu et connaît encore d'importantes mutations. Le démantèlement de la centrale thermique par EDF a ouvert des opportunités pour faire de cet ensemble foncier un point d'ancrage du système portuaire de l'aire métropolitaine lyonnaise. Aujourd'hui, le site présente une capacité d'accueil potentielle de 25 hectares »DOO p13.

Le SCOT Rives du Rhône conforte le site de Loire s/Rhône comme site métropolitain avec un potentiel de 110 hectares dont 24 en extension. Toutefois, pour la CCI Lyon-Métropole « *ce site doit bénéficier d'une bonne interconnexion aux contournements de Lyon (fer et route)* », le conseil départemental du Rhône précisant pour sa part que *«la réalisation d'un arrière quai CNR à Loire sur Rhône, pour accroître l'activité de transport en proposant un site embranché fer et fleuve, pourra bénéficier de la desserte par la RD386 avec une liaison rapide vers l'A7 en transitant par Givors. À noter toutefois, que compte tenu de la faible capacité routière de la RD386, il conviendra d'étudier un renforcement du réseau à partir de la rive gauche (pont....). »*

L'accessibilité routière est la pierre d'achoppement d'un possible développement du SIP de Loire sur Rhône et on voit difficilement comment pourrait être développée cette plate-forme alors même que la CCI Lyon métropole, considère « *nécessaire un raccordement à l'A45 et à l'A47 qui répondrait à plusieurs fonctionnalités avec un contournement de Givors et un nouveau franchissement du fleuve complémentaire à l'élargissement du pont de Givors* » et que *«la Métropole de Lyon réaffirme que celles-ci sont conditionnées par l'amélioration de l'accessibilité routière, pour ne pas engendrer des trafics poids lourds supplémentaires dans les traversées des communes de Vienne, Saint-Romain-en-Gal, Loire-sur Rhône et Givors.* » De même la

Région demande « que le développement du SIP de Loire-sur-Rhône soit conditionné à une meilleure desserte routière. Les infrastructures (autoroutières notamment) ne sont pas aujourd'hui en capacité d'accueillir le surplus de trafic routier généré par le renforcement de la zone, et tout effet de déviation sur le réseau local serait préjudiciable. »

Si l'augmentation du trafic routier semble impossible du fait des infrastructures routières, c'est donc à partir du fleuve et son complément le fer que peuvent s'implanter et se développer des entreprises. Il apparaît toutefois que le périmètre du site de Loire-sur-Rhône ne semble pas incorporer l'île de Bans au nord de 5,7 ha, propice au développement du fret fluvial du fait de la présence d'un quai bord de l'eau. Le périmètre du secteur devra être revu et intégrer ce tènement.

Conclusion partielle

Avec le Grand Lyon, la commission d'enquête considère que cette condition de desserte routière « n'est pas clairement explicitée dans les prescriptions du SCoT » et demande que les prescriptions afférentes au SIP de Loire-sur-Rhône soient modifiées en conséquence et le développement du site stabilisé sur les activités fluviales et ferrées en intégrant l'île aux Bans.

B-Au-delà des sites d'envergure métropolitaine et régionale, le territoire accueille des sites économiques structurants rayonnant à l'échelle du SCoT, dépassant l'échelle intercommunale.

Le territoire accueille des sites économiques structurants rayonnant à l'échelle du SCoT dont le rayonnement dépasse l'échelle intercommunale. Ces sites structurants, doivent jouer un rôle important dans l'accueil d'activités à l'horizon 2040, en permettant en particulier l'accueil de nouvelles entreprises d'envergure (implantation de nouveaux ETI ou PMI-PME). Ces sites de niveau SCoT présentent une capacité d'accueil à long terme de l'ordre de 265 hectares.

Les sites de développement économique structurant rayonnant à l'échelle du SCoT et leurs effets prévisibles sur l'environnement. RP p168-170, intégrant les capacités déjà identifiées en zones U et AU des documents d'urbanisme

Site/ localisation	Surface	Sensibilité du site	Incidences prévisibles
Le Rocher L'Abbaye Montplaisir Pont-Evêque, Estrablin	Superficie totale : 120 ha Capacité d'accueil résiduelle : 29 ha	Présence d'espaces agricoles stratégiques à l'ouest	Effet d' <u>emprise sur des espaces agricoles stratégiques</u> Disparition de milieux naturels pouvant présenter un intérêt pour la faune ordinaire (friches, cultures, haies) Modification des perceptions paysagères depuis la RD75c et des perceptions de la limite ville/campagne.
Saluant Reventin-Vaugris Chonas-l'Amballan	Superficie totale : 45 ha Capacité d'accueil résiduelle : 29 ha	Présence d'espaces agricoles stratégiques Proximité d'un périmètre délimité des abords d'un monument historique (dans centre bourg de Chonas l'Amballan). Coupure paysagère sur l'A7/RN7	Effet d' <u>emprise sur des espaces agricoles stratégiques</u> Poursuite de l'artificialisation le long de la RN7 et de l'A7, (altération et réduction de la coupure paysagère existante sur le plateau du Saluant)

Rhône Saint-Maurice- l'Exil, Varèze	Superficie totale : 110 ha Capacité d'accueil résiduelle : 70 ha	Présence d'espaces agricoles stratégiques Espaces agricoles supports d'une continuité est/ouest entre plateau de Louze et vallée du Rhône	Effet d'emprise sur des espaces agricoles stratégiques Réduction des espaces constitutifs de la continuité écologique entre le plateau de Louze et la vallée du Rhône Poursuite de l'artificialisation linéaire le long de la RD4 et réduction de la coupure paysagère associée
Champlard Maladière Beaurepaire	Superficie totale : 47 ha Capacité d'accueil résiduelle : 28 ha	Présence d'espaces agricoles stratégiques (entité cohérente de la plaine de Champlard) Sensibilité paysagère liée à la configuration plane de la plaine de Champlard (perceptions lointaines) Présence potentielle d'espèces d'oiseaux associées aux grandes cultures	Effet d'emprise sur des espaces agricoles stratégiques Vigilance vis-à-vis de l'insertion paysagère dans le site de la vaste plaine (perceptions paysagères modifiées de la RD519d) Vigilance vis-à-vis des besoins en eau potable (alimentation et risque de pollution de la nappe)
Flacher Boissonnette Félines, Peaugres	Superficie totale : 55 ha Capacité d'accueil résiduelle : 28 ha	Présence de milieux naturels d'intérêt pour la faune et la flore : prairies, haies, milieux humides, mosaïque de milieux agricoles susceptibles d'accueillir des espèces protégées. Présence de micro-continuités écologiques entre vallons forestiers de la côtière rhodanienne et piémonts du Pilat/Vivarais(montagne Sainte Blandine). Sensibilité paysagère du site en bordure de la RD82 et au contact des habitations de Peaugres.	Destruction de milieux naturels d'intérêt pouvant accueillir des espèces protégées Rupture des continuités écologiques en venant combler les espaces entre la RD820 et les espaces urbanisés de Peaugres. Renforcement de l'artificialisation le long de la RD820
Marenton Annonay, Davézieux, Vernosc-les- Annonay	Superficie totale : 105 ha Capacité d'accueil résiduelle : 54 ha	Inscription du site au sein d'un vaste plateau agricole dans le prolongement de la zone d'activité existante, de part et d'autre du contournement est d'Annonay/Davézieux (RD878). Espaces agricoles ponctués de haies et de bosquets pouvant servir de refuge à certaines espèces protégées	Destruction de milieux naturels d'intérêt pouvant accueillir des espèces protégées Enclavement d'espaces agro naturels au droit du vallon du ruisseau du Poulet Rupture des continuités écologiques entre le vallon du ruisseau du Poulet et le plateau agricole. Importante modification de l'ambiance paysagère suite à l'urbanisation le long de la RD878
Lombardières / Le Mas Davézieux, Annonay	Superficie totale : 75 ha (hors zone commerciale identifiée dans le DAAC) Capacité d'accueil résiduelle : 2 ha	Présence de la Znieff de type I « ruisseau d'Aumas » en limite nord du site	Pas d'incidence directe sur la Znieff mais vigilance vis-à-vis du traitement des franges de la zone avec les espaces boisés. Vigilance vis-à-vis de la gestion des eaux pluviales pour limiter les risques de pollution du ruisseau en aval.

Munas Quintenas	Ardoix	Superficie totale : 55 ha Capacité d'accueil résiduelle : 25 ha	Insertion dans un large espace agro-forestier constituant une continuité écologique entre la vallée de l'Ay et le plateau de Quintenas. Présence de nombreux boisements, pouvant accueillir des espèces protégées Site participant au mitage de l'espace agricole entre Quintenas et Ardoix le long de la RD221	Destruction potentielle d'habitats d'intérêt pour certaines espèces Accentuation du mitage des espaces agricoles le long de la RD221 et modification de l'ambiance paysagère rurale à proximité
----------------------------	---------------	--	--	--

La Commission d'Enquête a choisi de présenter le tableau du rapport de présentation, p169 extrait du chapitre consacré aux effets prévisibles du SCoT sur l'environnement, car il interroge fortement sur les choix des localisations de ces sites de développement économique structurant rayonnant à l'échelle du SCoT et de leurs incidences prévisibles sur l'agriculture et les milieux naturels.

Conclusion partielle

La commission d'enquête remarque que de très nombreux sites de développement économique retenus impactent fortement soit des espaces stratégiques agricoles soit des zones naturelles importantes. La commission d'enquête demande que soient réexaminés site par site les impacts prévisibles et qu'au vu de ceux-ci soient réétudiés les périmètres de ces sites pour assurer une meilleure protection des espaces stratégiques agricoles et du milieu naturel. Justifier, Éviter, Réduire, Compenser.

Si les documents d'urbanisme doivent respecter les capacités foncières potentielles prévues par EPCI dans le tableau ci-dessus, en précisant l'équilibre entre les sites, et en intégrant les capacités existantes à la date d'approbation du SCoT (espaces aménagés non encore bâtis), le développement des sites d'échelle SCoT peut être augmenté en utilisant une partie des volumes prévus par EPCI pour les activités locales (cf. partie ci-après), sous réserve de justification dans le cadre des schémas de développement économique. » DOO p14.

Ce qui revient à donner une enveloppe globale aux EPCI pour assurer leur développement économique...

C- Une trentaine **de zones d'activités de niveau bassin de vie et sites locaux** ont été identifiées pour structurer l'offre d'accueil des entreprises locales à l'échéance 2040.

« *Le territoire doit pouvoir offrir des solutions d'accueil pour des entreprises d'échelle plus locale (PME, PMI, artisanat,...), que ce soit pour des implantations exogènes ou pour assurer la modernisation et le développement du tissu d'entreprises déjà présent sur le territoire. Les communes, notamment les villages, doivent pouvoir offrir si nécessaire des capacités d'installation ou de développement aux entreprises locales, inscrites dans une logique de proximité (quelques hectares, à destination des artisans, PME). Ce développement doit rester modéré et les documents d'urbanisme locaux privilégient l'implantation des activités économiques non nuisantes dans les secteurs déjà bâtis.* » DOO p16

	Consommation passée 2002 – 2018 (consommation économique totale, hors commerce, sites métropolitains et sites SCoT)	Objectif maximal prévu dans le SCoT pour les <u>sites Bassin de Vie et Locaux</u>	Soit pour 20 ans	Total Dispo classé dans PLU (Bilan des projets connus-sites bassin de vie et locaux RP p49)	Emplois créés entre 2011 et 2016 INSEE 2019
Vienne Condrieu Agglomération	3,2 ha / an	1,6 ha / an -	32ha	32	-34= -7/an

Entre Bièvre et Rhône	4,6 ha / an	3,5 ha / an -	70ha	68	867=173/an
Annonay Rhône Agglo	1,4 ha / an	2 ha / an +	40ha	33	46=9/an
Porte de DromArdèche	4,8 ha / an	4,95 ha / an +	99ha	73	-116= - 23/an
Pilat Rhodanien	1,1 ha / an	1,1 ha / an =	22ha	22	137=7/an
Val d'Ay	0,02 ha / an	0,2 ha / an +	4ha	2	85=17/an
TOTAL	15,1 ha / an	13,35 ha / an	267ha	230	985=197/an

Rapport de présentation p 48

Il apparaît que le choix fait par le SCoT est de considérer que la totalité de ces espaces classés urbanisés ou urbanisables dans les documents d'urbanisme constitue « l'enveloppe foncière maximale prévue dans le SCoT », certains territoires voyant d'ailleurs ces surfaces augmentées. Cette démarche qui ne tient compte que de la situation juridique actuelle des documents d'urbanisme de chacun des EPCI n'est pas fondée sur une répartition de l'enveloppe foncière en fonction « des besoins en matière de développement économique, comme le prévoit l'article L.141-3 du code de l'urbanisme (objectifs de croissance d'emploi, proportion d'emplois à prévoir dans les zones d'activités économiques, typologie des entreprises à accueillir, etc.) (Avis Etat), besoins déterminés par le SCoT pour chacun des EPCI, et n'est pas justifiée.

La réponse du SMRR n'est pas suffisante pour la commission d'enquête « Pour les enveloppes locales, ces dernières n'ont pas été définies au regard des surfaces classées dans les documents d'urbanisme. Le rapport de présentation présente un comparatif entre ce que prévoit le SCOT et les documents d'urbanisme à titre indicatif. Les enveloppes locales ont été définies au regard des tendances passées d'implantation dans les espaces économiques à rayonnement local (cf. question précédente), en visant une réduction de la consommation d'espace. Pour les sites locaux et de bassin de vie, le SCOT ne fait pas de lien direct avec les surfaces aujourd'hui classées dans les PLU .»

Il y a trop de concordances entre les « objectifs prévus » et le « total Dispo dans PLU » pour que celles-ci puissent être un effet du hasard...

	Commune	site/zone	Surface totale (ha)	Occupé (ha)	Disponible (ha)
Vienne Rhône Agglo	Vienne	Estressin	18	18	0
	Chonas l'Amballan	Grand Champ	14	4	7
	Vienne	Leveau	19	19	0
	Csse sur Rhône	Platières	20	15	4
	Seyssuel	ZI Seyssuel	17	17	0
	Reventin Vaugris	Vaugris	39	36	0
		Total		127	109
Entre Bièvre et Rhône	Jarcieu	Les Blaches	7	6	0,5
	Cnas	Chanas Nord	33	32	1
	Revel Tourdan	Étangs	10	4	6
	Beaurepaire	Fromentaux	9	7	2
	Cour et buis	Rivoires	3	2	0

		Total	62	51	9,5
Porte de DrômArdèche	Châteauneuf-galau	Aire	13	10	
	Saint-Vallier	Brassière	11	9	0
	Champagne	Chantecaille	9	5	4
	Hauterives	Gonnets	9	7	2
	Sarras	Grande ile	13	5	5
	Laveyron	Orti	32	30	0,5
	Andancette	Payot	20	14	6
	Anneyron	La plaine	9	2	4
	Andancette	Pont-à-Mousson	27	27	0
	Anneyron	Rapon	16	7	9
	Claveyson	Semiers	2	2	0
	Saint d'Albon	Rambert Tulandières	32	24	8
	Moras en Valloire	Val-d'Or	10	4	5
		Total	203	146	43,5
Annonay Rhône Agglo	Saint Désirat	Ecolanges	22	16	5
	Saint-Clair	Massas Cntecaille	16	11	4
	Saint-Cyr	Prachenet	8	8	0
	Boulieu les Annonay	Rivet	11	7	4
			Total	57	42
Pilat rhodanien	Saint Pierre de bœuf	Bascule	3	0,5	2
	Maclas	JacquardsGuilloron	13	8	3
	Pélussin	Planil	19	15	4
			Total	35	23,5
		TOTAL des EPCI	484	371,5	86

Tableau des Zones dites "Bassin de vie" établi à partir de l'ATLAS DU FONCIER ÉCONOMIQUE CLASSÉ DANS LES PLU

Date base de données : juillet 2018 Date réalisation atlas : novembre 2018 source SMRR

Base réalisée a partir des documents d'urbanisme en date de juillet 2018, zones U, AU ouvertes et AU fermées,

Le Président de la CC de Porte DrômArdèche rappelle un point juridique important sur la compétence économique, et affirme que « *les sites à vocation économique hors ZAE doivent ainsi se limiter à l'évolution des activités existantes et en aucun cas accueillir de nouvelles activités nécessitant des travaux d'aménagement.* »

« *Les EPCI exercent désormais de plein droit, en lieu et place de leurs communes membres, depuis le 1^{er} janvier 2017, la totalité des compétences obligatoires dévolues par la loi telles les actions de développement économiques dont relèvent la création, l'aménagement et la gestion des zones d'activités, ainsi que leur desserte en réseaux publics. La notion même d'intérêt*

communautaire a été supprimée pour cette compétence obligatoire qui ne peut donc plus être partagée comme par le passé entre une commune et l'intercommunalité. La notion même de zone d'activités dite communale n'est donc plus légale et une commune n'a plus le droit d'intervenir pour ce type d'aménagement depuis le 1^{er} janvier 2017. »

Si en effet, il ne peut plus exister de zones d'activités économiques communales, les concepts de sites de bassin de vie et de sites locaux définis par le SCoT sont, de facto, des zones d'activités économiques dans les communes, et même si leur gestion a été transférée à l'intercommunalité, les élus communaux doivent pouvoir avoir leur mot à dire en ce qui concerne le devenir de ces zones. En particulier pour ce qui concerne les possibilités d'extension, celles-ci en mettant en œuvre l' « *objectif maximal prévu dans le SCoT pour les sites bassins de vie et locaux* », soit 4,95 ha/an pour Porte de DrômArdèche, soit 99 ha pour les 20 ans à venir.

À juste titre, la CDPENAF du Rhône suggère qu' « *il s'agira d'encadrer cette prescription et ces espaces et potentialités devront être pleinement Intégrés et pris en compte dans la stratégie de développement économique intercommunale, au même titre que les sites de bassins de vie et locaux, le cadre de cette stratégie devant être fixé par le SCoT. Par ailleurs, il conviendra de préciser si ces surfaces sont bien intégrées aux chiffres de la consommation d'espace.* »

Si le Pdt de PDA n'envisage pas, à juste titre, que les communes inscrivent d'elles-mêmes, dans leur PLU, des zones urbaines à vocation économique, il sera toutefois nécessaire qu'une négociation s'engage entre EPCI et Communes pour étendre ces ZAE sur le territoire de l'EPCI, étant entendu qu'une commune pourrait permettre des « constructions à destination d'autres activités des secteurs secondaire ou tertiaire » à l'intérieur des zones urbaines de son PLU et que les zones économiques privées, (par exemple comme le site Pont-à-Mousson sur Andancette) non retenues comme ZAE par la CC PDA doivent être déterminées réglementairement dans les PLU de ces communes.

D- le développement économique lié à la **logistique**

De nombreuses références sont faites aux activités logistiques dans le développement envisagé de nombreuses zones d'activité. Cela concerne aussi bien des zones dites multimodales avec des possibilités fluviales, ferrés et routières mais aussi des zones mono-modales uniquement routières.

« La logistique se définit comme un ensemble d'activités économiques qui prennent en charge les flux de marchandises afin de mettre en place « au coût moindre, une quantité de produits à l'endroit et au moment où la demande existe ». Cette définition présente les finalités générales de la logistique (« mettre à disposition le bon produit, au bon endroit et au bon moment, au moindre coût ») et non le fonctionnement de cette activité. D'abord, la logistique désigne une série d'opérations physiques, interventions matérielles sur les produits, distinctes du processus de transformation manufacturier : transport, entreposage, manutention, emballage, conditionnement, etc. La distribution physique regroupe les fonctions impliquées directement dans le déplacement des marchandises, c'est-à-dire le transport de marchandises lui-même, indépendamment du mode, le transbordement, l'entreposage et les services associés, et le commerce de gros. Ce sont des opérations productives qui modifient les produits en changeant leurs caractéristiques spatio-temporelles et les rendant propres à l'usage auquel ils sont destinés... L'Encyclopédie de Diderot et d'Alembert (1777) définissent l'entrepôt comme un « lieu de réserve où l'on dépose quelque chose qui vient du dehors et où on le garde pendant quelques temps pour l'en tirer et l'envoyer ailleurs »... On attribue aujourd'hui trois fonctions potentielles aux entrepôts. La première correspond aux « stocks industriels ». Les entrepôts stockent les

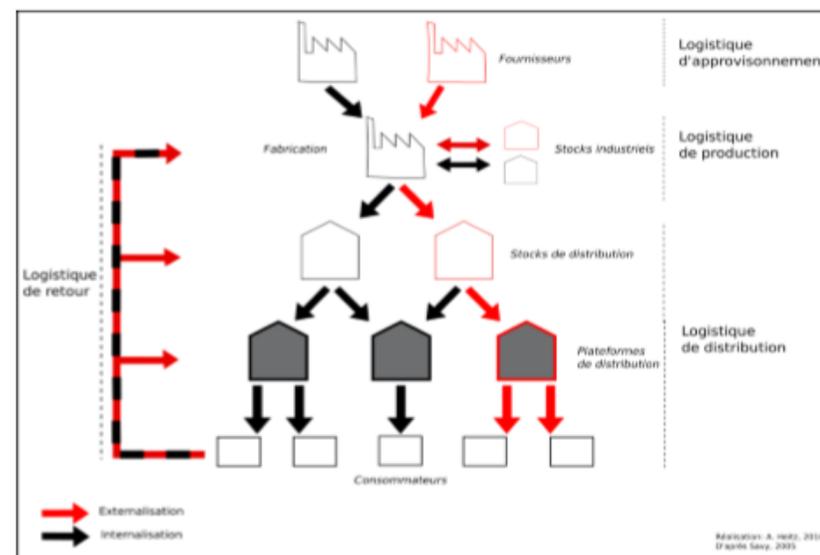


Figure 1 – Schéma d'organisation de la logistique (Source : A. Heitz, 2017, d'après Savoy, 2006)

matières premières et les produits semi-finis. La seconde appelée « stocks de distribution » correspond à une fonction de stockage des marchandises sur une durée de plus de 24h, elle s'accompagne d'opérations telles que le conditionnement, l'emballage, la construction de kits ou de lots, préparation des commandes, opérations réalisées dans les entrepôts sur les chaînes de montage, du post-manufacturing ou de la post-production. Enfin, la dernière appelée « plateformes de distribution » correspond à un stockage de moins de 24h, une mutualisation des marchandises avant d'effectuer les livraisons. L'entrepôt est de moins en moins dédié au stockage des marchandises et propose de plus en plus des services complémentaires notamment de manufacturing : « L'entrepôt d'aujourd'hui devient l'usine d'hier ». Ces bâtiments sont plus grands, consomment davantage de foncier et vont adapter leur localisation entre la proximité à leurs fournisseurs et leurs clients. Les entrepôts sont des points intermédiaires entre l'origine et la destination finale.»

Source : Adeline Heitz. La Métropole Logistique: Structure métropolitaine et enjeux d'aménagement La dualisation des espaces logistiques métropolitains. Architecture, aménagement de l'espace. UPE, Université Paris-Est; IFSTTAR - Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux, 2017. Français. Tel-01757687.

Pour exemple, et pour examiner les conséquences de l'implantation d'un bâtiment d'entrepôt sur la zone Axe7, on peut étudier ce que dit le dossier de la société Argan à propos de l'implantation d'un entrepôt de Nutrition et Santé sur cette zone. L'entreprise, cliente de la société Argan, souhaite que son nouveau site soit à proximité de celui d'Annonay car une partie du personnel (celui en charge de la logistique) pourrait être invitée à s'y déplacer (30 sur les 40/50 emplois prévus). Entre Annonay et l'A7, en l'absence de terrain propice à l'implantation d'une base logistique, le choix du pétitionnaire s'est porté sur la ZAC Axe 7.

« Le projet de l'entrepôt de la société ARGAN permettra d'accueillir la société NUTRITION & SANTE (1 000 salariés / CA : 280 M€) faisant face à une forte croissance (organique et externe) impactant la production mais aussi la logistique de l'entreprise.

Actuellement, le site industriel d'Annonay (regroupant production et stockage logistique) est en saturation, et il n'y a pas de possibilité d'extension (site bordé par une falaise). Il est nécessaire pour la société de déménager dans un nouveau site avec les contraintes et objectifs suivants :

- Positionnement d'un nouvel actif à moins de 20 km d'Annonay pour des raisons sociales et de préservation du personnel ;
- Privilégier un accès autoroute à proximité pour conserver les partenaires transporteurs ;
- Prendre en compte une exploitation à l'horizon S2 2019, ce qui nécessite un terrain urbanisable (PLU et ZAC adaptés) ;
- Réunifier la logistique de l'entreprise sur un site unique (il y a aujourd'hui des prestations réalisées à l'extérieur du site d'Annonay) pouvant également permettre des capacités d'extension pour l'avenir ;
- Libérer l'emplacement du stockage à Annonay pour étendre la production sur ce même site.

Au regard des contraintes de la société NUTRITION & SANTE, le site d'Albon est une solution concrète et adaptée. Il n'y a pas de solutions de substitution car aucun bâtiment libre ni terrain disponible, répondant aux attentes visées ci-dessus, ne correspond dans le secteur. La piste d'un agrandissement du site actuel n'est pas réalisable techniquement et financièrement.

Le choix du site a également été validé par les actionnaires ARGAN car estimé pérenne pour ses activités de foncière (axe A7, visibilité autoroute, bretelle à venir...).

Argan Mémoire de réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale 12 novembre 2018

Cette présentation est intéressante car elle montre plusieurs choses :

- pour se développer et rassembler ses sites de stockage, Nutrition et Santé n'a pu trouver, à proximité d'Annonay et de son site de production aucun terrain suffisamment important pour y accueillir cet ensemble d'entrepôt (terrain de 8 ha, 30000 m² de plancher). Ce qui pose la question de la nécessité de disposer de terrain d'entrepôt sur le territoire d'Annonay.
- Mais en même temps ce déplacement du stockage permettra de développer la production sur le site ardéchois, ce qui devrait permettre la création d'emplois.
- Il est envisagé que 30 personnes actuellement employées sur Annonay soient "invités" à venir travailler à Axe7. Rien n'est dit sur la manière dont ces personnes se rendront d'Annonay à Axe7, en particulier si un mode de transport collectif est envisagé et comment est pris en compte, pour les salariés, l'augmentation du temps de déplacement.
- Ces nouveaux navetteurs viendront augmenter la circulation entre le plateau ardéchois et la vallée du Rhône rive gauche, lieu d'implantation majoritaire des emplois industriels du SCoT. Quid des franchissements du Rhône ?
- « Le nombre de camion en transit pour l'implantation de Nutrition & Santé est estimé à environ 100 par jour ». Quid des pollutions et circulation ?

Il est indispensable de rappeler ici, puisque les documents d'urbanismes locaux doivent être compatibles avec le SCoT, que les seules « destinations » possibles des constructions envisagées réglementairement dans un document d'urbanisme sont identifiées par le code de l'urbanisme en 25 destinations ou sous destinations et qu'aucune autre destination ne peut être définie par le règlement d'urbanisme.

En référence au code de l'urbanisme R151-28 la sous-destination « entrepôt » recouvre les constructions destinées au stockage des biens ou à la logistique. Cet entreposage, puisqu'il s'agit bien de cela, peut se faire en apportant ou en faisant partir les produits entreposés par des modes de transport différent : la route, le fer, le fleuve (bientôt des drones) : on aura ainsi des zones monomodales, bimodales et tri-modales ou multimodales.....

Conclusion partielle

Au vu des difficultés d'interprétation concernant la logistique multimodale, la commission d'enquête demande que ce concept de multimodalité soit réservé pour les zones d'activités économiques en bordure de fleuve et bénéficiant de voies ferrées et bien entendues du système routier. A ce titre, la phrase du DOO p106 « *Le développement des zones à vocation logistique (de type entrepôt de distribution européen, entrepôt à vocation régionale ou plate-forme de groupage-éclatement) est lié à la présence d'une offre de service multimodale dans un périmètre de 10 km.* » devra être supprimée car il n'y a pas de rapport mécanique entre une vraie plate-forme multimodale comme la ZIP de Salaise-Sablons ou Loire sur Rhône et une ZAE située à 10km **En ce qui concerne les ZAE où seul le mode de transport routier est possible, il serait préférable d'utiliser le concept d'entreposage correspondant mieux à la réalité des activités (et à leur définition réglementaire constructive) à implanter dans ces zones.**

6-2-2 – le foncier économique

« Afin de mieux garantir les objectifs de gestion économe des espaces dans le SCoT, en cohérence avec le code de l'urbanisme et les dispositions de la loi ALUR, le nouveau SCoT intègre une vision plus précise :

- Des volumes fonciers maximums potentiellement urbanisables pour les sites métropolitains et SCoT, par EPCI et en identifiant chaque site ;
- Des modalités de réalisation des schémas de développement économique ou d'accueil des entreprises dans les EPCI (attentes en matière de contenu des schémas, identification d'enveloppes foncières pouvant être déployées via les schémas).

Au final, l'objectif est d'identifier clairement le foncier potentiellement mobilisable par le développement des espaces économiques, afin d'alimenter les objectifs chiffrés de réduction de la consommation d'espaces. RP p49

Globalement (tous types de sites confondus), le DOO prévoit un développement maximal de 910 hectares pour le développement économique et commercial (en intégrant les surfaces prévues dans le DAAC, mais qui restent marginales en proportion), sur une période de 20 ans. Ce développement maximal équivaut à une consommation théorique « maximale » de 45,5 hectares par an, environ, soit un développement supérieur (de 47% !) à la tendance 2005 – 2015 qui s'élevait à environ 31 hectares par an. Toutefois, ce rythme maximum de consommation ne devrait pas être atteint, car une partie des surfaces autorisées dans le SCoT ne sera sans doute pas consommée (réserves foncières dépassant l'horizon 2040, constitution d'un « éventail » foncier pour créer une diversité d'offre). »

La commission d'enquête ne peut que faire sienne la réserve émise par l'État dans son avis sur l'importance des stocks fonciers envisagés pour le développement économique.

« Vos prévisions de consommation foncière à vocation économique sont importantes, avec un volume théorique (45,5 ha/an) bien au-delà de celui consommé sur les 10 dernières années (31 ha/an). Cela correspondrait à une augmentation d'environ +30% des surfaces dédiées aux activités économiques à l'issue des vingt ans d'application du SCoT. Ce constat apparaît en opposition avec les objectifs nationaux de réduction de la consommation d'espace et de préservation des terres agricoles.

De plus, la part du foncier économique que vous estimez en extension urbaine "pure" (c'est-à-dire non prévue dans les documents d'urbanisme à ce jour) est de l'ordre de 106 ha, sur un total de surface prévue à l'horizon 2040 d'environ 910 ha.

Il n'en reste pas moins que le choix d'un volume foncier dédié au développement économique aussi important n'apparaît pas justifié et nécessite d'être réévalué. Vous expliquez que la grande majorité du foncier économique est déjà prévue dans les plans locaux d'urbanisme (88%), mais cette argumentation ne peut être suffisante. En effet, le SCoT n'est pas une juxtaposition de projets communaux ou intercommunaux, mais bien un projet de territoire établi à l'échelle des 153 communes qui le composent. Ce point avait déjà fait l'objet d'une réserve dans l'avis de l'État sur le précédent SCoT en 2011. Ainsi, les projections foncières en terme d'accueil économique gagneraient à être réduites et explicitées au regard des besoins en matière de développement économique, comme le prévoit l'article L.141-3 du code de l'urbanisme (objectifs de croissance d'emploi, proportion d'emplois à prévoir dans les zones d'activités économiques, typologie des entreprises à accueillir, etc.). Actuellement, il est seulement formulé des besoins dits "endogènes", liés à la présence de nombreuses activités locales qui souhaiteraient se déplacer sur le territoire. Ces seuls besoins ne peuvent pas justifier une augmentation de +30% des surfaces dédiées à l'activité économique. De plus, il est dit dans le SCoT qu'une partie des surfaces autorisées ne sera sans doute pas consommée, mais aucune justification ne vient étayer cette hypothèse. »

Si les PLU devront être établis en compatibilité avec le SCoT révisé, le SCoT ne peut être simplement un bilan conforme aux PLU existants.

EPCI	Surface totale classée dans PLU (hors zonage DAAC et futurs déclassements)	Dispo U ouvert	Dispo AU ouvert	Dispo AU fermé	TOTAL Dispo classé dans PLU	Non classé dans les PLU (demande des EPCI localisées)	Enveloppe foncière maximale prévue dans Scot
SIF Loire-sur-Rhône	110	24	0	0	24	0	24
Rocher / Monplaisir / Abbaye	120	2,9	11,1	15	29	0	29
Saluant	45	0	29	0	29	0	29
ZIP Inspira	310	18,3	73,6	35	127	0	127
Plateforme chimique Roussillon	190	45,7	0	0	46	0	46
Plateforme chimique des Roches	75	25,4	0	0	25	0	25
Rhône Varèze	110	5,8	21,1	8,2	35	34,9	70
Chamillard / Maladières	47	0	4,8	23,2	28	0	28
Axe 7	267	10	85	49,7	145	0	145
Flacher / Boissonnette	55	6,5	0,8	11	18	10,6	29
Marenton	105	4,2	0	0	4	50	54
Lombardières / Le Mas	75	1,8	0	0	2	0	2
Munas	55	11,9	12,8	0	25	0	25

Bilan des projets connus-sites métropolitains et SCoT RP p47 (Rhône-Varèze dans CC Entre Bièvre et Rhône. Flacher/Boissonnette et Marenton sur CC Annonay.)

EPCI	Surface totale classée dans PLU (hors zonage DAAC et futurs déclassés)	Dispo U ouvert	Dispo AU ouvert	Dispo AU fermé	TOTAL Dispo classé dans PLU	Non classé dans les PLU (demande des EPCI localisées)	Enveloppe foncière maximale prévue dans Scot
Vienne Condrieu Agglomération	265	15,9	1,8	14,6	32	0	32
Pays Roussillonnais + Territoire de Beaurepaire	291	30,7	32,4	5,3	68	0	70
Porte de DrômArdèche	446	50,8	18,8	3,5	73	3,7	99
Annonay Rhône Agglo	196	13,9	16,2	2,5	33	7	40
Pilat Rhodanien	85	5,2	10,1	6,9	22	0	22
Val d'Ay	6	1,8	0	0	2	0	4
Total	1288	118	79	33	230	11	267

Bilan des projets connus-sites bassin de vie et locaux RP p49

La Chambre d'Agriculture de la Drôme remarque au sujet de Porte DrômArdèche que « ces 99 ha sont composés d'une capacité de 73 ha déjà classés en zone d'activités (U, AU ouvert ou fermé) dans les PLU, auxquels se rajouteraient 26 ha à trouver dans les zones agricoles et naturelles (et non 3,7 ha comme indiqué par erreur sur le tableau de la page 49 du rapport de présentation). Ce potentiel de 99 ha nous apparaît comme surdimensionné. Il représente, pour ce type de zones d'activités, une consommation de foncier en hausse par rapport à la consommation constatée pour ces mêmes zones sur 2002/2018. C'est pourquoi, nous demandons que la capacité des sites « bassins de vie » et « locaux » dans la CCPDA s'en tienne à une surface maximale de 73 ha qui nous paraît suffisante à l'échelle du SCOT. » Pour aller dans le même sens, la Commission d'enquête fait remarquer qu'alors que Porte de DrômArdèche a été la plus forte consommatrice de terrains entre 2008 et 2014, **4,8ha** par an, elle n'a, sur la même période, créé aucun emploi supplémentaire mais au contraire a perdu 346 emplois salariés privés!

Cela confirme bien qu'il ne suffit pas de mettre des terrains en zone d'activités pour que cela crée des emplois mais qu'il faut s'interroger, dans le cadre d'une réflexion globale sur le territoire, sur la nature et la qualité des emplois potentiellement « créable » dans des entreprises nouvelles ou en développement.

Conclusion partielle :

La commission d'enquête demande que soit revu à la baisse la surface des terrains affectés pour les bassins de vie et locaux et qu'en particulier pour la CC Porte de DrômArdèche soient supprimés a minima les 26 ha complémentaires par rapport aux zones classé dans les PLU.

	Sites métropolitains/régionaux	Sites à l'échelle du SCoT	Sites de bassin de vie et sites locaux	Total des disponibilités et capacités de développement à horizon 2040
Vienne Condrieu agglomération	ZIP Loire/Rhône=24ha Total=24ha	Rocher/Monplaisir/Abbaye=29ha Saluant=29ha Total=58ha	Total:1.6 ha/an x 20=32ha 12% pour 32,3% des nouveaux logements	114ha
Entre Bièvre et Rhône	ZIP Inspira=128ha Chimie Roussillon=46ha Chimie les Roches= 25ha Total= 199ha	Rhône-Varèze=70ha Chamlard/Maladières=28ha Total= 98ha	Total:3.5 ha/an x 20=70ha 26,2% pour 26,3% des nouveaux logements	367ha
Porte DrômArdèche	Axe 7= 145ha Total=145ha	 Total=0ha	Total:4.95 ha/an x 20=99ha 27.1% pour 17% des nouveaux logements	244ha
Annonay Rhône Agglo	 Total=0ha	Flacher-Boissonnette=28ha Marenton=54ha Lombardières/Le Mas=2ha Munas=25ha Total=109ha	Total:2 ha/an x 20=40ha 15% pour 17% des nouveaux logements	149ha
Pilat rhodanien	Total=0ha	Total=0ha	Total:1.1 ha/an x 20=22ha 8,2% pour 5,6% des nouveaux logements	22ha
Val d'Ay	Total=0ha	Total=0ha	Total:0.2 ha/an x 20=4ha 1,5% pour 2% des nouveaux logements	4ha
Total	Total= 368ha	Total= 265ha	Total = 267ha	900ha

Commission d'Enquête : Surfaces des ZAE indiquées dans le DOO et comparaison des % de ZAE Bassins de vie et locaux et % des logements nouveaux envisagés

Conclusion partielle :

La commission d'enquête rappelle que « dans le respect des orientations définies par le PADD, le DOO détermine : ...les conditions d'un **développement équilibré dans l'espace rural entre l'activité économique et artisanale, et la préservation des sites naturels, agricoles et forestiers.** (L141-5) Pour la réalisation des objectifs définis à l'article L. 141-5, le DOO peut, **imposer préalablement à toute ouverture à l'urbanisation d'un secteur nouveau :**

1° L'utilisation de terrains **situés en zone urbanisée** et desservis par les équipements mentionnés à l'article L. 111-11 ;(réseaux publics de distribution d'eau, d'assainissement ou de distribution d'électricité)

2° La réalisation d'une **étude d'impact** prévue par l'article L. 122-1 du code de l'environnement ;

3° La réalisation d'une **étude de densification des zones déjà urbanisées.** » L141-9

et qu'il est indispensable que le SCoT intègre ces éléments dans ses prescriptions.

6-2-3 – activités de service et tertiaire

« Le PADD définit des ambitions relatives à l'accueil des activités tertiaires et de services, qui représentent une **part croissante de l'emploi local**. L'objectif est de développer l'accueil des filières tertiaires notamment dans les 3 agglomérations du territoire, et en particulier dans l'agglomération viennoise, dans une logique de renforcement des fonctions métropolitaines du pôle de Vienne. Le PADD encourage également, à une échelle plus modeste, l'accueil d'activités tertiaires dans les polarités intermédiaires, locales, et dans les villages.

Le DOO intègre plusieurs dispositions importantes qui traduisent sur le plan réglementaire les orientations générales du PADD, et qui permettent d'encadrer les modalités d'accueil des activités tertiaires et de services :

Le DOO prévoit l'accueil des activités tertiaires et de services dans certains espaces à enjeux : centres urbains, secteurs desservis par les transports en commun et notamment pôles gares, grandes zones d'activité, secteurs de reconversion urbaine.

Les dispositions du nouveau SCoT sont relativement proches de celles du SCoT en vigueur : Des compléments ont été apportés pour intégrer dans les secteurs d'accueil prioritaires les secteurs de reconversion urbaine, afin de prendre en compte l'accent mis dans le nouveau SCoT sur le renouvellement urbain, en lien avec l'intégration des dispositions de la loi ALUR. »

Le SCoT prévoit également le développement d'activités tertiaires et de services, au sein des 3 agglomérations du territoire. Les activités tertiaires et de services sont encouragées sur l'ensemble du territoire, notamment les activités de service aux entreprises et aux personnes. Le SCoT identifie les secteurs de localisation préférentielle pour les activités tertiaires et de services, sans toutefois quantifier les surfaces à développer pour ces activités. Les espaces économiques pour les activités locales pourront accueillir ce type d'activités. Le foncier à vocation commerciale est estimé à environ 180 ha, mais les besoins de foncier liés aux services et équipements n'ont pas été estimés. Les nouveaux projets de services ou de tertiaire devront alors être intégrés aux surfaces allouées aux activités économiques ou résidentielles selon les projets ou se faire par renouvellement urbain. **D'une façon générale, le développement de l'offre de bureaux sera donc recherché dans ces 3 agglomérations**, les dynamiques de construction sur les Rives du Rhône étant plutôt faibles par rapport aux métropoles limitrophes (Lyon, St Etienne, Valence) et par rapport aux axes de développement proches (Lyon Grenoble, Lyon Genève). Le développement de l'offre tertiaire est à mettre en lien, en particulier, avec l'amélioration de l'offre de formation sur les agglomérations, qui représente un enjeu pour les réseaux d'entreprises. Dans le même esprit, et à une échelle plus modeste, **l'accueil d'activités tertiaires dans les polarités intermédiaires, locales et dans les villages sera encouragé**. De nombreuses petites activités, liées à la santé, à la culture, aux services à la personne, aux professions libérales et autoentrepreneurs de tout secteur, méritent d'être accueillies dans les cœurs ou faubourgs des villages, et peuvent très utilement concourir à leur revitalisation. Le maintien et le développement des services publics (santé, social, scolaire...) représentera un enjeu important dans les polarités intermédiaires et de proximité.

Conclusion partielle :

La commission d'Enquête approuve ces dispositions qui nécessiteront que les PLU intègrent dans les règlements des différentes zones urbaines la possibilité d'autoriser les constructions d' « activités de service où s'effectue l'accueil d'une clientèle » et rappelle que cette sous-destination s'applique à toutes les constructions où s'exercent une profession libérale (avocat, architecte, médecin...) ainsi que d'une manière générale à toutes les constructions permettant l'accomplissement de prestations de service qu'elles soient fournies à des professionnels ou des particuliers. Cette sous-destination inclut les assurances, les banques, les agences immobilières, les agences destinées à la location de véhicules, de matériel, les «showrooms». Les magasins de téléphonie mobile entrent également dans cette catégorie. Il est en effet considéré que la vente de forfait téléphonique constitue l'activité principale des opérateurs (et non la vente de téléphone qui est accessoire). On y trouve également les salles de sport privées, les spa..

6.2.4.Schémas de Développement Économique

« Les schémas de développement économiques ou d'accueil des entreprises devront permettre de préciser, au niveau des intercommunalités :

L'état des lieux des espaces économiques sur le territoire, en identifiant les différents types d'espace publics ou privés, de compétence communautaire ou non, à vocations ciblées ou non .

- *La stratégie générale de développement de l'intercommunalité : identification des atouts et des opportunités du territoire, définition des filières et tissus d'entreprises à conforter / développer, en fonction de leurs particularités, hiérarchisation des actions de la collectivité en matière d'aménagement et d'animation économique.*
- *La caractérisation des besoins fonciers et immobiliers du territoire.*
- *La localisation de l'offre immobilière et foncière à développer, en s'appuyant sur les sites identifiés dans le cadre du SCoT mais également sur d'éventuels sites économiques d'intérêt local. Le développement de l'ensemble des sites devra être justifié en fonction de l'analyse des besoins fonciers et immobiliers du territoire.*
- *L'identification des sites économiques existants prioritaires pour le renouvellement urbain et la densification, afin d'alimenter les objectifs de renouvellement des PLU.*
- *En termes d'état des lieux comme d'orientations, les schémas de développement économique doivent prendre en compte tous les types d'espaces économiques, et pas uniquement les zones d'activités gérées par les EPCI. » DOO p19*

La structure envisagée pour ce qui concerne les schémas développement économiques du SCoT des Rives du Rhône, vise principalement des espaces économiques existants ainsi que les besoins fonciers du territoire.

Le Schéma des ZAE de Porte de DrômArdèche, tel qu'il a été délibéré en 2017, s'intéresse uniquement aux zones d'activités économiques publiques puisqu'il envisage dans ce Schéma la « SUPPRESSION DES SITES ISOLÉS + FRICHES » avec en particulier la non prise en compte de « **2 friches privées** : PAM / CERALEP » et « **des sites isolés** : sites de Jars, Revol, Lafuma, CERALEP, LAQUET , SANDVIK , la coopérative Dauphinoise, Tonnellerie distillerie Fontblanchet ... » ce qui est pour le moins en non-conformité avec la demande du SCoT.

La commission d'enquête considère, comme le disait déjà ETD et CERTU en 2011, qu'il faut « dépasser le mythe de la zone d'activité et construire une approche plus intégrée et co-construite du développement économique. L'observation des pratiques montre que, pour nombre de concepteurs de SCoT,(et d' EPCI) le levier principal de l'attractivité économique d'un territoire consiste en sa capacité à proposer une gamme étendue de foncier urbanisable... il faut en premier lieu relativiser ce « mythe » de la zone d'activité par le fait que plus des 3/4 des emplois se situent hors zones d'activité, pour l'essentiel dans le tissu urbain ordinaire. Cette donnée trop souvent occultée souligne l'importance d'ouvrir le champ de la réflexion au-delà du seul levier de la « zone d'activité ».

Faut-il rappeler que près de 70 % des entreprises nouvelles se sont créés dans le champ des services à la personne ou à l'entreprise et que le milieu médico-social représente le 3e employeur du SCoT ?

Aussi semble-t-il nécessaire à la commission d'enquête que la structure des schémas de développement économique englobe non seulement les activités privées mais aussi publiques, les terrains publics mais aussi privés, les friches et les secteurs en déshérence, les zones Ui des PLU mais aussi toutes les zones urbaines existantes. Seul un état des lieux complets de la situation de l'emploi et des salariés, et des entreprises et la mise en place d'une GPEC territoriale en co-construction avec les diverses entreprises du territoire, secteur par secteur, devrait permettre d'envisager « l'environnement de l'entreprise » que peut apporter chaque EPCI pour le développement de l'économie et donc de l'emploi.

Le SRADDET précise, règle 5, que « *les SCoT, doivent dimensionner, phaser, motiver et encadrer les projets de création et d'extension de zones d'activité, et tenir compte :*

- de l'économie foncière (densification, renouvellement, etc.) ;*
- de l'insertion paysagère et architecturale en cohérence avec l'objectif global de densification ;*
- de la qualité environnementale et de la préservation des continuités écologiques ;*
- de l'intégration des problématiques de production d'énergies renouvelables et de réduction de consommation d'énergie ;*
- des possibilités de desserte en transport en commun et en modes actifs (piéton, vélos, etc.), de covoiturage, de parkings mutualisés ;*
- des connexions au réseau d'infrastructures (routières, ferroviaires, fluviales, plateformes de transbordement) qui devront être en capacité d'absorber les trafics générés ;*
- de l'intégration prioritaire des activités n'engendrant pas de nuisances dans les secteurs déjà bâtis afin de développer une mixité des fonctions. »*
-

Il serait bon que les schémas de développement économique reprennent ces éléments dans le cadre structurel commun.

Alors que l'industrie représente 20 % de l'emploi salarié privé l'initiative « Territoires d'industrie » peut constituer un bon effet de levier pour faire travailler ensemble collectivités et entreprises pour la mise en place de schémas de développement économique à l'échelle d'un EPCI ou de plusieurs, synthétisés par le SMRR pour en particulier développer des actions dépassant le cadre strict des intercommunalités (formation, attractivité...).

Le 26 juin 2019, le protocole du « Territoires d'industrie Vienne Condrieu » a été signé par les partenaires du dispositif dans les locaux de l'entreprise Béal à Vienne.

« *Le territoire d'industrie Vienne Condrieu regroupe cinq intercommunalités : la communauté de communes entre Bièvre et Rhône, la CC de la Vallée du Garon, la CC du Pays Mornantais, la CC des Vallons du Lyonnais et Vienne Condrieu Agglomération. Ce territoire regroupe 91 communes, 243 000 habitants, 18 705 entreprises et 58 236 emplois. Le territoire Vienne Condrieu a été identifié « Territoire d'industrie » lors du Conseil national de l'industrie du 22 novembre 2018. ... Le taux d'emploi industriel du territoire Vienne Condrieu est de 18 % contre 11,3 % sur la Métropole de Lyon et 15,5 % sur la Région Aura.*

Cette signature fait suite à un long travail visant à dresser un diagnostic du territoire ...ainsi que de nombreux échanges autour des enjeux. L'objectif : définir les ambitions et priorités du territoire...ont abouti à l'élaboration d'un plan d'actions autour de quatre axes : recruter, innover, simplifier et attirer.

-Recruter en insistant sur la nécessité de compléter l'offre de formation en fonction des besoins des territoires afin d'accompagner le développement de l'industrie à court et moyen termes.

-Simplifier les démarches administratives ainsi que les échanges et relations entre les différents acteurs du dispositif (Etat, Région, collectivités, les acteurs de l'emploi et de l'accompagnement des entreprises, et les industriels).

-Innover pour les industriels et leur apporter un accompagnement en termes de numérique et d'innovation indispensables pour le renouveau de l'industrie. D'où l'importance de la labellisation Territoires d'Industrie qui offre davantage d'opportunités d'innover grâce notamment à des moyens supplémentaires (incubation technologique, pépinière, espace partagé, fablab etc.)

-Attirer, importance de bien connaître son tissu industriel afin d'être en capacité de maintenir une offre de foncier adaptée aux besoins du territoire. Il s'agit également d'adapter les sites aux enjeux de transition énergétique, de desserte et de services.» Extraits d'Essor 05/07/2019

Il est regrettable, alors que la totalité du territoire du SCoT des Rives du Rhône fait partie des territoires repérés pour s'inscrire dans la stratégie de Territoire d'industrie, qu'un projet commun à l'ensemble des 6 EPCI n'ait pu être engagé ... comme en son temps Tridan avait su le faire.

Conclusion partielle

La commission d'enquête demande, en complément de ce qui est déjà prévu dans le DOO, que la structure unifiée des schémas de développement économique englobe non seulement les activités privées mais aussi publiques, les terrains publics mais aussi privés, les friches et les secteurs en déshérence, les zones Ui des PLU mais aussi toutes les zones urbaines à finalité économique. Seul un état des lieux complet de la situation de l'emploi et des salariés des entreprises et la mise en place d'une GPEC territoriale en co-construction avec les diverses entreprises du territoire, secteur par secteur, devrait permettre d'envisager « l'environnement de l'entreprise » que peut apporter chaque EPCI pour le développement de l'économie et donc de l'emploi.

6-3 : COMMERCES

6-3-1 l'offre commerciale

Le territoire du SCoT des Rives du Rhône a été marqué, ces dernières années, par un développement commercial important, en lien avec la croissance démographique et un renforcement de son attractivité commerciale. Ces développements ont permis de limiter l'évasion commerciale et de rendre le territoire moins dépendant de l'extérieur.

Cependant, pour répondre aux enjeux :

- de création de m² commerciaux, durant les dernières années, sur les sites périphériques, et qui a largement dépassé l'évolution des besoins de consommation,
- de fragilisation des activités commerciales dans les centralités urbaines et villageoises,
- d'implantations commerciales d'opportunité le long des axes routiers,

le DOO décline une stratégie d'urbanisme commercial à travers 4 types d'orientations :

Définir les localisations préférentielles : toutes les centralités des communes du SCoT peuvent constituer des localisations préférentielles pour le développement des activités commerciales et artisanales. Le DOO définit les localisations ayant vocation à accueillir des commerces « d'importance ». Ce sont : les pôles majeurs de centre-ville de Vienne, et de périphérie de Chasse-sur-Rhône et Salaise sur Sanne (Jonchain et Green7), les pôles d'agglomération de centre-ville d'Annonay, et de périphérie de Vienne et Davézieux, les pôles de bassin de vie de centralité de Condrieu, Vienne/Porte de Lyon, Chavanay, St Clair du Rhône, Péage de Roussillon, Beaurepaire/St Barthélémy, St Rambert d'Albon, Anneyron et St Vallier/Laveyron/Sarras, et de périphérie de Condrieu, Vienne/ZI de l'Isle, Chavannay, St Clair du Rhône, Péage de Roussillon, Beaurepaire/St Barthélémy, Annonay/les Six Chemins, St Rambert d'Albon, Anneyron et St Vallier/Laveyron/Sarras, et enfin les pôles de proximité intercommunaux de centralité d'Ampuis, Estrablin, St Romain en Gal/Ste Colombe, Pont-Evêque/Vienne Malissol, Pélussin, Maclas, Roussillon, St Maurice l'Exil, Satillieu, St Sorlin en Valloire, Hauterives et Châteauneuf de Galaure, et de périphérie de Chonas-l'Amballan, Vilette de Vienne, Pont-Evêque/Vienne Malissol, Maclas, St Maurice l'Exil, Revel-Tourdan, St Sorlin en Valloire, Hauterives et Châteauneuf de Galaure.

Hiérarchiser et consolider la structuration commerciale du territoire : à l'horizon 2040, le territoire s'organise commercialement au travers d'une hiérarchie des pôles définie ci-dessus. En périphérie, les ensembles commerciaux pourront s'étendre de manière limitée, dans le cadre d'une amélioration quantitative et d'une modernisation. Ces extensions respecteront les fréquences d'achats et des plafonds de surface de vente.

Polariser les nouveaux développements dans les centralités et les localisations de périphérie : en dehors des principales localisations préférentielles définies au &1, les nouvelles implantations commerciales, qu'elles soient d'importance ou non, seront à éviter à l'exception des pôles disposant de surfaces disponibles. Seules seront autorisées les implantations ponctuelles de points de vente de produits issus d'activités industrielles s'ils sont rattachés au lieu de production, sous certaines conditions.

Développer les trois piliers d'un développement commercial durable (qualité, accessibilité, complémentarité) : pour une meilleure attractivité des activités marchandes, il est nécessaire de veiller à l'intégration paysagère des équipements dans leur environnement. Dans les centralités, une incitation des collectivités sera la bienvenue ; et les extensions ou créations d'équipements de périphérie seront subordonnées à des objectifs qualitatifs en termes d'intégration urbaine et paysagère.

Il est nécessaire de garantir une bonne accessibilité aux pôles marchands pour tous les profils de clientèle, par différents modes de transport (priorité sera donnée aux transports collectifs et aux modes doux). Afin de rendre plus lisible l'offre commerciale du territoire, il serait souhaitable de définir et de mettre en place une signalétique commune et un jalonnement routier et piétonnier homogènes.

Enfin, dans le cadre des projets de développement, le SCoT veille à systématiser la prise en compte d'enjeux environnementaux (limitation des émissions de gaz à effet de serre, de la consommation des ressources, de l'imperméabilisation des sols et de la consommation d'espace).

Comme le demande le SRADDET « Les SCoT, doivent contribuer (notamment via l'élaboration de DAAC) à éviter les nouvelles implantations commerciales diffuses, et enrayer la multiplication des surfaces commerciales (y compris les petites unités en entrée de ville) en :

- priorisant les implantations nouvelles dans les centres villes et centres bourgs, et les zones existantes et déjà dédiées aux commerces, et en limitant la mutation de fonciers dédiés à l'activité économique/productive vers du foncier à vocation commerciale, notamment hors tissu urbain dense ;
- inscrivant les nouvelles implantations de surfaces importantes dans un projet urbain mixte qui ne nuisent pas au bon fonctionnement d'un pôle urbain limitrophe ;
- travaillant sur les complémentarités entre territoires limitrophes ;
- priorisant le renouvellement et l'extension à toute nouvelle création. » Le SCoT des Rives du Rhône s'inscrit pleinement dans cette démarche.
-

6-3-2 le DAAC

Le SCoT intègre un Document d'Aménagement Artisanal et Commercial (DAAC).

Pour chacune des localisations déterminées au 6-3-1 ci-dessus, le DAAC définit les objectifs à atteindre (renforcer la concentration de l'offre commerciale dans les centralités, maintenir l'emprise foncière et la vocation des pôles de périphérie ainsi que la complémentarité avec la centralité et permettre la modernisation des commerces importants existants à travers leur extension). Il rappelle un certain nombre de recommandations (développer les liens entre les pôles de périphérie et les centralités ou les zones d'habitat en travaillant sur la sécurisation des cheminements doux, mettre en place des outils favorables à la diversité commerciale dans les PLU).

Il définit les formats de commerces en fonction des fréquences d'achats.

Il détermine pour chaque pôle de périphérie les possibilités d'extension : la plupart n'ont aucune possibilité d'extension et la totalité du foncier à vocation non commercial mobilisable pour du commerce dans les secteurs d'implantation périphérique sur le territoire est de 16,3 ha dont 9,8 ha libres de toute occupation.

Conclusion partielle :

la commission d'enquête constate avec satisfaction qu'avec le DOO et le DAAC, en matière commerciale, la priorité est clairement affichée sur le renforcement du commerce de centre-ville ou centre-bourg, sur la consolidation de la structuration commerciale dans le cadre d'une hiérarchisation des pôles, avec une extension limitée de certains secteurs d'implantation périphérique ; toute extension ou réhabilitation seront subordonnées à des objectifs qualitatifs en termes d'intégration urbaine et paysagère, d'accessibilité et de prise en compte des enjeux environnementaux.

Ce qui correspond bien à la règle n°6 – encadrement de l'urbanisme commercial -- du projet de SRADDET Auvergne Rhône-Alpes qui précise que « les SCoT.....doivent contribuer (notamment via l'élaboration de DAAC) à éviter les nouvelles implantations commerciales diffuses, et enrayer la multiplication des surfaces commerciales (y compris les petites unités en entrée de ville) en :

- priorisant les implantations nouvelles dans les centres villes et centres bourgs, et les zones existantes et déjà dédiées aux commerces,

- priorisant le renouvellement et l'extension à toute nouvelle création.

Par ailleurs, les projets de création et d'extension de surfaces commerciales devront être motivés et encadrés :

- au regard de leur cohérence avec la typologie de la demande existante et de sa dynamique d'évolution sur le territoire ;
- au regard de leur cohérence avec l'offre commerciale existante, notamment dans les centralités urbaines (objectif de maintien d'un maillage commercial de proximité) et des possibilités de densification/requalification des zones et polarités commerciales existantes ;
- au regard de la desserte en transport actuelle et prévue ;
- au regard de leur impact environnemental, notamment de la préservation des continuités écologiques identifiées au titre de la trame verte et bleue ;
- en fixant des conditions d'implantation des commerces selon leur localisation ;
- en fixant des objectifs en termes de qualité urbaine, d'optimisation et de desserte des zones commerciales (exemple : définition préalable d'un projet d'aménagement d'ensemble, amélioration de l'accessibilité tous modes, amélioration de la qualité architecturale et de l'intégration paysagère, réduction de l'impact environnemental, utilisation économe de l'espace, etc.) ;..... ».

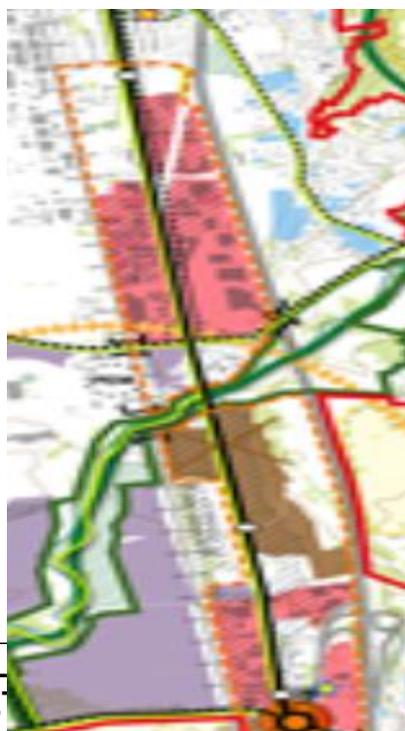
Si la philosophie générale du DOO et du DAAC envisage de privilégier l'activité commerciale de détails au sein des parties urbanisées des communes centres-villes centres bourgs centres villages, un certain nombre de secteurs d'implantation périphérique (SIP) semble soulever quelques questions, en particulier pour les commerçants ou investisseurs qui y sont installés.

1. Secteur de Salaise sur Sanne.

Le 1er ensemble est constitué par le SIP Green7 au sud, Jonchain-Champ Roland au Nord sur la commune de Salaise auquel il faut ajouter l'Intermarché de Chanas et les boutiques proches. La comparaison des 3 documents suivants permet de mieux comprendre les débats qui peuvent exister sur la situation actuelle de ces espaces commerciaux et les orientations qu'indique le projet de SCoT.



INQUETE PUBL
ORT D'ENQUÊT



DU SCoT DES RIVES
00081/38 . A



Le document de gauche, « Repérage Codata (emplacements commerciaux) », nous est fourni par la société If Plein Sud, propriétaire des terrains sur lequel est implanté Green 7 et provient d'un cabinet Belge spécialisé dans les centres commerciaux, « CODATA Outils d'aide à la décision pour professionnels de l'immobilier commercial et du retail »

L'intérêt de ce plan est de montrer la totalité de ce territoire commercial de Salaise et Chanas en distinguant les divers éléments moteurs de ces sites et les terrains considérés comme commerciaux par ce cabinet.

Le plan central, extrait du document prescriptif « zoom sur l'agglomération Roussillon Saint Rambert d'Albon, » permet de distinguer en rouge « les secteurs commerciaux à optimiser, » et en rose « les secteurs commerciaux en développement ». Même en zoomant fortement sur ce plan, le secteur de green7 n'apparaît en aucune de ces 2 couleurs mais en blanc.

Le 3e document extrait du DAAC indique les 2 secteurs d'implantation périphérique mais comme ceux-ci ne peuvent être que localisés et non repérés à la parcelle, un flou artistique indique en rouge ces 2 secteurs d'implantation périphérique. Et comme le secteur le plus au sud se trouve sur la commune de Chanas, aucun repérage de la zone d'Intermarché située sur cette commune est effectué.

C'est donc à partir du DAAC pages 45 et 46 que nous pouvons examiner les orientations générales objectifs du SCoT pour ce territoire.

Le DAAC envisage, en premier lieu, de maîtriser le développement des surfaces commerciales sur ce secteur.

Les commerçants de la zone de Jonchain Champ Rolland situé sur Salaise sur Sanne, Monsieur Crespi (RD 41), le collectif de propriétaire (RD 60), château d'Ax (RD 73, Story, (RD 80) font remarquer que seul le nom de Jonchain est indiqué dans le DAAC et le périmètre indiqué semble ignorer le secteur de Champ Rolland, entre la route nationale et la voie ferrée, par ailleurs bien repéré dans le schéma de secteur. Le CM de Salaise demande dans sa délibération (RD12) « Sur la vue aérienne page 45, la partie Est de la zone Champ Rolland en bord de RN7 déjà en commerce et répertorié dans le travail préparatoire en concertation avec les communes n'apparaît pas dans le secteur d'implantation périphérique. De même, les commerces à l'entrée de l'impasse du Renivet n'apparaissent pas dans la zone cartographiée par une couleur rouge. Les élus souhaitent que ces cartes soient actualisées en concertation avec la commune. » Si le SMRR reconnaît une erreur matérielle et modifiera le DAAC en conséquence pour la partie Est de Champ Rolland, il précise, pour les commerces de l'impasse Renivet, qu'il « avait été décidé en bureau que ce secteur ne soit pas intégré au secteur périphérique mais reste plutôt à vocation automobile ».

Conclusion partielle :

La commission d'enquête prend acte de la modification de la partie Est de Champ Rolland mais elle estime que le classement de l'impasse Renivet qui n'est certes pas commerce « de détail » mais plutôt automobiles et donc commercial (DOO page 23) sera difficile à définir dans le cadre du document d'urbanisme de Salaise et de son zonage et règlement.

Le DAAC prévoit, à plus long terme, « les possibilités de relocalisation d'activités contraintes par les risques technologiques. » plus au sud, au nord de Green7. Sans que cela soit spécifié c'est bien entendu une référence au PPRT de la plate-forme chimique de Salaise, les contraintes existantes par ce PPRT dépassant la voie ferrée et venant frapper une part importante de l'espace compris entre celle-ci et l'autoroute.

La lecture du règlement du PPRT pour cette zone bleue foncé B et les commentaires qu'a présentés Monsieur Crespi à un des commissaires enquêteurs et ses courriers, montre à l'évidence que des règles pour une présence minimale de personnes dans les secteurs considérés est bien indispensable pour ce PPRT. Pour exemple l'article 2. 1. 1 du Chapitre V. Dispositions applicables en zone « bleu foncé » B - règles d'urbanisme B PN (p.31) prévoit que tous les projets nouveaux sont interdits sauf (alinéa j) : « dans une dent creuse (cf. annexe 6 du règlement), la construction de bâtiment neuf classé ERP 5e catégorie si et seulement si :

- il ne constitue pas un ERP difficilement évacuable ou ayant une fonction de sommeil,



- un (ou plusieurs) ERP préexistant dans l'ensemble des zones... cesse leur activité via la promulgation d' un arrêté de fermeture par le Maire... ». C'est donc la volonté de non augmentation des risques aux personnes qui est recherché.

Cette contrainte a donc incité les élus du SMRR à envisager le déplacement des activités existantes dans cette zone soumise à des risques et d'envisager de les relocaliser éventuellement au nord de Green7. D'une part, les commerçants installés dans ce secteur considèrent que leur activité, principalement tournée autour de l'équipement de la maison et du mobilier, est difficilement compatible avec des activités développées par Green7 orientées autour des équipements de la personne, ce qui peut poser des « problèmes de cohabitation ». D'autre part, il semblerait que le pôle "ameublement" de Salaise soit le seul à garder une dynamique sur le territoire du SCoT.

De plus la commission d'enquête s'interroge sur la maîtrise d'ouvrage possible pour cette opération de déplacement, en particulier pour les questions financières liées aux acquisitions des fonds de commerce, des murs, des terrains, pour un devenir très hypothétique de cette zone de Jonchain Champ Rolland qui en aucun cas, du fait du PPRT, ne peut recevoir des activités à forte présence d'employés et/ou de clients et bien sûrs de l'habitat.

Conclusion partielle :

la commission d'enquête considère qu'il est souhaitable que soit bien repérée la totalité de la zone Jonchain Champ Rolland et que son déplacement ne soit pas envisagé dans le cadre du DAAC.

Le devenir de la zone Green7 et son extension possible est l'objet de demande de la part de la société propriétaire des terrains (observations 44 et 49) en demandant la modification du DOO et du DAAC de façon à ce que puisse être réalisé immédiatement l'extension de l'ensemble commercial sur des terrains limitrophes leur appartenant. Le syndicat mixte rappelle que « le SCoT ouvre toutefois une zone de 1,6 ha non occupée à l'urbanisation commerciale au sud de Green7 en limite de Chanas » et que, si « les problèmes liés au risque inondation de la Sanne (sont) résolus et après modification du SCoT » sera « ouverte une possibilité d'ouverture future de zones commerciales au nord de Green7 ». La Communauté de communes « Entre Bièvre et Rhône » a donné son accord, par mail du 29 juillet 2019, pour que cette zone ne soit plus envisagée comme zone commerciale. Dont acte.

La commission d'enquête s'interroge sur ce présupposé d'une diminution des risques inondation de la Sanne alors même que celle-ci franchit la voie ferrée, obstacle hydromorphe, et qu'au vu des changements climatiques actuels et futurs le risque inondation rapide et puissant ne peut qu'être envisagé. De plus ce secteur correspond à un corridor écologique utilisé par l'agriculture et qui mériterait d'être élargi pour, de plus, correspondre à une zone d'expansion des crues.

Conclusion partielle :

La commission d'enquête considère qu'il n'est pas souhaitable d'ouvrir à l'urbanisation le secteur situé au nord de Green7 dans le souci de préservation des espaces naturels et agricoles et de prise en compte des risques d'inondation.



2.Secteur de Revel Tourdan

Sur la commune de Revel Tourdan, un secteur d'implantation périphérique est repéré, dans le cadre d'un pôle de proximité intercommunal, dans la partie Est du territoire Entre Bièvre et Rhône, secteur complètement isolé du bourg proprement dit. « 1,5 ha, libres de toute occupation, de foncier à vocation non commerciale mobilisable pour du commerce dans le secteur d'implantation périphérique » est indiqué dans le DAAC page 37. Toutefois la commune demande la « modification de ce classement pour qu'il soit porté de pôle de périphérie à pôle préférentiel et que la surface libre de toute occupation soit portée à 2 ha. ». A l'argument que le rayonnement de la zone concerne plus de 19 000 habitants, vient s'ajouter une information sur un « projet sur une parcelle d'un développement commercial avec permis de construire déposé le 01/07/2019 ».

Si le syndicat mixte refuse ce classement en pôle de bassin de vie, il est favorable à ce que la surface de la localisation préférentielle soit portée à 2 ha.

Conclusion partielle :

Puisque le SMRR fait référence à d'autres sites de même nature tel que Hauterives, Pélussin, Villette de Vienne, Satillieu..... qui ne bénéficient d'aucun hectare mobilisable, la commission d'enquête ne voit pas pourquoi ce seul site de Revel Tourdan devrait bénéficier d'une telle extension.

3.Secteur de St Clair du Rhône

Le responsable du magasin Leclerc de St Clair du Rhône dépose une remarque (RD 33 et RD 48) concernant les cartes présentées en page 39 et 40 du DAAC : « il est à remarquer que les tâches jaune et rouge délimitant les zones commerciales n'intègrent pas l'existence de notre zone commerciale, à savoir le site du Drive E.Leclerc (1) (Activité Drive, Station-service, Dépôt de Fuel et location de Véhicules et construction de locaux commerciaux suite à l'obtention d'un PC purgé). Ce drive est situé en face de la Mairie de SAINT-CLAIR du RHÔNE, Route du Péage D4 et inscrit dans le PLU de la commune en zone Uec à vocation commerciale. Nous souhaiterions que cette zone existante soit traitée en jaune (proximité) ou en rouge (périphérie) et que soit aussi pris en compte notre futur projet d'extension de la zone Drive (2) au travers de futurs commerces Non Alimentaire (équipement de la maison et de la personne). Ce projet est porté d'un commun accord avec la municipalité de SAINT-CLAIR du RHÔNE, et celle-ci modifiera la zone d'extension de Ue en Uec, afin de pouvoir déposer un PC afin d'obtenir les autorisations nécessaires. C'est pour cela que nous souhaitons apparaître au SCOT de manière précise afin d'éviter toute ambiguïté future. » La commission constate que la carte du DAAC (p.40) n'est pas très précise quant au secteur d'implantation périphérique en rouge. Si le SMRR a accepté, pour d'autres secteurs commerciaux d'adapter le zonage à la réalité, il semble risqué, juridiquement, de ne pas prendre en compte la zone Uec actuelle du PLU de St Clair, où est implanté le Drive Leclerc. Par contre, la demande d'extension est en zone Ue du PLU (réservée aux activités économiques) avec une partie considérée comme « zone de risques naturels, constructible sous conditions ».

Conclusion partielle :

la commission demande que le secteur d'implantation périphérique de St Clair du Rhône (p.39 du DAAC) corresponde mieux à la réalité actuelle. Par contre, en référence à la politique générale du SCOT de maîtriser le rythme de création de m² commerciaux en périphérie, elle n'est pas favorable à une extension de ce secteur.

4.Divers

L'association ASER, Vivre ici Environnement, dans une longue observation (RD 76) portant sur divers sujets, conteste pour le DAAC « l'échelle au 1/34 110 de tous les documents présentés, qui n'informe pas précisément des zones ciblées. Il faudrait une échelle permettant plus de précision, par exemple au 1/ 10000 ». Si juridiquement le SMRR peut affirmer que « le flou des localisations préférentielles du DAAC est volontaire et validé juridiquement. Il n'est pas du ressort du DAAC de définir à la parcelle les localisations préférentielles (le DAAC localise, ne délimite pas) », la commission d'enquête, après de nombreux essais d'agrandissement pour expliciter auprès des personnes rencontrées où se situait leur propriété, considère qu'il serait nécessaire d'améliorer la localisation des SIP en permettant au moins un repérage d'un élément fondamental du secteur (grande surface, magasin emblématique...).

Conclusion partielle :

La commission d'enquête considère qu'il est nécessaire d'améliorer la localisation des secteurs d'implantation périphérique en permettant au moins un repérage d'un élément fondamental du secteur.

6-4 AGRICULTURE ET SYLVICULTURE

6-4-1 LE DEVELOPPEMENT AGRICOLE

- Pour le SCoT, l'agriculture, qui exploite plus de la moitié du foncier, qu'elle soit de proximité ou exportatrice, constitue un secteur économique porteur de richesse et d'image.
- Le territoire a connu depuis le début des années 2000 des baisses significatives des surfaces agricoles cultivées. Ces baisses s'expliquent à la fois par les pressions urbaines et par des phénomènes de recul de l'activité dans certains secteurs. La baisse de la consommation du foncier agricole annoncée dans le SCoT (baisse de 45 %, soit 96 ha / an), représente 1900 hectares de SAU sur la durée d'application du SCoT. 40 exploitations agricoles pourront ainsi disparaître.
- Aucun élément (DOO, PADD, personnes publiques associées, observations du public) ne conteste l'importance économique, sociale et environnementale des espaces agricoles.
- Le projet de SCoT affiche la volonté d'accorder une même importance aux espaces naturels et agricoles qu'aux espaces urbains, considérant que les premiers représentent une richesse essentielle, d'abord au plan économique à travers l'activité agricole, ensuite au plan social à travers leur valeur d'usage (cadre de vie, tourisme, loisirs), enfin au plan environnemental pour la préservation de la biodiversité.
- Les orientations agricoles du SCoT s'appuient sur trois axes d'intervention :
 - la protection et la valorisation des ressources agricoles
 - la rationalisation de la consommation foncière
 - la vocation des espaces.
-
- Le SCoT reconnaît l'existence d'**espaces agricoles stratégiques** et fixe comme l'un de ses objectifs de ne pas en réduire les surfaces.
- Or, plus de la moitié des grands sites économiques prévoit des implantations sur des secteurs où semblent prédominer des espaces agricoles stratégiques.
- Il importe donc que soient clairement énoncés les critères de définition de ces espaces stratégiques ainsi que leur délimitation. De ce point de vue, l'examen du dossier ne permet pas de comprendre clairement ce dont il s'agit, ni, par voie de conséquence, d'apprécier les risques d'empiètement par certaines zones d'activité économique ou de développement de l'urbanisation. Les observations formulées par l'INAO, ainsi que celles du public (n° 29, 50, 53, 76), témoignent des difficultés de compréhension et d'appréciation du sujet. L'expression « à prédominance d'espaces stratégiques » traduit bien l'ambiguïté qui s'attache à la définition et à la localisation de ces espaces. Les considérations développées dans l'observation n° 88 (pièce jointe n° 2) en sont une illustration ; de même, le fait que certaines zones d'activités économiques dites structurantes telle la ZIP Inspira, se localisent sur des secteurs identifiés « à prédominance d'espaces stratégiques ».
- Deux cartes sont censées localiser ces zones stratégiques (page 147 du Diagnostic, page 26 du PADD). Mais leur lisibilité n'est pas évidente.
- Dans le dossier, les critères susceptibles de définir des zones stratégiques sont trop nombreux pour en permettre une compréhension aisée. Ainsi que le rappelle la Chambre d'Agriculture de l'Ardèche, les critères applicables aux zones agricoles stratégiques ont été établis par le biais d'une analyse multicritères. Ainsi, dans le DDO, il s'agit :

- des potentiels productifs (sols plats, profonds, hydro morphes, remembrés, espace peu fragmenté...),
- des dynamiques économiques spécifiques (zones AOP, productions pérennes ou à forte valeur ajoutée, espaces ayant fait l'objet d'investissements visant à sécuriser les revenus agricoles, ...),
- des dimensions multifonctionnelles (aires de captage, infiltration de l'eau, maintien de zones d'expansion de crues, entretien de corridors écologiques) ou paysagères (lutte contre l'enfrichement, limitation du risque d'incendie).

Et d'autres critères évoqués dans le rapport s'ajoutent encore, tels que

- pour la Chambre d'Agriculture de l'Ardèche, le maintien d'ensembles de parcelles cohérents et contigus ou encore les secteurs agricoles dotés d'équipements structurants (remembrement, réseaux financés sur fonds publics...),
- pour les Chambres d'Agriculture de l'Isère et de la Loire, les surfaces irriguées et les zones AOP.

Conclusion partielle

La Commission d'enquête demande que soit mieux qualifiés, repérés et délimités les espaces agricoles stratégiques et que soit envisagées des limites à l'urbanisation et aux zones économique.

○

○ Il existe en outre toute une série d'exceptions à la sauvegarde des zones agricoles stratégiques qui compliquent encore la prise en compte de tous ces critères : voiries structurantes, infrastructures d'intérêt général, aménagements touristiques et de loisirs, ...

• D'ailleurs, pour Porte de DrômArdèche, « la délimitation cartographique de secteurs à prédominance d'espaces agricoles stratégiques et surtout son interprétation, seront source d'âpres négociations dans les révisions de PLU, dont l'issue n'ira pas toujours dans le sens de la qualité urbaine et paysagère ainsi que de blocages pour les projets tant résidentiels qu'économiques ».

•

• Une fois qu'auront été énoncés d'une façon plus efficace les critères de définition et la localisation des espaces agricoles stratégiques, il conviendra de distinguer les zones de pâturage et de production fourragère, les vastes zones irriguées et les zones de conflit, en tout cas les zones potentiellement créatrices de **réserves foncières** ancrées sur le territoire.

• Le PADD évoque l'émergence de nouvelles exploitations agricoles, à favoriser.

• Aucune indication n'est fournie concernant la création de réserves foncières. Pourtant, si l'on veut couvrir, comme il est espéré dans le SCoT, les besoins alimentaires de la population à l'horizon 2040, tout en contribuant à l'effort pour l'emploi, il faut en disposer pour pouvoir accueillir de nouvelles exploitations. Les mutations économiques des filières agricoles locales doivent être accompagnées par la promotion du développement d'une *agriculture de proximité, de filières courtes* et par un encouragement à la *diversification des activités* pour mieux répondre aux besoins et à la demande des habitants du territoire. Il est envisagé que les productions agricoles du territoire couvrent, à l'horizon 2040, les besoins alimentaires de la population. Le développement du maraîchage, en zones périurbaines, devrait être l'une des composantes.

•

Conclusion partielle

Le SCoT doit inciter les collectivités à constituer des réserves foncières pour l'agriculture de proximité, de filières courtes et mettre en place pour cela les outils. Notamment, il sera particulièrement judicieux d'établir des critères relatifs à la qualité agronomique des sols et à l'équipement de ces espaces. Cela implique par ailleurs la réduction de la consommation foncière par les secteurs de l'économie et de l'urbanisme : il faut donc porter une attention particulière aux zones de conflit, notamment en périphérie des zones urbaines.



- Il existe un réel potentiel de création d'emplois dans le secteur de la production agricole : le nombre des personnes désireuses de s'installer est élevé (et cela est une vraie différence avec d'autres secteurs économiques), avec la perspective d'une économie porteuse de valeur ajoutée. De ce point de vue, il serait souhaitable d'afficher le poids économique de ces filières en termes d'emplois directs et indirects (Chambre d'Agriculture de l'Ardèche).

- Le PNR du Pilat, quant à lui, se fixe un objectif de maintien de la Surface Agricole Utile d'ici 2030 par rapport à celle de 2011.

- De nouveaux espaces agricoles pourraient être recherchés, via notamment la reconquête d'espaces en friche.:

L'un des objectifs majeurs du SCoT doit être de garantir la disponibilité de l'eau, à usages alimentaire et agricole, au regard du développement envisagé. Ainsi que l'énonce le rapport de présentation, la protection et la sécurisation des espaces stratégiques pour la ressource en eau du territoire sont à assurer. Il est des raisons de prendre très au sérieux ces considérations : à titre d'exemple, dans la plaine de Péage de Roussillon, la nappe alluviale du Rhône court-circuité, est déjà en situation de déséquilibre quantitatif. Sur le territoire d'Annonay Rhône Agglo, largement alimenté par la nappe phréatique du Rhône, les élus souhaitent faire part de leurs inquiétudes par rapport aux importants développements (économiques notamment) dans la vallée : ceux-ci ne doivent pas se faire au détriment des enjeux environnementaux, de la qualité de vie de populations ni du développement des territoires limitrophes. Il s'agira de garantir un développement mesuré, équilibré et cohérent.

Le changement, sinon le choc, climatique ne peut être à moyen terme sans conséquences sur les variétés cultivées.

Le SRADDET relève d'ailleurs que « De par ses caractéristiques géographiques et socio-économiques, la région est ainsi particulièrement sensible au risque climatique. Les conséquences sont d'ailleurs d'ores et déjà visibles sur les territoires [...]. La raréfaction de la ressource en eau au sud de la région et en tête de bassins versants génère des conflits d'usage et impacte les activités économiques telles que le tourisme, l'agriculture, l'industrie et la production d'énergie ».

La réduction des volumes prélevables préconisée dans le SDAGE Rhône-Méditerranée pose en effet un très important, sinon fondamental, problème de partage de la ressource et d'évolution des productions agricoles. Dans les SAGE, la délimitation des zones stratégiques pour la ressource en eau souterraine est à prendre en compte dans la délimitation des zones agricoles. Ce qui devrait militer, là encore, pour une délimitation plus efficace de ces dernières et inciter à élaborer des chartes favorisant les bonnes pratiques.

Conclusion partielle

Le SCoT ne souligne pas suffisamment les conséquences des évolutions climatiques, porteuses d'importants changements sur les variétés cultivées, sur la superficie des secteurs irrigués et sur la gestion, par les collectivités, de l'occupation des sols.

La Commission d'enquête demande que ces considérations soient prises en compte, même si elles ne se traduisent pas qu'en termes d'urbanisme.

Par ailleurs, le SCoT reconnaît aux espaces agricoles des fonctions complémentaires à celle de production : zones d'expansion de crue, coupures vertes ou limites stratégiques à l'urbanisation, moindre pression exercée par certaines pratiques agricoles (bio) sur les ressources en eau.

Le DOO prescrit aux documents d'urbanisme de réaliser un **diagnostic agricole** intégrant un volet socio-économique avec notamment la problématique de la circulation des engins agricoles et du bétail.

De plus, ces documents d'urbanisme doivent :

- préciser les secteurs strictement inconstructibles,
- limiter l'imperméabilisation des sols afin de ne pas aggraver l'érosion des terres due au ruissellement,
- urbaniser les coteaux pour préserver les espaces plats de fond de vallée et les parcelles agricoles de plaine, pour peu que les enjeux environnementaux et paysagers marqués et les risques naturels (glissements de terrain) l'autorisent. Ceci permettrait de disposer des ressources fourragères indispensables et complémentaires aux pâtures de coteaux,
- contrôler l'urbanisation afin de maintenir la complémentarité entre zones d'élevage et zones de cultures fourragères,
- privilégier la construction de nouveaux bâtiments agricoles en continuité des installations existantes.

Les filières agro-alimentaires locales sont à maintenir et développer. Elles disposent de diverses appellations d'origine protégées (AOP) à forte notoriété au moins régionale.

Le SCOT distingue des zones agricoles non stratégiques, dites « **ordinaires** », qui peuvent être (DOO) :

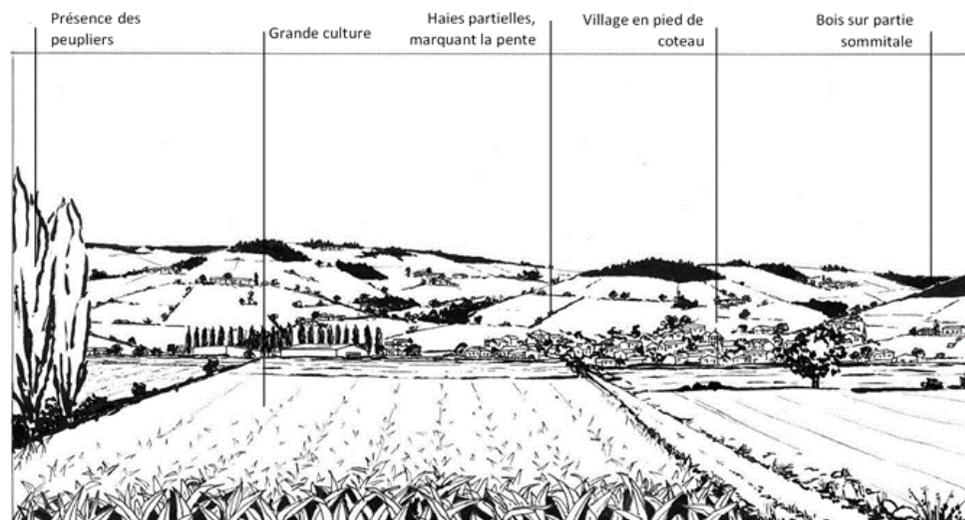
- ➔ soit des zones de moindre valeur agricole (qui subissent peu de pressions, mais sont soumises à une déprise économique du fait de leur difficulté d'accès ou de leur faible potentiel agronomique),
- ➔ soit des espaces subissant une forte pression urbaine et des concurrences d'usages (terrains mités ou enclavés par l'urbanisation, accessibilité réduite, rétention foncière spéculative, conflits de voisinage).

Le SCoT expose des recommandations spécifiques à certains types de productions :

- Elevage : il s'agira de maintenir la surface fourragère dans les secteurs couverts par l'AOP Rigotte de Condrieu et de garantir l'accès aux coteaux depuis la plaine.
- Arboriculture : la grande problématique est celle de la propagation du virus de la sharka, qu'il convient de circonscrire, entre autres par l'interdiction d'implantation d'espèces vecteur dans les zones urbanisées proches.

Conclusion partielle

Le SCoT attire à juste titre l'attention sur un premier point qui relève de l'urbanisme et concerne le zonage et son règlement à dédier au pastoralisme. Mais il ne précise pas l'importance de son développement et par conséquent la nécessité du regroupement approprié de parcelles et de la création de réserves foncières.



6-4-2 LE DEVELOPPEMENT SYLVICOLE

Le territoire se caractérise par des espaces boisés majoritairement privés, très morcelés, feuillus. Ces ressources sont difficiles à valoriser mais les opportunités économiques sont à développer et structurer, sur un territoire qui compte 30% d'espaces boisés.

Se faisant le relais de la charte du Parc, le SCoT fixe comme objectif la garantie d'une gestion sylvicole durable anticipant les évolutions du climat.

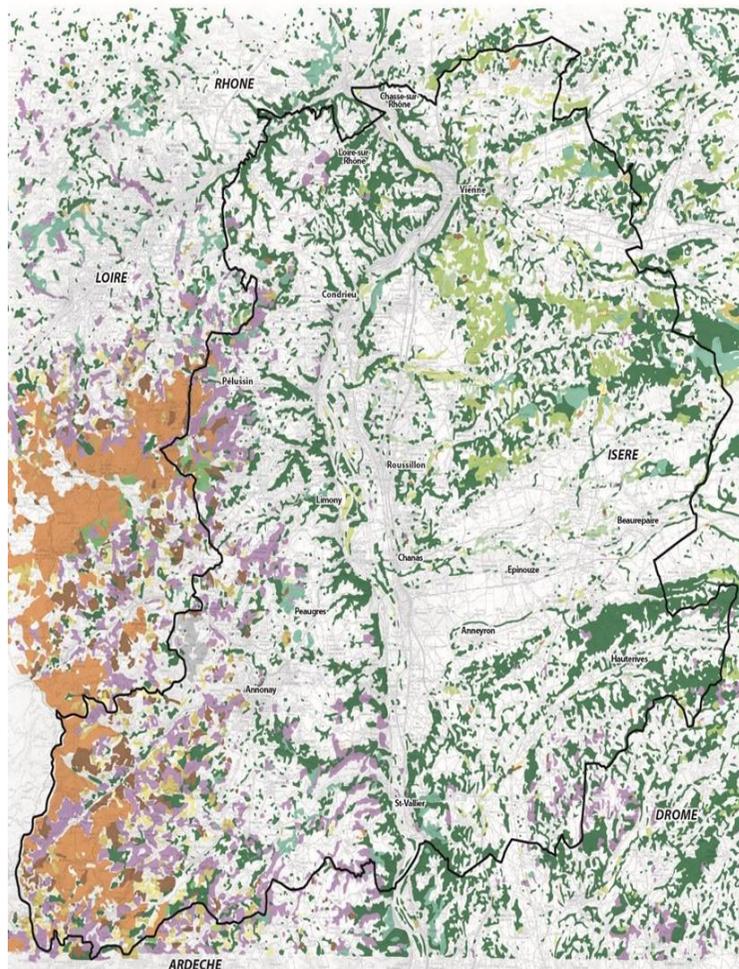
Le SCoT renvoie aux documents d'urbanisme locaux pour ce qui concerne l'accès aux forêts et la préservation des parcelles.

Quant à la gestion des espaces forestiers, elle ne peut être véritablement encadrée par des documents d'urbanisme. Les préconisations du SCoT en la matière sont donc essentiellement les suivantes :

- la promotion du bois d'œuvre du territoire pour les besoins locaux,
- le développement de la ressource bois énergie via notamment l'installation de chaudières bois,

- la préservation des accès aux forêts et aux parcelles, aussi bien pour l'exploitation que pour la défense incendie.

TYPOLOGIE DES BOISEMENTS



Conclusion partielle

Le SCOT a bien souligné l'importance des opérations de regroupement des parcelles forestières, qui constituent un préalable à toute démarche visant la valorisation économique du secteur.

La commission d'enquête estime qu'il doit mettre davantage l'accent sur le fait que le bois d'œuvre est certainement la composante la plus importante de cette valorisation et qu'il importe que soient prévus des reboisements en essences appropriées prenant en compte les effets du réchauffement climatique.

Priorité doit être donnée aux espaces forestiers bénéficiant d'investissements, de documents de gestion durable (Plan Simple de Gestion, code des bonnes pratiques sylvicoles, PEFC, ...). Cette priorité pourrait être étendue aux forêts certifiées (PEFC ou FSC), aux espaces forestiers ayant bénéficié de financements publics pour une réorganisation foncière, à la **desserte** (AFAF, schémas de desserte). Il s'agit de la réalisation de routes forestières (non de simples pistes), pour accéder avec des engins parfois lourds aux places de dépôt. Cela peut être prévu dans les règlements des documents d'urbanisme relatifs aux zones forestières.

Conclusion partielle

La réalisation de voies de desserte est bien une composante importante de la gestion forestière à visée économique.

Le SCOT doit préciser que leur adaptation aux besoins d'accès pour des véhicules de plus en plus lourds nécessite la création de routes et non de simples pistes de desserte.

L'établissement de plans de gestion et une valorisation du bois énergie sont recommandés. A titre d'exemple, il est rappelé le projet de charte 2013-2025 du PNR du Pilat visant une production de 50 MW installés en chaufferies bois sur l'ensemble du territoire du parc.

Les Départements ont la possibilité, en application de l'article L 121.15 du Code Rural et de la Pêche Maritime, d'engager de telles opérations d'aménagement foncier. Mais, pour cela, encore faut-il que la sollicitation soit celle de collectivités, qu'il s'agisse de communes ou d'EPCI.

Le Département de l'Ardèche signale à ce sujet les démarches visant le regroupement du foncier et de la gestion forestière durable, avec constitution d'organes de gestion. Il note à

ce propos l'existence de l'Association Syndicale Libre de Gestion Forestière du Fayet dans le territoire du SCoT, qui fédère une cinquantaine de propriétaires et regroupe 350 hectares.

Dans le territoire de la communauté d'agglomération du bassin d'Annonay, on dénombre de nombreuses entreprises de la filière forêt-bois et notamment de première transformation (une dizaine de scieries sont recensées, soit le tiers des scieries ardéchoises).

Il existe donc déjà, dans le territoire du SCoT, un potentiel propice au développement de l'économie du secteur, comme c'est le cas dans les départements limitrophes de la Haute - Loire et de l'Ain.

Il existe un tissu d'exploitations forestières et de scieries sur les principaux massifs : Chambarran, Bonnevaux, et le Val d'Ay. Le SCoT précise que le territoire présente différentes opportunités pour la filière forêt-bois : des débouchés potentiels pour le bois-énergie (avec une nécessité de gestion durable pour éviter les coupes rases non renouvelées), le bois-construction, ainsi que des dynamiques intéressantes en matière de gestion collective (ex. Association Syndicale Libre de Gestion Forestière du Bas-Dauphiné), ou de différenciation (certification sur les bois du Massif Central).

Pour le Département de l'Ardèche, la filière forêt-bois est une filière d'avenir qui mérite d'être soutenue. Son développement doit s'inscrire dans le cadre d'une gestion durable et multifonctionnelle, en privilégiant les circuits de proximité et les filières locales pour profiter au mieux du territoire.

La filière bois rencontre de façon récurrente des problèmes de foncier, véritables freins au maintien et au développement de ces activités. La mise en place de **réserves foncières** pour l'installation ou l'extension tout particulièrement de **scieries** et d'entreprises du bois énergie est donc souhaitable.

Conclusion partielle

Le SCoT a bien souligné l'importance des opérations de regroupement des parcelles, dans un espace forestier très morcelé, qui constituent un préalable à toute démarche visant la valorisation économique du secteur.

La commission d'enquête relève que devrait être précisée la relation entre le marché (local) et la nature de l'adaptation des outils de première transformation, de taille modeste, sans comparaison avec celles très normalisées nécessaires à la réalisation industrielle. Il convient donc surtout de les moderniser.

En 2016, le Département du Rhône a approuvé une nouvelle politique 2017-2021 en faveur de la forêt et de la filière bois, autour de cinq grands axes d'intervention, traduits dans un programme d'actions 2017-2021 :

- Axe 1 : « [...] les résultats de 2017 sur les garanties de gestion durable produits par le CRPF placent le Département du Rhône en 1^{ère} position régionale, tant pour le nombre d'adhésions à un Code de Bonnes Pratiques Sylvicoles que pour la surface des forêts concernées » ;
- Axe 2 : « renforcement d'un circuit pour la consommation du bois local (en majorité le Douglas), notamment dans la construction » ;
- Axe 3 : « pour répondre à l'objectif de sensibilisation et de promotion, favoriser la multifonctionnalité de la forêt publique départementale (ouverture au public, aménagements touristiques ...) » ;
- Axe 4 : « [...] le Département a un levier d'action direct pour promouvoir l'achat local de bois (énergie et construction) dans une logique de circuit économique local et de stratégie « bas carbone » (La loi de transition énergétique pour la croissance verte définit la marche à suivre pour réduire les émissions de gaz à effet de serre) » ;
- Axe 5 : « la stratégie départementale en faveur de la forêt-filière bois ne peut se déployer que dans le cadre d'un partenariat territorial large ».

Les scieries sont à moderniser pour répondre à la demande du marché :

- local avec des matériaux intéressant les particuliers pour leurs besoins dans le domaine du bricolage, en progression. Les essences existantes peuvent fournir l'approvisionnement nécessaire

- du bois d'œuvre normalisé pour les besoins des professionnels de la construction (maisons à ossature bois, ...).

Ainsi que le signale le SCoT, seul le Douglas, bois dur, est adapté à un traitement industriel. Encore faut-il disposer de grumes de diamètre 60 à 70 cm au lieu des 45 maximum selon les pratiques actuelles.

La prescription du bois dans les projets de constructions publiques doit être tout particulièrement renforcée, la commande publique étant identifiée comme un levier de croissance et de structuration de la filière bois locale.

La valorisation économique de la ressource forestière nécessite des opérations d'améliorations sylvicoles pour augmenter la qualité des bois, produire du bois d'œuvre rémunérateur et approvisionner la filière locale.

De ce point de vue, il convient de garder à l'esprit les effets prévisibles du changement climatique : les plantations ou replantations garantissant l'avenir de la filière devraient concerner le Douglas de Californie lequel, comme le Cèdre de l'Atlas, sera plus adapté que le Douglas local.

Le SCoT préconise une actualisation de la réglementation des boisements. Pour le Département de l'Ardèche, ce sujet n'est pas un objectif prioritaire de sa politique forestière.

La **multifonctionnalité** de la forêt ne se limite pas aux aménagements de loisirs. Pour le Département du Rhône, la forêt contribue à :

- la gestion de la ressource en eau, qu'il s'agisse de limiter l'évaporation des eaux pluviales, de la rétention de l'eau ou de la limitation des effets d'érosion par ruissellement,
- une stratégie « bas carbone » dans la mesure où les arbres absorbent le gaz carbonique dans leur métabolisme. Le SRADDET recommande à ce sujet que « les SCoT, et à défaut les PLU(i), les PCAET et chartes de PNR, devront viser une trajectoire neutralité carbone en soutenant le développement des énergies renouvelables sur le territoire régional et la lutte des contre les émissions de GES [...] et la préservation / développement des puits de captation du carbone, notamment par la préservation et l'entretien des prairies et des espaces forestiers ».

A noter que les boisements alluviaux présentent un risque de dégradation du fait de l'abaissement du niveau de la nappe alluviale, déjà observé dans la plaine de Péage de Roussillon. Il est permis de s'interroger sur le devenir de cette forêt alluviale sur le long terme.

Conclusion partielle

Les améliorations sylvicoles évoquées concernent, pour la commission d'enquête, essentiellement le bois d'œuvre, composante la plus importante de la valorisation économique.

Il serait utile de préciser que, compte tenu des perspectives annoncées d'évolution climatique, les reboisements doivent s'entendre en termes de choix d'essences appropriées (Douglas de Californie, Cèdre de l'Atlas, ...).

6-5 TOURISME ET CULTURE

6-5-1 LE DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE

Les Rives du Rhône disposent d'atouts sur lesquels peut s'appuyer le développement touristique du territoire.

Il convient de veiller à valoriser les sites touristiques phares, les secteurs à vocation touristique majeure (Pilat, massif ardéchois), et les itinérances majeures (Rhône, itinéraires cyclables, ...).

Comme l'indique le SRADDET : « L'une des spécificités du tourisme de la région est la thématique d'excellence liée au tourisme gourmand. Cette thématique touristique valorise les richesses et la diversité des produits du territoire ».

Les documents d'urbanisme doivent intégrer le développement touristique à travers par exemple le maillage des itinéraires doux à l'échelle du SCoT et les activités touristiques et de loisirs liées au Rhône.

Concernant les zones de montagne, le SCoT ne prévoit aucune création d'Unité Touristique Nouvelle (UTN), susceptible d'être identifiée dans les PLU et PLUi au sens strict de l'article R122-8 du code de l'urbanisme, ni ne fixe d'objectif de réhabilitation de l'immobilier de loisirs.

Le tourisme fluvial connaît une croissance significative sur le Rhône. La demande en matière de croisières et d'accueil de bateaux de plaisance (escales pour bateaux de résidence) croît également. Force est de constater qu'il existe de ce point de vue des vides concernant l'accueil de groupes de croisières de 10 à 15 personnes, notamment entre Tain l'Hermitage et Saint Vallier. Il faut en outre signaler l'émergence de quelques nouveaux opérateurs. Autrement dit, le SCoT devrait encourager la création de haltes fluviales.

Les offres

La culture et le patrimoine, la nature et les paysages, le sport et le plein air, le terroir et l'agrotourisme constituent autant de thématiques à partir desquelles peut être appréhendé le potentiel de développement des activités touristiques et culturelles.

« **La culture et le patrimoine** », avec pour fondement l'attractivité et le rayonnement des sites touristiques majeurs à l'échelle régionale voire nationale tels que le patrimoine gallo-romain de Vienne et de Saint-Romain-en-Gal, le Safari de Peaugres, le Palais Idéal du Facteur Cheval ou encore le massif du Pilat.

S'y ajoute le tourisme évènementiel : rencontres du cinéma, carnets de la ville de Beaurepaire, Jazz à Vienne....

Sans oublier le tourisme historico-religieux très développé dans le Val d'Ay et la Galaure participe également à l'attractivité et l'identité du territoire : basilique et chapelles de Lalouvesc, sanctuaire de Notre Dame d'Ay à Saint-Romain d'Ay, foyer de charité lié à Marthe Robin à Châteauneuf de Galaure.

• « **La nature et les paysages** », avec la présence d'espaces naturels de grande qualité propices au développement du tourisme vert : Parc du Pilat et site classé des crêts du Pilat, massif ardéchois (plateau d'Annonay, Vocance, Val d'Ay...), avec la valorisation du fleuve Rhône comme porte d'entrée du territoire (Via Fluvia, Ardéchoise, boucles de balades à vélo, connexion entre les gares TER et la Via Rhône).

La qualité des paysages, le caractère emblématique de certains sites naturels ou encore la présence d'une grande diversité de patrimoine vernaculaire (murs en galets, maisons de maîtres, lavoirs, etc.) en sont d'autres qui participent à l'image de marque du territoire.

Comme le souligne le CAUE : « *Par leur diversité et leur qualité, les paysages du territoire du SCoT soutiennent l'attractivité résidentielle et touristique. Loin de la carte postale, ces paysages sont vivants. Qu'ils soient urbains ou périurbains, ruraux ou naturels, remarquables ou plus ordinaires, ils constituent un élément important du cadre de vie des*

populations résidentes. Le développement urbain, facteur important d'évolution des paysages, peut tendre à leur banalisation, voire à leur dégradation. Formuler un projet de paysage, c'est leur prêter attention, partager une vision pour leur devenir, éclairer et orienter les actions dans un objectif de qualité paysagère... »

Les documents d'urbanisme de rang inférieur devraient s'efforcer de créer dans les zones agricoles ou naturelles des STECAL favorisant l'émergence de lieux d'accueil et/ou d'hébergement pour ce type de clientèle.

- « **Les sports nautiques** » : kayak, hydro-speed, rafting à la base de loisirs de Saint-Pierre-de-Boëuf, planche à voile sur le Rhône, base de loisirs des Roches de Condrieu, ...

- « **Le terroir et l'agrotourisme** » : le développement peut également s'imaginer notamment autour de l'agriculture, avec de nombreuses activités et manifestations autour des produits agricoles (site remarquable du goût – Poire de la Valloire, la Cité du fruit, musée de l'alambic, fêtes du vin, ...) et de l'ouverture d'hébergements chez l'exploitant...

Conclusion partielle

Le SCoT invite à développer l'offre à partir de sites touristiques majeurs, très souvent situés dans l'axe du Rhône. Pour la commission d'enquête, il devrait valoriser davantage celle fondée sur la nature et les paysages et encourager la création de haltes fluviales.

Les accès

Le maillage des itinéraires doux à l'échelle du SCOT, notamment ceux qui connectent les bassins touristiques (et les EPCI) entre eux, ainsi que les activités touristiques et de loisirs liées au fleuve, sont susceptibles de répondre à l'évolution des pratiques touristiques.

Le SCoT recommande de s'appuyer sur les schémas de développement touristique élaborés par les EPCI. Les aménagements Nord-Sud (Via Rhôna, axe du Rhône) et Est-Ouest (voies vertes Est-Ouest) doivent être poursuivis.

▮ **La poursuite des aménagements** sur la Via Rhôna et sur l'axe du Rhône doivent permettre une meilleure mise en réseau des différents sites naturels et touristiques. Par ailleurs, les politiques territoriales de loisirs et de tourisme doivent favoriser la valorisation et la réappropriation des berges par les piétons et les cyclistes en lien avec des projets de développement urbain et touristique.

Une connexion entre les gares TER et la Via Rhôna reste à établir.

Inscrit dans cette dynamique, un projet d'apportement « paquebots » et de halte fluviale (plaisanciers) est en cours sur la commune d'Andance, qui permettra de satisfaire l'offre complémentaire à la halte fluviale de Vienne et au port de plaisance des Roches-de-Condrieu.

▮ **Le développement des axes de découverte Est-Ouest** permettra de mieux connecter les bassins touristiques et d'irriguer tout le territoire du SCoT.

Les aménagements devront se faire en concertation avec les acteurs naturalistes afin d'assurer la compatibilité des différents usages et la préservation voire restauration des sites d'intérêt écologique.

Conclusion partielle

Le SCoT apporte des précisions utiles concernant les accès à mettre en œuvre pour satisfaire l'offre touristique.

L'accent aurait pu être mis davantage sur l'intérêt, voire la nécessité de jumeler les divers modes de déplacement privés - communs et de tirer ainsi profit des complémentarités de l'offre touristique.

Des considérations précédentes et de divers échanges, il est possible de déduire que :

- Le séjour dans la nature est un axe de développement essentiel pour des personnes ayant une sensibilité écologique. Le territoire du SCoT, hors des pôles d'armature urbaine, offre de nombreux espaces naturels, qu'il s'agisse de la campagne ou de la montagne, alors que la fréquentation de ces espaces est en croissance (+ 3 % pour la campagne, + 5 % pour la montagne). La question est : comment adapter l'offre pour répondre à cette tendance ?
- Les effets du réchauffement climatique et les épisodes caniculaires sont déjà perceptibles et devraient persister sinon s'amplifier. Ils se traduisent par la recherche de zones fraîches, par l'attractivité bord de l'eau et par une tendance à une migration vers le nord.
- L'eau constitue un enjeu fort. Face à la sur-fréquentation des bords de cours d'eau, le territoire du SCoT n'offre pas de grandes opportunités dans ce domaine, mais la fréquentation de piscines ou de centres aquatiques peut constituer une alternative.
- Le développement des politiques touristiques et de loisirs autour du Rhône, qui doit se traduire dans les documents d'urbanisme, est cohérent avec l'objectif de valorisation des patrimoines. Le Rhône représente un patrimoine paysager majeur sur le territoire du SCoT.
- On pourrait imaginer, plus particulièrement pour les pôles d'agglomération, une offre de transports à vocation touristique, consistant à proposer des forfaits pour la visite de différents lieux. L'observation n° 32 du public pourrait s'inscrire dans une telle approche.

La demande de « slow tourisme », ou art de voyager lentement, augmente. Elle concerne les déplacements en bateau ou à bicyclette. La Via Rhôna constitue un élément de réponse à ce dernier mode de déplacement.

Il convient enfin de signaler que le SRADDET recommande de faire de la résorption de la vacance locative résidentielle et touristique une priorité avant d'engager la production d'une offre supplémentaire.

Conclusion partielle

Le « slow tourisme » constitue, comme l'indique le SCoT, une activité en croissance.

La commission d'enquête estime qu'il pourrait mentionner l'opportunité d'associer le développement touristique et celui des activités proposées à la population résidente.

L'offre de promenades et de randonnées pourrait en effet s'agrémenter de la mise en place d'un réseau de haltes culturelles (musique, contes, ...) ou/et, par exemple et comme le propose le Nouveau Schéma Touristique 2019-2024 Vienne Condrieu Agglomération, faire de la Via Rhôna une « voie verte inattendue et qualitative » (événements, nouvelles technologies, ...).

6-5-2 LE DEVELOPPEMENT CULTUREL

Le développement culturel est, dans le SCoT, très associé au développement touristique dans la mesure où la notoriété de certains sites ou de certaines manifestations (festivals, ...) est réputée attirer, notamment en période estivale, de nombreux visiteurs.

La culture et le patrimoine, la nature et les paysages, le sport, le terroir et l'agrotourisme constituent autant de thématiques à partir desquelles peut être appréhendé le potentiel de développement des activités touristiques et culturelles.

La valorisation des éléments patrimoniaux liés au fleuve (pile de bac à traîlle, épi, pont) participe à l'animation culturelle et touristique du territoire. Ces éléments sont à repérer et à mettre en valeur notamment dans les PLU.

Afin de développer les politiques culturelles, les élus des principales polarités du territoire souhaitent pouvoir envisager de nouveaux équipements.

Certaines personnes publiques associées proposent des ajouts à vocation culturelle dans les sites attractifs. Par exemple, pour Annonay Rhône Agglo, la demande concerne l'ajout du musée du car de Vanosc dans la carte des pôles touristiques.

Les infrastructures nécessaires à l'exercice d'activités culturelles ne sont certainement pas partout suffisantes. S'agissant d'un secteur non rentable, l'impact des réalisations et du fonctionnement de tels établissements sera examiné avec une attention particulière par les collectivités. Pour autant, le SCoT a vocation à promouvoir de telles réalisations, à en préciser la nature (salles de réunion seules, salles de spectacle de jauge limitée, utilisation étendue à l'activité d'autres associations, ...) et à en orienter la localisation ; il s'agira sans doute le plus souvent de les envisager dans un contexte intercommunal plutôt que communal.

Ainsi que le signale le SRADDET : « *Le tourisme urbain et culturel est un potentiel qui reste lui à développer* ».

Conclusion partielle

Le SCoT développe bien la relation tourisme - culture.

Il serait toutefois intéressant d'inciter les collectivités à réfléchir sur le développement culturel lié au territoire (infrastructures pour l'éducation artistique, médiathèques, ...). D'une certaine manière, l'observation n° 79, qui fait référence à l'article L 216-2 du Code de l'Education, illustre le propos : il y est estimé qu'il existe, dans le domaine des enseignements artistiques, des pistes d'amélioration dans l'organisation et de cohérence le long du Rhône entre départements limitrophes et entre communes appartenant à une même intercommunalité.

6-6 L'ENVIRONNEMENT

« L'environnement doit être aujourd'hui au cœur du projet du SCoT tant il est à la fois une volonté et une nécessité. Cet axe s'exprime au travers de multiples objectifs, en interaction avec les orientations de développement, dont la poursuite est une condition sine qua non d'un développement durable du territoire : protection des espaces naturels, mise en valeur des paysages, préservation des ressources naturelles, prévention des risques et des nuisances, intégration des enjeux énergétiques et climatiques,.. ». PADD

6-6-1Paysages

Le territoire des Rives du Rhône présente des qualités paysagères importantes, avec une grande diversité d'ensembles paysagers : vallée du Rhône, côtère rhodanienne, plateaux et monts du Pilat et de l'Ardèche, vallées ardéchoises (Vocance, Ay), vallées agricoles en arêtes de poisson sur la rive gauche, massifs forestiers en Ardèche et sur les piémonts de Bonnevaux,...PADD

L'attractivité des espaces urbains les plus denses dépendra fortement des politiques d'aménagement et de renouvellement qui y seront déployées au cours des prochaines années. Les élus souhaitent traiter qualitativement les aménagements urbains dans ces secteurs, en veillant en particulier à :

- *Traiter l'axe de la RN7, de l'ex-RN86 sur tout leur linéaire, en visant une amélioration des principales entrées et traversées de villes, une reconquête des rapports au fleuve, un apaisement des trafics intra-urbains et une intégration optimale de l'infrastructure dans la ville. Les principales fenêtres paysagères depuis ces grands axes, et depuis l'autoroute A7, méritent également d'être préservées.*
- *Mettre en valeur le Rhône dans les paysages, en préservant les points de vue et les covisibilités d'une rive à l'autre, et en en créant de nouveaux. Penser le paysage perçu depuis le fleuve (de plus en plus fréquenté) en soignant les façades urbaines et tous les nombreux projets d'aménagement qui le borderont, et, dans les paysages urbains profiter de sa présence pour créer des espaces publics de premier ordre.*
- *Bien circonscrire les principaux espaces urbains en posant des limites franches avec les espaces agricoles et naturels*
- *Reconquérir les sites stratégiques de renouvellement urbain*
- *Améliorer la qualité des nouveaux projets urbains, que ce soit les projets de quartiers résidentiels, les projets commerciaux, les espaces d'activité. PADD*

Au sortir de la métropole lyonnaise et, dans une moindre mesure, du valentinois, la qualité des paysages ruraux constitue le fondement de la qualité de vie sur le territoire et de son attractivité résidentielle et touristique. Afin de mieux la préserver, il s'agira de :

1. *Préserver et valoriser les points de vue, cols, routes en balcons, et sites, en particulier identifiés par le PNR du Pilat (cartographiés dans le DOO).*
2. *Protéger les grandes poches visuelles, le plus souvent liées à de vastes espaces agricoles ouverts, qui rythment le grand paysage (cartographiés dans le DOO).*
3. *Garder dégagés les points de vue sur les silhouettes villageoises perceptibles de loin et qui font le charme de la ruralité*
4. *Définir des mesures (au DOO) pour encadrer l'évolution de long terme des espaces urbanisés et peu denses qui se sont étirés un peu partout sur les côtères de la rive droite, mais aussi au pied des collines ardéchoises et du mont Pilat. Des principes communs pourraient être recherchés, à adapter ensuite par les PLU(i) : définir ou réaffirmer des centralités, empêcher la densification sur certains secteurs, maintenir les microcoupures existantes, ne pas grimper trop haut...*

5. Regrouper l'urbanisation dans l'ensemble des communes en valorisant prioritairement le comblement des dents creuses et la revitalisation des centralités ; et préserver les ceintures végétales ou vivrières péri-villageoises pour traiter les limites entre ville et campagne. PADD

Afin d'atteindre les objectifs du PADD, le DOO énonce les prescriptions et les recommandations en vue de :

- Valoriser les grandes perceptions visuelles.
- Préserver les grands équilibres entre espaces bâtis et non bâtis, qui rythment le territoire. (Un zoom sur les deux coupures vertes identifiées dans la Directive Territoriale d'Aménagement est présenté).
- Porter une vigilance renforcée à la qualité paysagère du développement dans les communes du Parc du Pilat.
- Bien inscrire les espaces bâtis dans leur site.
- Traiter qualitativement les limites entre le bâti et la campagne, les entrées et les traversées de bourg.
- Valoriser l'architecture traditionnelle remarquable.

Une carte des objectifs paysagers permet de visualiser l'ensemble de ces éléments :

Les réserves, observations et remarques faites par les PPA sur le thème des paysages émanent du Parc Naturel Régional du Pilat pour l'essentiel et des chambres d'agriculture de l'Ardèche, de la Drôme, de la Loire et du Rhône.. Les observations du public sont très peu nombreuses.

Le Parc du Pilat précise qu'il a rendu son avis, qui porte uniquement sur le document d'orientation et d'objectifs, « au regard de l'obligation de compatibilité du SCoT avec la Charte du Parc et de la nécessaire reprise par le SCoT de l'intégralité des prescriptions écrites et graphiques inscrites dans le schéma de secteur de la côtière rhodanienne. »

Il indique qu'aux termes de l'article L141-10 du Code de l'urbanisme le document d'orientation et d'objectifs... « transpose les dispositions pertinentes des chartes de parcs naturels régionaux et leurs délimitations cartographiques à une échelle appropriée, afin de permettre leur mise en œuvre dans les plans locaux d'urbanisme ou les documents en tenant lieu et les cartes communales ».

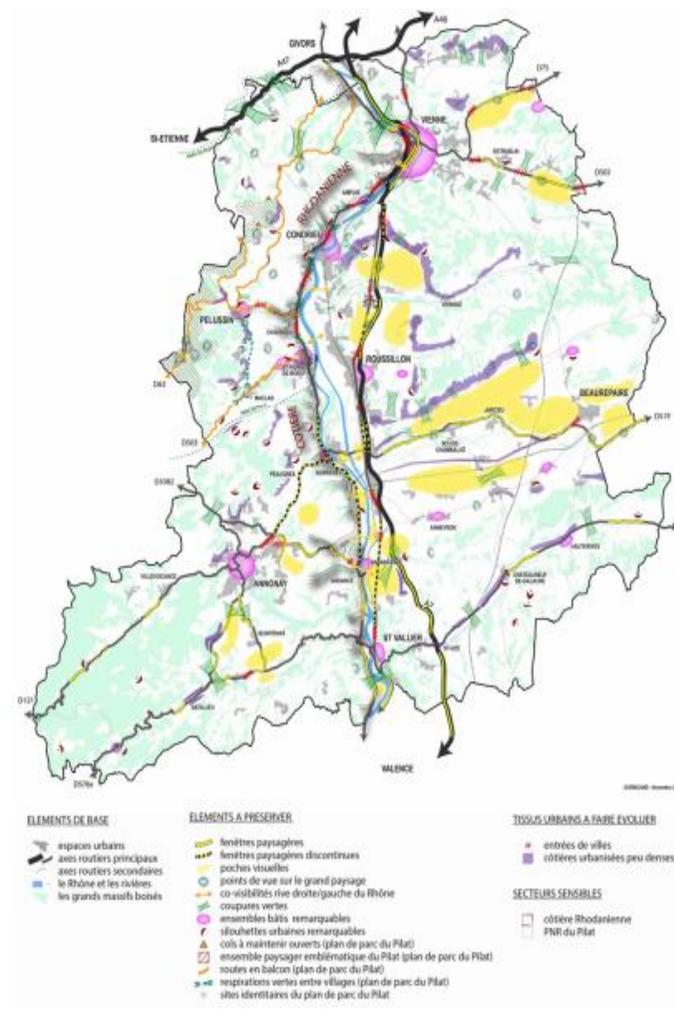
Les syndicats mixtes du Parc Naturel Régional du Pilat et des Rives du Rhône ont mené en commun un travail d'analyse ayant conduit à l'identification de 32 orientations de la Charte du Parc du Pilat constituant les dispositions pertinentes définies par l'article L 141-10.

Ainsi l'avis du Parc du Pilat fait référence à chacune de ses 32 orientations et comporte des réserves, recommandations et remarques dont certaines se rapportent au paysage.

Parmi celles-ci un certain nombre concerne des demandes de précisions, de renvois pertinents ou de complémentation relatifs aux grands équilibres du paysage, aux équilibres entre espaces bâtis et non bâtis ou aux grandes perceptions visuelles.

Elles ont toutes trouvé un écho favorable auprès du syndicat des rives du Rhône à l'exception de deux d'entre elles

→ CARTE DES OBJECTIFS PAYSAGERS



ayant trait pour l'une à la demande d'étude de l'extension des prescriptions définies dans le Schéma de secteur pour la côte rhodanienne au reste du territoire du Parc couvert par le SCoT et pour l'autre à la proposition de formalisation d'OAP sectorielles ou thématiques comme solution à intégrer aux PLU(i) afin de faciliter la mise en œuvre des principes édictés pour bien inscrire les espaces bâtis dans leur site.

Pour la première le SMRR répond que « *les communes du Parc hors côte rhodanienne n'ont pas participé étroitement à l'élaboration du schéma de secteur à l'origine et n'ont donc pas pu valider les prescriptions pour leurs communes et que de plus, cela nécessiterait une modification importante du document et pourrait donc être contestable d'un point de vue juridique* ».

La commission d'enquête considère que cette réponse est légitime et que l'extension souhaitée remettrait en cause l'économie générale du projet.

Pour la seconde le SMRR répond que « *les élus ne souhaitent pas imposer cela en ajoutant de nouvelles règles, bien qu'ils s'accordent à l'intérêt de la démarche dans le cadre d'une démarche volontaire de la commune / de l'EPCI lors de la révision du PLU(i)* ».

Conclusion partielle :

Pour la commission d'enquête, l'intégration d'OAP sectorielles ou thématiques dans les PLUi pour faciliter la mise en œuvre des principes édictés pour bien inscrire les espaces bâtis dans leur site est une bonne solution. Elle recommande donc son intégration dans le DOO.

Plus globalement le Parc du Pilat fait observer que la Charte du Parc est en vigueur et non pas à l'état de projet comme il est indiqué à plusieurs reprises dans les documents du SCoT et que ses dispositions (notamment sur les sujets : maintien de la limite ville-campagne, des cols ouverts ou des points de vue, préservation des silhouettes de centre-bourg, protection des structures paysagères formées par les reliefs structurants,...) ainsi que les prescriptions du schéma de secteur de la côte rhodanienne et les actions du plan paysage de cette côte rhodanienne ne sont pas intégrées de manière systématique dans le DOO .

D'où la question complémentaire de la commission d'enquête au SMRR: Pourquoi ne pas avoir repris de manière systématique dans le SCoT les dispositions et prescriptions aussi bien de la charte du Pilat que du schéma de secteur de la côte rhodanienne et de son plan paysage ?

Pour le SMRR :

« *L'objectif dans le cadre de la rédaction était de décliner les dispositions de la charte, du plan de parc, du schéma de secteur de la côte rhodanienne. Il ne s'agit pas de « reprendre » intégralement le contenu de la charte, mais bien de traduire les dispositions de la charte dans le SCOT, sur les sujets de l'aménagement et de l'urbanisme, en faisant le lien avec une présentation réglementaire qui soit traductible dans les documents d'urbanisme. De ce fait, la déclinaison de la charte est un sujet compliqué qui peut faire l'objet de différentes interprétations. Un travail est en cours avec le PNR du Pilat afin d'identifier plus précisément les points sur lesquels la déclinaison de la charte paraît insuffisante, car en l'état de l'avis du PNR il est difficile de faire cette identification. Les échanges avec le PNR devront conduire à une déclinaison optimale de la charte dans le SCoT, ceci étant l'objectif du Syndicat Mixte. Concernant le plan paysage de la Côte rhodanienne, le SCoT y fait référence à plusieurs reprises et y fera davantage référence en lien avec l'avis du PNR, les élus souhaitant répondre favorablement à l'avis du PNR sur le sujet. Toutefois, il faut souligner qu'il n'existe pas de lien juridique entre le SCOT et le plan paysage, et que ce dernier aborde de très vastes sujets qu'il ne serait pas pertinent de retranscrire intégralement dans le SCoT (sujets relativement éloignés de l'urbanisme, recommandations d'aménagement très opérationnelles...)* ».

Conclusion partielle :

La commission d'enquête salue le travail réalisé en commun entre le SMRR et le Parc du Pilat ayant conduit à l'identification des dispositions pertinentes de la charte du Pilat à intégrer au projet de SCoT. Elle souligne l'intérêt de poursuivre cette collaboration de manière à mieux optimiser la déclinaison de la charte dans le projet de SCoT ainsi que du schéma de secteur de la côtère rhodanienne et de son plan paysage avant l'approbation du SCoT.

Les chambres d'agriculture de l'Ardèche, de de la Drôme, de la Loire et du Rhône demandent également des précisions ou complémentations qui sont suivies d'effet par le syndicat des rives du Rhône dans ses réponses.

Par ailleurs la Chambre d'Agriculture de la Loire demande « *de ne pas interdire les bâtiments agricoles nouveaux dans les coupures vertes* ».

Le SMRR répond que « *pour protéger les coupures vertes, il est nécessaire d'interdire toutes les constructions* ».

En regard de l'observation précédente de la Chambre d'Agriculture de la Loire, la commission d'enquête a demandé au SMRR comment il justifie dans le DOO des exceptions à l'inconstructibilité dans les coupures vertes alors qu'elles sont un des éléments fondamentaux de la préservation des grands équilibres entre espaces bâtis et non bâtis dans le SCoT?

Pour le SMRR : « *La définition de coupures vertes a été proposée de manière volontaire par les élus du SCOT, à l'exception des deux coupures vertes de la DTA. Chaque exception envisagée peut être justifiée par des raisons différentes : serres et tunnels pour ne pas entraver les productions en place notamment dans la vallée (les serres faisant partie des paysages rhodaniens et ne « gênent » pas les visibilitées lointaines), extension de bâtiments pour ne pas « figer » ou rendre vacants des bâtiments situés dans les coupures, réalisation d'équipements pour permettre le déploiement des réseaux, construction de bâtiments nécessaires à l'entretien et la gestion écologique pour permettre l'entretien et la gestion écologique des espaces concernés* ».

Conclusion partielle

La commission d'enquête considère que le principe d'inconstructibilité dans les espaces situés dans et le long des coupures vertes est intangible et les exceptions à ce principe ne peuvent être que limitées et ne concerner que la réalisation d'équipements liés au déploiement des réseaux, à la construction d'infrastructures d'intérêt général, à la création de liaisons douces ainsi qu'à l'extension de bâtiments existants. Le DOO devra donc être renforcé dans ce sens.

La Chambre d'Agriculture du Rhône indique que « *le DOO demande de préserver les bords de fleuve de toute urbanisation dans les secteurs à dominante naturelle et agricole, afin de valoriser les grandes perceptions visuelles, que cette écriture va pénaliser les secteurs de production maraîchère où l'implantation de serres est généralisée (Ampuis, ou Condrieu, etc ..) et autorisée par le PPRI dans les secteurs inondables et demande d'autoriser les constructions agricoles en bord de fleuve, notamment les serres, selon les prescriptions de constructions du PPRI lorsqu'il y a un PPRI* ».

Le SMRR répond que « *la définition des bords de fleuve relève de l'application et de l'appréciation locale dans le cadre de l'élaboration des PLU et que cette règle s'applique de plus à l'ensemble des constructions, agricoles ou non, ces dernières ayant toutes un impact* ».

En regard de cette observation la commission d'enquête a demandé en complément comment le SMRR justifie avec précision l'interdiction de l'implantation de serres en bord de fleuve dans l'objectif de valorisation des grandes perceptions visuelles, alors qu'elle est autorisée par le PPRNi Vallée du Rhône Aval (secteur aval) dans les secteurs inondables ?

Pour le SMRR : « Il n'est pas souhaité que la « *préservation des bords de fleuve de toute urbanisation* » soit traduite par une interdiction d'implantation de serres. Si cette disposition n'est pas claire, elle pourra être précisée pour permettre l'implantation des serres ».

Conclusion partielle

Pour la commission d'enquête, afin de valoriser les perceptions visuelles entre les différents espaces du territoire des rives du Rhône, la préservation des bords de fleuve de toute urbanisation dans les secteurs à dominante naturelle ou agricole dans les documents d'urbanisme locaux des communes est fondamentale. Cette disposition doit concerner également les constructions agricoles, l'implantation de serres démontables pouvant constituer une exception.

6-6-2. Fonctionnalité écologique

Le territoire des Rives du Rhône constitue un maillon clé du réseau écologique national et régional, du fait de sa traversée par le fleuve Rhône et la présence d'entités naturelles structurantes, dont le massif du Pilat, labellisé Parc Naturel Régional. Les espaces naturels remarquables sont associés à ces grands réservoirs de biodiversité, mais aussi à des milieux rares et fragiles que l'on retrouve dans les vallons pour les milieux humides, ou sur les côtières pour les pelouses sèches. La matrice des espaces agricoles et forestiers contribue fortement à l'intérêt écologique du territoire et constitue également des supports aux déplacements de la faune, qui sont quelques fois contraints par le développement linéaire de l'urbanisation et le réseau d'infrastructures multiples. PADD.

Les orientations du SCoT visent une préservation et une amélioration des fonctionnalités écologiques du territoire, qui se déclinent selon plusieurs objectifs :

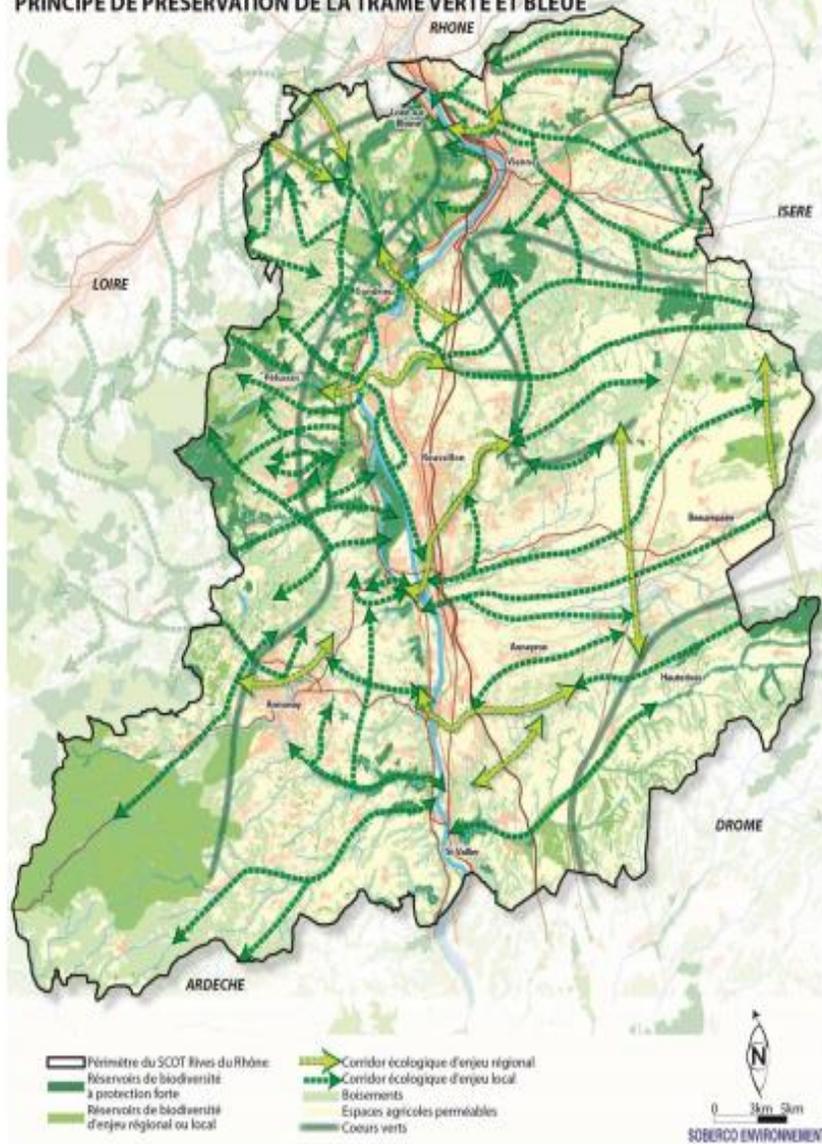
- *Préserver les espaces naturels dans leur diversité, qu'ils soient le support d'une faune et d'une flore remarquable ou plus ordinaire, mais également les continuités écologiques reliant les réservoirs de biodiversité. Les continuités écologiques majeures localisées dans le couloir rhodanien sont prioritairement préservées et restaurées.*
- *Prendre en compte les enjeux écologiques (réservoirs de biodiversité et corridors écologiques) dans les choix de développement urbain et les opérations d'aménagement, dans une logique d'optimisation propre à la séquence Eviter Réduire Compenser.*
- *S'appuyer sur la trame verte et bleue pour aménager le territoire, en valorisant notamment la multifonctionnalité des espaces (fonction paysagère, récréative, hydraulique, protection des risques, écologique,...). PADD*

Le DOO énonce les prescriptions et les recommandations en vue de garantir la protection sur le long terme des différentes composantes du réseau écologique du territoire, à savoir :

- *des cœurs verts qui, à l'échelle régionale assurent le maintien de vastes espaces naturels préservés, fonctionnels et cohérents.*
- *des réservoirs de biodiversité qui participent à la valorisation écologique du territoire et qui permettent le déroulement du cycle de vie des espèces animales et végétales.*

Le DOO distingue deux types de réservoirs de biodiversité auxquels s'appliquent des mesures différentes :

PRINCIPE DE PRESERVATION DE LA TRAME VERTE ET BLEUE



-les réservoirs de biodiversité à protection forte (les ZNIEFF de type 1, les sites d'intérêt patrimonial du Pilat, le site classé des crêts du Pilat, les réserves naturelles, les habitats concernés par les arrêtés de protection de biotope et les sites Natura 2000)

- le SCoT inscrit tous ces espaces en zone inconstructible (sauf exceptions),

-les réservoirs de biodiversité d'enjeu régional ou local (sites écologiques prioritaires du PNR du Pilat, espaces naturels sensibles, zones humides, pelouses sèches,...).

Il préconise la préservation des espaces boisés et la protection des ripisylves.

- des corridors écologiques qui garantissent le déplacement ainsi que le brassage génétique de la flore et de la faune sauvage au sein et au-delà du territoire du SCoT.

- de la matrice des zones agricoles et forestières qui assurent à la fois des fonctions de production, de gestion du paysage, mais également de support à la biodiversité et aux déplacements de la faune.

Le DOO préconise un urbanisme intégrant les principes de « biodiversité positive ».

Une carte permet de visualiser ce principe de préservation de la trame verte et bleue :

Les réserves, observations et remarques faites par les PPA sur le thème de la biodiversité émanent de l'Etat, des conseils départementaux de l'Isère et du Rhône, du Parc Naturel Régional du Pilat, des communautés de communes du Pilat Rhodanien et de Porte DromArdèche, et des chambres d'agriculture de la Drome, de l'Isère, de la Loire et du Rhône. Elles sont complétées par des observations du public.

Les observations des PPA concernent pour beaucoup d'entre elles des demandes de précisions, de rectifications ou de compléments qui sont, pour la plupart d'entre elles, suivis d'effet positif par le SMRR dans ses réponses.

Parmi celles-ci il faut noter la demande émanant de plusieurs PPA (Parc du Pilat, CDPENAF du Rhône) d'ôter les activités extractives de la liste des exceptions à l'inconstructibilité dans les réservoirs à biodiversité à protection forte. Le CEN de l'Isère, ASER Vivre Ici Environnement et M. Bernard Mathieu s'expriment de la même façon sur le sujet.

Le SMRR répond que « les activités extractives seront retirées des exceptions », **ce que la commission d'enquête estime indispensable.**

En complément, la commission d'enquête a demandé comment le SMRR justifie l'importance des exceptions à ce principe d'inconstructibilité notamment pour certaines installations agricoles ou pour les activités extractives dans la mesure où les réservoirs de biodiversité à protection forte sont un des éléments fondamentaux du réseau écologique du territoire.

Pour le SMRR : « *Certaines exceptions correspondent à des aménagements qui ne peuvent pas être réalisés ailleurs (équipements ou infrastructures d'intérêt général). Pour les autres exceptions, celles-ci ont été demandées par les chambres d'agriculture notamment, afin de ne pas « bloquer » le développement de l'activité agricole. Les activités extractives seront retirées de la liste des exceptions* ».

Conclusion partielle ;

La commission d'enquête considère indispensable de donner un caractère intangible au principe d'inconstructibilité dans les réservoirs à biodiversité à protection forte en limitant au strict minimum les exceptions à ce principe (les mêmes que pour les coupures vertes).

Il fait aussi noter la demande émanant du conseil départemental de l'Isère qui précise que le document d'orientation et d'objectifs (DOO) justifie l'absence de règle d'inconstructibilité dans les réservoirs de biodiversité d'enjeu régional ou local en raison de l'étendue de ces espaces qui peuvent couvrir des communes entières, que ce n'est pas le cas des ENS de l'Isère qui sont pourtant classés dans cette même catégorie et que les réservoirs de biodiversité à protection forte étant inscrits en zone inconstructible, Il est regrettable que les espaces naturels sensibles ne bénéficient pas de ce classement.

En complément la commission d'enquête a demandé au SMRR pourquoi les espaces naturels sensibles des départements ne figurent pas dans les réservoirs de biodiversité à protection forte, lorsque ces espaces sont bien identifiés?

Pour le SMRR : « *La liste des espaces figurant dans les réservoirs de biodiversité à protection forte a été validée politiquement.*

Concernant les ENS, ils sont de dimension très variable en fonction des départements. Les inscrire tous en protection forte ne serait pas adapté, mais une nouvelle rédaction va être proposée permettant de protéger plus strictement certains ENS »

Conclusion partielle :

Les espaces naturels sensibles sont, par définition, des espaces dont le caractère naturel est menacé et rendu vulnérable, actuellement ou potentiellement, soit en raison de la pression urbaine ou du développement des activités économiques ou de loisirs, soit en raison d'un intérêt particulier eu égard à la qualité du site ou aux caractéristiques des espèces végétales ou animales qui s'y trouvent. A ce titre la commission d'enquête estime nécessaire qu'ils figurent dans les réservoirs de biodiversité à protection forte lorsque ces espaces sont bien circonscrits.

Parmi les observations contestées par le SMRR certaines ont trait au sujet zones humides : Le conseil départemental du Rhône demande de répertorier les zones humides dans les réservoirs de biodiversité à protection forte pour mieux les protéger. Le SMRR répond « *qu'il maintient son choix qui est compatible avec les SDAGE/SAGE* ».

Le Parc du Pilat demande de mentionner en prescription que 100% des zones humides doivent être préservées et qu'il serait intéressant d'avoir une inconstructibilité stricte sur ces milieux en les faisant apparaître dans les réservoirs de biodiversité à protection forte car ils sont menacées par l'urbanisation. Le SMRR répond que « *le SCoT respecte le*

SDAGE avec la prescription demandant de compenser de 200 % des zones humides détruites, qu'ainsi les zones humides seront donc soit conservées, soit à défaut compensées au double et que cela permet de donner une certaine souplesse et une évaluation au cas par cas ».

ASER Vivre Ici Environnement signale que « le milieu humide du lit de la Sanne à Salaise sur Sanne, en zone dite Inspira, n'est mentionné nulle part » et que « c'est pourtant un élément fragile à protéger. » Le SMRR répond que « le SCoT impose une préservation des zones humides, en compatibilité avec le SDAGE et que le fait que le lit de la Sanne ne soit pas mentionné ne signifie pas qu'il ne sera pas protégé ».

En complément de ces contributions sur le sujet des zones humides la commission d'enquête a demandé au SMRR pourquoi elles ne figurent pas dans les réservoirs de biodiversité à protection forte, lorsqu'elles sont bien identifiées, et s'il n'est pas souhaitable de faire de ce sujet un chapitre particulier dans le DOO compte-tenu de leur importance alors que des dispositions sur les zones humides figurent dans le DOO à la fois en tant que réservoirs de biodiversité d'enjeu régional ou local et en tant qu'espace stratégique pour la ressource en eau

Pour le SMRR : « Pour les zones humides, le choix a été fait d'appliquer la loi et le SDAGE avec lequel le SCoT doit être compatible (obligation de compensation à 200 %...). Comme vous le soulignez, les zones humides revêtent un double enjeu (réservoirs de biodiversité et écrêtement/épuration de l'eau) ; c'est pourquoi il est apparu important de rappeler les prescriptions applicables selon les deux objectifs visés dans le SCoT. »

Conclusion Partielle :

Les zones humides qui abritent de nombreuses espèces végétales et animales se caractérisent par une biodiversité exceptionnelle. Par leurs différentes fonctions, elles jouent un rôle primordial dans la régulation de la ressource en eau, l'épuration et la prévention des crues. Néanmoins les zones humides continuent globalement à disparaître sur le territoire régional, malgré les mesures de protection en place.

Elles ont fait l'objet de plusieurs contributions de PPA ou d'association qui sollicitent soit l'inscription des zones humides dans les réservoirs de biodiversité à protection forte, soit leur préservation intégrale, soit une complémentation de leur identification.

La commission d'enquête considère ainsi que les zones humides doivent faire l'objet d'un traitement particulier sous la forme d'un chapitre spécifique dans le DOO en intégrant les mesures figurant actuellement aux différents endroits du DOO et en les structurant. A minima la commission d'enquête demande l'inscription des zones humides dans les réservoirs de biodiversité à protection forte lorsque celles-ci sont bien identifiées.

D'autres observations parmi celles contestées par le SMRR concernent les corridors écologiques.

Ainsi pour la Chambre d'Agriculture de l'Isère « l'inconstructibilité stricte dans les corridors écologiques (ou dans les réservoirs de biodiversité) dans les PLU pourrait avoir des conséquences sur des exploitations qui n'auraient pas de possibilité autre et le système « JERC » ne doit pas concerner les constructions agricoles ». La Chambre d'Agriculture du Rhône est également « opposée à l'application du système JERC pour les bâtiments agricoles dans les réservoirs de biodiversité. »

Le SMRR répond « qu'il maintient son choix dans un souci de cohérence pour la préservation des corridors et réservoirs de biodiversité, les bâtiments agricoles ayant aussi un impact (comme n'importe quel bâtiment). »

La Chambre d'Agriculture de la Loire demande également que « *l'interdiction de toute urbanisation nouvelle dans les corridors écologiques mis à part [...] ne concerne pas la construction et l'extension de bâtiments agricoles, hormis dans les corridors constitués de fines bandes et qu'il est important de prescrire une hiérarchisation stricte des corridors écologiques afin d'éviter une inconstructibilité totale dans l'ensemble de ces derniers* ».

Le SMRR répond que « *pour protéger les corridors, il est nécessaire d'interdire toutes les constructions et que les corridors délimités en annexe du DOO sont de plus très contraints par l'urbanisation et donc avec de faibles largeurs.* »

Conclusion partielle :

La commission d'enquête rejoint l'analyse du SMRR dans la mesure où les corridors écologiques sont des axes de déplacement indispensables à la faune et leur préservation est fondamentale au maintien de la fonctionnalité écologique. Pour la commission d'enquête cela implique que ces corridors soient strictement inconstructibles et que les exceptions à ce principe soient strictement limitées (les mêmes exceptions que pour les coupures vertes ou pour les réservoirs à biodiversité forte).

Plus globalement, l'article L141-10 du code de l'urbanisme permet dans le DOO de préciser les limites entre territoire urbain et trame verte, dans les secteurs où les enjeux de préservation de la trame verte sont les plus forts, au regard des continuités écologiques, du fonctionnement de l'activité agricole, ou de la menace de la pression urbaine.

La commission d'enquête a demandé pourquoi le SMRR n'a pas utilisé cette possibilité offerte par l'article L141-10 de manière à conforter les ambitions du projet de SCoT dans le domaine de la préservation de la trame verte ?

Pour le SMRR : « *Le SCOT a identifié les secteurs d'enjeux de préservation des corridors écologiques avec l'aide de zooms cartographiques.* »

Conclusion partielle :

La commission d'enquête considère la réponse du SMRR satisfaisante dans la mesure où l'ensemble des zooms cartographiques a un caractère prescriptif, ce qui devra être bien spécifié dans l'ensemble des documents.

Le projet de SCoT décline dans son DOO les prescriptions et recommandations de nature à garantir la protection sur le long terme des différents types d'espaces naturels présents sur le territoire ainsi que leur fonctionnalité écologique. Une cartographie intitulée : Principe de préservation de la trame verte et bleue où ces différents types d'espaces naturels à protéger sont justement répertoriés l'illustre en fin du chapitre.

La commission d'enquête demande au SMRR comment il fait le lien entre l'objectif de maintien ou d'amélioration de la fonctionnalité écologique des espaces naturels décliné en mesures dans le DOO avec le principe de préservation de la trame verte et bleue, concept apparaissant uniquement au niveau de la cartographie ?

Pour le SMRR : « *Le principe de préservation de la trame verte et bleue correspond à l'objectif de maintien ou d'amélioration de la fonctionnalité écologique des espaces naturels. La trame verte et bleue correspond à un outil d'aménagement du territoire (issu du Grenelle de l'environnement) qui trouve sa correspondance écologique dans la notion de fonctionnalité écologique.* »

Conclusion partielle

La commission d'enquête considère que cette corrélation doit être explicite dans le DOO.

Elle considère indispensable de donner un caractère intangible au principe d'inconstructibilité dans les réservoirs de biodiversité à forte protection et dans les corridors écologiques en limitant les exceptions au strict minimum (les mêmes que pour les coupures vertes).

6-6-3. Ressource en eau / Assainissement

« Les diverses pressions qualitatives et quantitatives sur les ressources en eau superficielle et souterraine menacent la pérennité de la ressource en eau sur le territoire des rives du Rhône. Pourtant, les perspectives ambitieuses de développement du territoire en termes de croissance de la population et de développement économique ne peuvent être imaginées sans un mode de gestion efficace et durable de la ressource en eau. En compatibilité avec les objectifs du SDAGE et des SAGE, le projet poursuit les objectifs suivants :

- Maîtriser, d'une manière générale, les consommations des populations, des entreprises, en optimisant le fonctionnement des réseaux existants et en encourageant l'évolution des comportements individuels.
- Garantir la protection des espaces stratégiques pour la ressource en eau : les captages d'alimentation en eau potable et les zones stratégiques actuelles et futures (zones de sauvegarde), les abords des cours d'eau et les zones humides.
- Promouvoir la sécurisation de l'approvisionnement en eau potable, en améliorant en particulier l'interconnexion des réseaux pour les territoires qui ne sont pas interconnectés.
- Assurer l'adéquation entre les besoins en eau potable générés par le développement résidentiel et économique et les capacités d'approvisionnement du territoire en fixant les conditions de développement de certains territoires potentiellement déficitaires à moyen ou long terme (sécurisation de l'approvisionnement par interconnexion ou recherche de nouvelles ressources, amélioration du rendement, ...).
- Assurer l'adéquation entre les besoins de traitement des effluents générés par le développement résidentiel et économique et les capacités de traitement du territoire en fixant les conditions de développement de certains territoires potentiellement problématiques à moyen ou long terme (extension de la station d'épuration, amélioration des rendements, raccordement à une autre step, ...).
- Accompagner les démarches de gestion intégrée des bassins versants, concourant notamment à l'amélioration de la qualité des eaux superficielles et souterraines, mais également à l'optimisation de leur gestion quantitative. »PADD

L'enjeu sur la ressource en eau est d'autant plus important que cette ressource n'est pas inépuisable et que les conséquences du réchauffement climatique sont d'ores et déjà perceptibles, en particulier sur les ressources, en eau à travers des épisodes de sécheresse plus nombreux et plus intenses.

Pour atteindre les objectifs du PADD, le DOO énonce les mesures à mettre en œuvre, notamment dans les documents d'urbanisme (PLU, PLUi), relatives :

- à la préservation des zones de sauvegarde identifiées au sein des ressources stratégiques au regard de leurs usages actuels et futurs par chacune des structures de gestion de la ressource en eau ou dans les SAGE ;
- à la protection des espace de prélèvement de la ressource en eau potable (notamment les zones d'alimentation des captages) ;
- à la nappe alluviale du Rhône court-circuité de la plaine de Péage de Roussillon et aux SAGE ;
- à la protection des zones humides et des espaces de bon fonctionnement des cours d'eau ;

- *à la gestion quantitative de la ressource en eau ainsi qu'à la gestion des eaux usées et pluviales.*

Les observations émanant des PPA sur le thème de la ressource en eau sont très peu nombreuses (quatre) : deux du Parc du Pilat, une du département du Rhône et une de la chambre d'agriculture de la Drôme. Elles sont suivies d'effet positif dans les réponses du SMRR pour trois d'entre elles.

La majeure partie des réserves, observations et remarques sur ce thème (une trentaine) proviennent des contributions reçues dans le cadre de l'enquête publique (d'individus, d'associations ou de PPA hors délai), les éléments essentiels provenant des contributions de la Commission Locale de l'Eau (CLE) du SAGE Bièvre, Liers, Valloire et de la FRAPNA Isère.

En dehors de ces deux contributions, la plupart des observations faites sont suivies d'effet positif dans les réponses du SMRR.

Il faut noter que les Chambres d'agriculture de la Drome et du Rhône demandent que la réalisation des ouvrages hydrauliques nécessaires à l'exploitation agricole (prises d'eau pour canalisation d'irrigation, voire pour retenue collinaire) soit ajoutée dans les exceptions à l'inconstructibilité prévue dans une bande tampon de 10 m. de part et d'autre des berges des cours d'eau. Le SMRR est d'accord, tout en précisant, à juste titre, que ces ouvrages hydrauliques ne sont autorisés par le Préfet que s'ils n'entravent pas le bon fonctionnement des cours d'eau.

Conclusion partielle :

La commission d'enquête considère que la possibilité de réaliser des ouvrages hydrauliques nécessaires à l'exploitation agricole peut constituer une exception à l'inconstructibilité prévue dans la bande tampon de 10m de part et d'autre des cours d'eau. L'implantation de ces ouvrages devra suivre la procédure réglementaire.

La contribution de la CLE du SAGE Bièvre, Liers, Valloire comprend des demandes de modifications rédactionnelles du rapport de présentation et du DOO pour mieux prendre en compte les dispositions du SAGE, que ce soit dans l'objectif de préservation de la qualité des eaux de la nappe profonde de la molasse (une prescription supplémentaire est sollicitée pour la zone de recharge de la nappe) ou dans l'objectif de préservation de l'équilibre quantitatif des ressources en eau du bassin versant (en particulier pour le respect des volumes d'eau disponibles).

Ces demandes de modifications rédactionnelles sont suivies d'effet positif dans les réponses du SMRR.

La contribution de la CLE du SAGE Bièvre, Liers, Valloire comprend également des demandes relatives à la réduction de l'artificialisation des sols et de ses impacts : ainsi la CLE souhaite qu'il soit précisé que, sur le périmètre du SAGE Bièvre Liers Valloire, l'objectif est de privilégier au maximum l'infiltration des eaux tout en veillant à la qualité des eaux infiltrées. Le SMRR est d'accord pour retenir la proposition sur l'ensemble du territoire.

La CLE demande également de rajouter dans le DOO (dans le texte et sur la carte avec une légende différente des zones de sauvegarde pour l'eau potable) les zones de recharge de la nappe de la molasse identifiées dans le projet de SAGE, pour mieux répondre à l'objectif de préservation de la qualité des eaux de cette nappe profonde et de faire pour ces zones de recharge des prescriptions distinctes des prescriptions relatives aux zones de sauvegarde.

Le SMRR est d'accord pour rajouter les zones de recharge des nappes des deux SAGE et d'élaborer une prescription pour la nappe de recharge de la molasse.

Conclusion partielle :

La commission d'enquête trouve les propositions sur la nappe de la molasse pertinentes et considère que le rajout dans le DOO et l'établissement d'une prescription doit concerner les nappes d'eau souterraine des deux SAGE.

La contribution de la CLE comporte aussi des demandes relatives à la gestion des eaux pluviales: ainsi la CLE souhaite qu'il soit précisé que « sur le périmètre du SAGE Bièvre Liers Valloire, l'objectif est de privilégier au maximum l'infiltration des eaux tout en veillant à la qualité des eaux infiltrées. »

Le SMRR est d'accord pour retenir la proposition sur l'ensemble du territoire.

Le syndicat isérois des rivières Rhône aval (SIRRA) propose que « la limitation du ruissellement soit plus prescriptif au DOO, en ajoutant la prise en compte des schémas directeurs des eaux pluviales, lorsqu'ils existent. » Le SMRR en est d'accord.

La CLE du SAGE souhaite également que le DOO soit « plus prescriptif concernant la dés-imperméabilisation afin de s'assurer que des actions de désimperméabilisation seront mises en place sur son périmètre. »

Le SMRR répond que « c'est un choix politique et que le SCoT est compatible avec le SAGE aujourd'hui sur ce point. »

ASER Vivre ici Environnement estime « nécessaire d'inscrire en prescription générale à tout le SCoT l'impossibilité d'une quelconque nouvelle implantation foncière, et la prescription de récupération d'espaces fonciers (industrie, commerce...) pour les revaloriser en espaces naturel et potentiellement agricoles. »

Le SMMR répond que « l'objectif "zéro artificialisation nette" est en débat actuellement au niveau national mais ne s'impose pas encore réglementairement. Pour le moment, le SCoT réduit déjà de moitié le rythme de consommation des terres agricoles. »

La CLE souhaite également que le DOO soit plus prescriptif concernant la dés-imperméabilisation afin de s'assurer que des actions de désimperméabilisation seront mises en place sur son périmètre. Le SMRR répond que « c'est un choix politique et que le SCoT est compatible avec le SAGE aujourd'hui sur ce point. »

En complément sur ce dernier sujet, la commission d'enquête a demandé au SMRR si le DOO ne doit pas être plus prescriptif dans le domaine de l'imperméabilisation des sols sur tout le territoire des rives du Rhône.

Pour le SMRR : « Le SCoT est compatible avec les orientations du SDAGE qui dans ce domaine incitent à ce que les documents de planification d'urbanisme (SCoT et PLU) prévoient, en compensation de l'ouverture de zones à l'urbanisation, la dés-imperméabilisation de surfaces déjà aménagées (disposition 5A-04). »

Conclusion partielle :

La commission d'enquête constate que le DOO a repris la disposition du SDAGE relative à la compensation de l'imperméabilisation (objectif cible : de 150% en surface, et non pas en volume – à rectifier-) et qu'il indique que les PLU/PLUi pourront identifier des secteurs de dés-imperméabilisation. Néanmoins la commission d'enquête considère que le DOO devrait être plus prescriptif en la matière notamment en prenant en compte les schémas directeurs d'eaux pluviales lorsqu'ils existent, en préconisant plus explicitement la réalisation de zonages d'assainissement des eaux pluviales et en visant l'objectif de « zéro artificialisation nette ».

Elle estime que l'intégration d'un objectif, sur l'ensemble du territoire, de privilégier au maximum l'infiltration des eaux tout en veillant à la qualité des eaux infiltrées est pertinent.

Plus généralement la commission d'enquête a demandé de quelle manière le SMRR compte prendre en compte les dispositions figurant dans les SAGE approuvés et en projet, et notamment celles proposées par la CLE du SAGE Bièvre Liers Valloire, que ce soit sur le volet quantitatif ou qualitatif de la ressource en eau et si certaines des dispositions du SAGE Bièvre Liers Valloire ne pourraient d'ailleurs pas être extrapolées sur l'ensemble du territoire des rives du Rhône.

Pour le SMRR : *« Les orientations du SAGE Bièvre Liers Valloire, en lien avec l'urbanisme, ont été intégrées dans le SCOT. Celles du projet de SAGE Bas Dauphiné plaine de Valence ont été anticipées également. L'extrapolation des mesures ne serait pas forcément judicieuse car les orientations sont adaptées à des problématiques spécifiques de bassins versants, identifiées suite à plusieurs années d'études et de travail. »*

Conclusion partielle :

La commission d'enquête considère qu'il convient d'optimiser l'intégration au projet de SCoT des dispositions des SAGE approuvés et en projet, notamment de celles du SAGE Bièvre Liers Valloire au regard de sa contribution en extrapolant sur tout le territoire des rives du Rhône les dispositions non spécifiques au périmètre du SAGE comme celle qui consiste à privilégier au maximum l'infiltration des eaux tout en veillant à la qualité des eaux infiltrées.

Dans sa contribution la FRAPNA Isère commence par énoncer les enjeux de préservation de la ressource en eau sur le territoire des rives du Rhône tant sur l'aspect quantitatif que qualitatif à partir des données du SDAGE Rhône-Méditerranées et des documents du projet de SCoT. Elle précise que « certains points auraient mérités des données actualisées » et que « la collectivité tend parfois à relativiser la gravité du problème. » Elle prend comme exemple le fonctionnement des dispositifs d'assainissement.

Le SMRR répond que *« le SCoT intègre un garde-fou concernant la conformité des stations existantes et futures. En effet, il revient à la commune ou à l'EPCI de confirmer la conformité de leur projet inscrit dans le PLU(i) avec une capacité suffisante en assainissement. Toute insuffisance entraîne de fait un gel du développement urbain (habitat comme activités). »*

Puis la FRAPNA Isère indique que « l'analyse de la compatibilité du projet de SCoT avec le SDAGE, notamment concernant la gestion quantitative de la ressource en eau et la qualité des milieux aquatiques, laisse clairement à désirer, dans la mesure où le document déclare que le SCoT prévoit certains projets qui pourraient rendre incompatibles le SCoT avec le SDAGE, sans développer, tout en déclarant que les prescriptions du SCoT permettront de limiter les risques. Mais lesquelles ? Et de quelle façon ? »

Elle cite le SCoT :

« Certains projets économiques peuvent présenter un risque d'incidence sur la qualité de la ressource en eau (impact potentiel sur des captages, zones de sauvegarde ou sur des cours d'eau) et par conséquent un risque d'incompatibilité avec les orientations du SDAGE (ex : la ZIP Inspira, Axe 7 ou encore la zone d'activités de Lombardières / Le Mas à proximité du ruisseau d'Aumas). Des projets routiers sont également susceptibles de présenter un impact sur la qualité de la ressource en eau par des incidences potentielles sur des cours d'eau tels que le Rhône ou la Galaure (ex : échangeurs en Porte de DrômArdèche, les franchissements routiers sur le Rhône, le projet de mise à 2X2 voies de la RD519 de Chanas à Rives).

Néanmoins, les prescriptions du SCoT permettront de limiter les risques d'atteinte à la ressource en eau. »(Rapport de présentation, 3., p. 22) ».

Pour le SMRR : « Les projets qui vont se développer sur le territoire n'étant pas connus avec précision, et le SCoT laissant certaines exceptions à certaines prescriptions, il est possible que certains projets puissent présenter à leur échelle une incompatibilité. Cela relèvera d'une gestion au cas par cas dans le cadre des procédures réglementaires en vigueur. Toutefois, le SCoT encadre de manière globale les projets et ces risques devraient être limités. »

La FRAPNA Isère précise également que l'« e raisonnement est identique en matière de gestion quantitative de la ressource en eau » et cite le SCoT : « Le territoire dispose majoritairement d'une ressource suffisante pour assurer les besoins liés au développement résidentiel. Quelques secteurs de vigilance où les besoins en eau nécessitent d'être réduits, ont cependant été mis en évidence. La disponibilité de la ressource en eau n'a pas pu être évaluée vis-à-vis du développement économique. Une vigilance est donc à apporter sur ce point. En effet, certains projets économiques pourraient présenter une incompatibilité avec les orientations du SDAGE au regard des incidences potentielles sur la gestion quantitative de la ressource en eau (ZIP Inspira en lien avec les conflits d'usage de la nappe alluviale du Rhône court-circuité). (Rapport de présentation, 3., p. 23) »
Pour la FRAPNA Isère, « force est de constater que la compatibilité du document avec le SDAGE n'est pas démontrée. »

Pour le SMRR : « Les prescriptions du SCoT sont compatibles avec les orientations du SDAGE, mais cela ne suffit pas à garantir la compatibilité des projets avec le SDAGE. Cela relèvera d'une gestion au cas par cas dans le cadre des procédures réglementaires en vigueur. Toutefois, les prescriptions du SCoT devraient permettre de limiter les risques d'incompatibilité. »

Conclusion partielle :

La commission d'enquête souligne par ailleurs que le PADD fixe comme objectifs un niveau de développement urbain et économique adapté aux capacités de systèmes locaux d'alimentation en eau potable et à la capacité et à la performance des systèmes d'assainissement. Elle estime qu'on ne peut pas exclure que certains projets économiques ou routiers auront un impact potentiellement négatif sur la ressource en eau mais que ces projets feront chacun l'objet de procédure réglementaire et d'examen détaillés qui permettront de les éviter, de les réduire ou de les compenser. Elle considère que l'ensemble des dispositions du projet de SCoT est de nature à prévenir et limiter ces impacts.

D'autre part, la FRAPNA Isère rappelle que l'atteinte du bon état des masses d'eau est une obligation incombant à l'Etat français et que leur dégradation est une violation du principe de non dégradation de l'état des masse d'eau prescrit par la Directive cadre sur l'eau, la « détérioration de l'état » d'une masse d'eau de surface étant établie dès que l'état d'au moins l'un des éléments de qualité au sens de l'annexe V de ladite directive se dégrade d'une classe - même si cette dégradation ne se traduit pas par une dégradation de classement, dans son ensemble, de la masse d'eau.

Pour la FRANA Isère « la façon dont le SCoT appréhende cette problématique est totalement déconnectée des exigences du droit européen et de la rigueur de sa jurisprudence et, étant donné les difficultés déjà rencontrées, il semblera difficile d'atteindre le bon état des masses d'eau sans une politique d'aménagement plus ambitieuse d'un point de vue environnemental; mais surtout moins permissive. »

Enfin, elle précise que « la nécessité de préserver la ressource en eau n'est pas suffisamment prise en compte dans le cadre du PADD et qu'au regard de l'importance des enjeux sur ce territoire ; la réduction de la consommation en eau et des pollutions de cette ressources auraient dû être un objectif à part entière clairement affiché », que « seul l'objectif 2.1 évoque la problématique, mais sans traitement spécifique de la problématique ; mais surtout, sans qu'il soit question de « réduction » des impacts, » que « l'augmentation de la population sur ce territoire laisse craindre au contraire une aggravation des pressions sur cette ressource extrêmement vulnérable. »

Pour l'ensemble des raisons qu'elle a exposées, dont celles relatives à la préservation de la ressource en eau, « la FRANA Isère exprime un avis défavorable au projet de SCoT. »

Pour le SMRR : « *Le SCoT est un document qui traite d'un panel de thématiques très important. La question de la ressource en eau est intégrée dans un grand objectif "environnement", comme la question du logement social est intégrée dans un grand objectif "habitat". Cela ne signifie pas pour autant que ces sujets soient moins stratégiques que d'autres. Faire de chaque sujet un objectif en soi n'apporterait pas plus de visibilité non plus à chacun. Concernant la réduction des impacts, il est rappelé que les objectifs de croissance de population ont été diminués par rapport au précédent SCoT et les objectifs de production de logements dans les villages ont été modulés pour tenir compte de la disponibilité de la ressource en eau (comme dans la Galaure par exemple). L'augmentation de la population sur le territoire s'accompagne d'une meilleure efficacité des réseaux et de changements de pratique pour l'eau potable, mais aussi par l'agriculture, l'industrie,... ce qui permet de fait de dégager de nouvelles capacités d'accueil de population. Concernant le bon état d'atteinte des masses d'eau, le SCoT n'est pas le document approprié. Cela relève plutôt des contrats de rivières et SAGE qui ont bien été intégrés dans la démarche de révision, comme tend à le prouver l'absence de réserves de la part des deux SAGE du territoire, qui ont été consultés volontairement par le SMRR au même titre que les PPA (les SAGE n'étant pas eux-mêmes des PPA).* »

Conclusion partielle

Pour la commission d'enquête les objectifs poursuivis par le projet de SCoT en matière de ressource en eau et d'assainissement sont clairement exprimés dans le PADD et appropriés à l'ambition du projet. Néanmoins elle estime que les dispositions énoncées dans le DOO, pour l'atteinte de ces objectifs, qui sont essentiellement conçues pour garantir la compatibilité du projet avec le SDAGE Rhône-Méditerranée 2016-2021 et les SAGE, nécessitent d'être entièrement restructurées afin qu'elles soient mieux corrélées aux objectifs.

6-7- LES DÉCHETS ET LES CARRIÈRES

6-7-1 : - les déchets :

Les déchets sont à considérer tout à la fois comme des risques potentiels (traités comme tels – cf infra en 6-9 du présent rapport – risques/nuisances) mais également comme l'occasion d'un changement de modèle de développement à repositionner au cœur de l'économie circulaire. Tel est le constat partagé (diagnostic) par l'ensemble des acteurs du territoire en rappelant quelles sont les compétences et les structures de gestion des déchets, leurs prises en compte par les Plans départementaux, et le développement à initier, voire poursuivre s'agissant du tri sélectif et de leur valorisation. On rappellera brièvement que la gestion de ces déchets (collecte/traitement/transfert éventuel) relève des intercommunalités (SIRCTOM, SYTRAD, Vienne-Condrieu-Agglomération, SYMCO, SICTOM des pays de la Bièvre) qui peuvent assurer pour certaines l'intégralité des services qui y sont liés, pour d'autres les déléguant en partie ou totalité à des établissements publics de coopération intercommunale auxquels elles adhèrent. Plusieurs documents de

cadrage réalisés par les départements complètent le dispositif et sont à prendre en compte : 4 plans départementaux d'élimination des déchets ménagers et assimilés (PDEMA) ou plans de prévention et de gestion des déchets non dangereux (PPGDND).

Plusieurs niveaux de prise en charge sont identifiés, tels ; **1** - la collecte du tri sélectif (plastique, fer, aluminium, papiers, cartons et verre) instaurée sur l'ensemble du territoire (installation de points d'apport volontaires pour la collecte sélective ou porte à porte) à l'exclusion de la Fraction Fermentescible des Ordures Ménagères (FFOM) concernant les seuls départements de l'Isère et de la Drôme, **2** - la valorisation d'une partie importante des déchets inertes comme matériaux de construction de travaux publics (remblais, assise de chaussées, etc.), **3** - la valorisation des déchets non dangereux du bâtiment par développement de centres de tri spécifiques, **4** - la présence d'un centre de tri mécano-biologique en fonctionnement sur la commune de Saint-Barthélémy-de-Vals traitant des déchets résiduels des ménages des départements de la Drôme et de l'Ardèche, **5** - les plateformes de compostage permettant la fabrication d'un compost utilisable en agriculture (commune de Pélussin, commune de Salaise-sur-Sanne). La commune de Salaise-sur-Sanne accueille également un centre de traitement thermique avec valorisation énergétique composé de 3 unités d'incinération complété d'une unité d'incinération des Déchets d'Activités de Soins à Risques Infectieux (DASRI). **6** - une unité de méthanisation sur la zone de Munas à Ardoix depuis 2016. Un projet de méthanisation agricole se dessine également à Eysin-Pinet (Agglomération n°5 - le magazine de Vienne-Condrieu-Agglomération. Enfin, en lien avec le Grand Projet Régional Rhône-Médian, de nombreuses autres ressources mobilisables sont mises en évidence dans le cadre des réflexions liées à l'écologie industrielle : Combustibles Solides de Récupération (CSR), processus de » méthanisation et de méthanisation, récupération de chaleur fatale etc...

L'état initial de l'environnement reprend en les précisant les dispositifs mis en œuvre. La synthèse des atouts et faiblesses fait ressortir: **1** - Une collecte sélective engagée sur tout le territoire, de nombreux équipements et centres de traitements des déchets, des plans de prévention mis en œuvre qui participent de l'amélioration et du développement.

Il reste toutefois qu'est constatée une gestion globale rendue difficile par la multiplicité des structures et des compétences, un déficit de centres de compostage de déchets verts, des transferts de déchets importants en distance, une production de déchets à réduire et valorisation des déchets à accroître.

Le PADD fait donc valoir la nécessité d'avoir à développer les outils permettant d'atteindre un objectif tenant compte du contexte actuel, répondant à l'exigence d'une prise en compte de l'environnement et de son corollaire, le changement du modèle de développement. Le concept d'économie circulaire est à développer. Il s'agit à la fois de réduire la production de déchets à la source mais également de les considérer comme une ressource valorisable d'un point de vue économique et énergétique. Cela implique de mettre en relation les entreprises entre elles : l'organisation des espaces d'accueil des entreprises est à reconsidérer, outre bien entendu les questions de réseaux numériques et de réseaux d'eau brute. Les actions du Grand Projet Régional traduisent de manière opérationnelle ces objectifs de développement d'écologie industrielle et de valorisation énergétique des déchets (méthanisation)

Porter une réflexion sur les modalités de prise en charge des déchets en compatibilité avec les objectifs de croissance démographiques visés, savoir :

aménagement de nouveaux équipements de traitement des déchets (BTP notamment), reconversion des sites de stockage,...

L'identification des besoins de traitement des déchets est indispensable et le SCoT (les marges de manœuvre du SCoT sont limitées dans ce domaine) pourra ainsi réserver les espaces nécessaires à leur mise en place dans le cadre du DOO.

Le DOO note que le territoire des Rives du Rhône ne prend en charge que partiellement la valorisation des déchets ménagers qu'il produit. Il propose plusieurs pistes de réflexion :

- Mettre en place des démarches visant à réduire la production de déchets à la source, à développer la collecte et le tri sélectif,
- Compléter le réseau de déchetteries par l'extension et l'aménagement de nouveaux sites (les documents d'urbanisme doivent dégager les espaces nécessaires à leur implantation, lorsqu'il existe un projet identifié).
- Prévoir de nouvelles opérations d'aménagement des emplacements collectifs pour le tri et la collecte des déchets ménagers, de même que les structures spécifiques

adaptées aux besoins des artisans dans les grandes zones d'activités,

 L'organisation spatiale des espaces d'accueil des entreprises est à reconsidérer en prenant compte d'une forme de mutualisation (rapprochement des entreprises entre elles, espaces et services, complémentarité des usages...etc... Le SCoT pourra ainsi réserver les espaces nécessaires à leur mise en place dans le cadre du DOO (PADD page 39).

Les actions conduites dans le cadre du Grand Projet Régional traduisent de manière opérationnelle ces objectifs de développement d'écologie industrielle, de valorisation énergétique des déchets (méthanisation).

Le MONDE du 11 juillet 2019

Projet de loi sur l'économie circulaire : - le gouvernement devait présenter, mercredi, un projet de loi censé réduire la production des déchets.

En treize articles, le projet de loi propose plusieurs axes qui doivent permettre de « stopper le gaspillage, d'améliorer la collecte pour lutter contre les dépôts sauvages, de mobiliser les industriels pour transformer les modes de production, d'informer pour mieux consommer ». A noter :

L'extension du principe pollueur-payeur : « *les entreprises devront s'organiser entre elles pour créer un éco-organisme qui gèrera financièrement leurs déchets et les incitera à mieux concevoir leurs produits* ».

Mise en place d'une filière REP pour le secteur du bâtiment, secteur le plus producteur de déchets (3,4 tonnes/an viennent du secteur du bâtiment sur l'équivalent de 4,6 tonnes de déchets produits par an et par personne),

Lutte contre le gaspillage (électrique, électronique) et retour de la consigne... sont les points principaux des réflexions menées et à mettre en place dans un avenir proche.

La commission d'enquête note que cette problématique n'est pas soulevée par les Personnes Publiques Associées (PPA) alors qu'elle est l'un des enjeux majeurs à échéance 2040, en raison de la croissance prévue de la population et des exigences qui y sont liées (maîtrise des filières, exigence du tri sélectif, consigne, collectes, autant d'exigences environnementales liées au Grenelle, maîtrise du foncier économique, etc...).

Le DOO, qui reprend les axes de réflexion posés par le PADD, n'émet qu'un ensemble de recommandations. Il est toutefois évoqué les actions conduites dans le cadre du Grand Projet Régional, lequel traduit « *de manière opérationnelle ces objectifs de développement d'écologie industrielle, de valorisation énergétique des déchets* », sans que ne soient précisés les grandes lignes directrices de ces objectifs.

Conclusion partielle :-

La commission d'enquête propose que soient déclinées les actions afférentes au sujet dans les différents documents de présentation au public ; s'agissant de ce qui relève du territoire, faire apparaître s'ils existent les sites d'ores et déjà identifiés par le SCoT (hors existants) susceptibles d'accueillir sur la période couverte (2020 – 2040) ce type d'installations et intégrer dans un schéma de développement économiques les réserves foncières correspondant à ces projets.

6.7-2 : - Les carrières :

De nombreuses carrières sont présentes et exploitées sur le territoire du SCoT, s'inscrivant dans le cadre de schémas départementaux des carrières. Ressources à faible valeur ajoutée, leur rentabilité passe par une exploitation de proximité limitant les coûts financiers et énergétiques. Dans le territoire des Rives du Rhône, ce sont principalement des

sables et des graviers qui sont exploités à Albon et Andancette. Ces exploitations s'inscrivent dans le cadre des schémas départementaux ainsi que dans le cadre régional « matériaux de carrières » validé en 2013 par l'ex-DREAL Rhône-Alpes. Si ces documents visent à réduire l'exploitation des matériaux alluvionnaires en privilégiant l'exploitation des roches dites massives ou matériaux recyclés dans les projets de grandes infrastructures, le constat est fait de ce qu'à l'horizon 2024, les besoins du territoire ne seront plus assurés par les capacités maximales du territoire (source : Union Nationale des Industries de Carrières et matériaux de construction – UNICEM). L'Etat initial de l'environnement précise ainsi que l'ensemble des carrières dites alluvionnaires produisent en moyenne 1,2 millions de tonnes/an sur les 12 dernières années alors que l'évaluation des besoins actuels, nécessaires à la construction, ressort entre 1,7 et 2,2 millions de tonnes, soit un besoin par habitant de 6,3 à 8 tonnes/an. Cette progression marque toutes les limites d'un approvisionnement fondé sur l'exploitation traditionnelle du territoire.

Le cadre régional « matériaux et carrières » élaboré par la DREAL en 2013 a identifié un enjeu « d'approvisionnement sur le long terme des bassins régionaux de consommation par la planification locale et la préservation des capacités d'exploitation des gisements existants ». Dans cette perspective, le recyclage des matériaux du BTP et l'identification de gisements de matériaux alternatifs aux granulats naturels pourraient compenser, pour partie, de nouvelles extractions.

Au regard des besoins du territoire, le déficit en matériaux se situe dans une fourchette allant de 300.000 tonnes à 800.000 tonnes/an, actuellement comblé par des carrières localisées au sud du territoire, à proximité de Valence (source : état initial de l' (source : état initial de l'environnement).

Véritable problématique dans le cadre du développement du territoire, les sources d'approvisionnement en matériaux (carrières) doivent désormais intégrer les composantes environnementales et se situer au cœur de projet SCoT (intégration des enjeux énergétiques). Ces objectifs doivent orienter les choix en matière d'aménagement afin de faire évoluer les modèles de développement vers des modèles plus novateurs et intégrateurs, adaptés aux capacités du territoire.

Le PADD promeut une exploitation raisonnée des carrières, satisfaisant aux besoins locaux, mais intégrant nécessairement des objectifs de recyclage importants afin de limiter l'exploitation des carrières.

Le DOO reprend cet objectif en rappelant que les 5 départements compris dans le périmètre du SCoT sont dotés d'un schéma départemental des carrières (SDC), qui prend en compte les besoins en matériaux, la protection des paysages, des sites et des milieux naturels sensibles et émet en conséquence les prescriptions suivantes : Le SCoT autorise les exploitations de carrières et leurs extensions dès lors qu'elles respectent les préconisations environnementales des documents, qu'elles ne soient pas incohérentes avec les autres prescriptions du DOO (limitativement énumérées – pages 76 du DOO),

□ **Les PLU identifieront dans les documents cartographiques, conformément à l'article R151-34 du code de l'urbanisme, les secteurs à proximité des carrières existantes permettant, si les ressources géologiques sont encore disponibles, la poursuite de l'activité. L'implantation ou l'extension de carrières dans les secteurs cartographiés, devra faire l'objet d'étude d'impact prenant en compte l'ensemble des enjeux identifiés, ainsi des prescriptions suivantes :**

□ **1 – être situés en dehors d'un réservoir de biodiversité à forte protection, hormis si le porteur de projet démontre l'absence d'incidence sur les espèces présentes dans ces espaces, 2 – être situés en dehors des zones de sauvegarde pour la ressource en eau potable, hormis si le pétitionnaire démontre qu'il est en mesure de préserver la ressource en eau, 3 – être situés à moins de 20 km d'un axe routier structurant ou d'une desserte multimodale.**

La commission d'enquête note qu'au titre des prescriptions, le SCoT autorise les exploitations de carrières et leurs extensions dès lors qu'elles respectent les préconisations environnementales de ces documents, qu'elles ne soient pas incohérentes avec les autres prescriptions du DOO (limitativement énumérées). Conformément à l'article R151-34 du code de l'urbanisme, les PLU/PLUi identifieront dans leurs documents graphiques les secteurs concernés et l'éventuelle implantation sur ces secteurs de carrières (ou leurs extensions) devra faire l'objet d'une étude d'impact.

Les prescriptions se complètent d'un ensemble de recommandations, notamment lorsque la remise en état à usage agricole est prévue dans les secteurs identifiés comme stratégiques pour permettre de retrouver un potentiel agronomique équivalent (compensation).

Ces recommandations font l'objet de plusieurs observations de la part des Chambres d'Agriculture .

En regard des observations des Chambres d'Agriculture (quantifier les zones d'extraction), la commission d'enquête note que l'Etat initial de l'environnement précise que l'ensemble des carrières dites alluvionnaires produisent en moyenne 1,2 millions de tonnes/an sur les 12 dernières années alors que l'évaluation des besoins actuels, nécessaires à la construction, ressort entre 1,7 et 2,2 millions de tonnes, soit un besoin par habitant de 6,3 à 8 tonnes/an. Le déficit en matériaux est précisé et se situe dans une fourchette allant de 300.000 tonnes à 800.000 tonnes/an, actuellement comblé par des carrières localisées au sud du territoire, à proximité de Valence (source : état initial de l'environnement (page 6).

Conclusion partielle : -

Cette progression marque toutes les limites d'un approvisionnement fondé sur l'exploitation traditionnelle en granulats et sables du territoire. L'implantation ou l'extension de carrières dans les secteurs d'ores et déjà cartographiés pourraient faire l'objet d'un tableau exhaustif tenant compte de l'ensemble des enjeux identifiés et des prescriptions qui y sont relatives.

6-8 - LES RISQUES ET NUISANCES, Y COMPRIS ROUTIERS, BRUITS, POLLUTIONS

Le PADD réaffirme la volonté du SCoT d'avoir à intensifier ses efforts pour faire évoluer les modes de développement d'un territoire riche de potentialités (démographique, économique, industrielle) mais très largement concerné par les risques naturels, industriels et technologiques en accompagnant ce développement de composantes environnementales et paysagères, savoir la mise en œuvre des objectifs suivants :

1. Limiter la vulnérabilité et l'exposition des populations aux risques et nuisances d'aujourd'hui comme de demain des risques naturels (inondations, ruissellements), technologiques et industriels, des pollutions (air, eau, sols), des nuisances (bruits, odeurs, luminosité).

2. Atténuer les nuisances liées au trafic routier, alors que la vallée du Rhône constitue est l'une des plus sensibles en raison de la présence de nombreux sites industriels (nucléaire, transport de matières dangereuses, miniers, ICPE) et d'infrastructures de transports structurantes (plateformes logistiques).

3.

6-8-1 Les risques naturels (risques d'inondation et ruissellement, mouvements de terrains) :

Concernant le risque d'inondation, lié à la présence du fleuve Rhône et de ses nombreux affluents, l'état initial de l'environnement soulève cette problématique en notant que 112 communes sur 153 sont concernées par le risque d'inondation. Seulement 79 communes possèdent un document de prévention des risques d'inondation (soit un peu plus de 40%) et parmi elles, 26 communes disposent au moins d'un plan de prévention des risques d'inondation approuvé (PPRI), 12 communes ont uniquement un plan des surfaces submersibles (PSS), une commune ne possède pas qu'un plan d'exposition aux risques (Seyssuel) et une commune ne dispose que d'arrêtés pris en application de l'ancien article R.111-3 du code de l'urbanisme (ayant valeur juridique d'un PPRI). Ces outils se complètent d'un Plan Rhône, projet de développement durable dont la commission d'enquête relève qu'il vise à « *prévenir toute aggravation du risque, en veillant au maintien des zones d'expansion des crues existantes, ... à la non-augmentation des enjeux exposés aux crues et au maintien de la capacité d'écoulement du fleuve* ». le PADD souligne que plusieurs secteurs du territoire mériteraient la mise à jour de plans de prévention des risques (p 40), voire « *la mise en place de tels documents par l'Etat* ».

Dans le DOO (chapitre V : p 77 et suivants), le projet de SCoT reprend les objectifs du PADD et décrit plusieurs dispositions: Développer une culture du risque au sein du territoire, le SCoT relayant pour cela l'information relevant de l'Etat, en ayant lui-même une mission d'orientation, de lien et de cohérence interdépartementale pour la traduction opérationnelle des recommandations émises par ses services (de l'Etat), en encourageant les communes à sensibiliser les populations à l'occasion de l'élaboration de leurs documents d'urbanisme, limiter le

risque d'inondation : le DOO identifie les sources de risques connus à la date de son élaboration, accompagnées d'une carte (page 79) et les outils mis à disposition des communes (PPRI, PGRI –dispositions D1-6 avec obligation d'une mise en compatibilité, notamment concernant l'aménagement des zones à risques d'inondation (prescriptions limitativement énumérées) , Stratégies Locales de Gestion des Risques d'Inondations (SLGRI) des Territoires à Risques d'Inondations (TGI) – Vienne et Aire Métropolitaine Lyonnaise. Lors des procédures de révision des documents d'urbanisme communaux, l'ensemble des zones d'expansion des crues connues à ce jour doit être représentée sur les documents graphiques (plan de zonage et servitudes).

Conclusion partielle :

la commission d'enquête prend acte de ce que les orientations du DOO en matière de risque d'inondation correspondent aux grands principes de la politique nationale de prévention inondation tels qu'ils sont définis dans la stratégie nationale de gestion des risques d'inondation ; le Plan Rhône vise à une stratégie de prévention des inondations du Rhône en s'inscrivant désormais dans le cadre renouvelé par la directive européenne du 23 octobre 2007 relative à l'évaluation des risques d'inondation, ou « directive inondation » en fixant un cadre d'évaluation et de gestion des risques d'inondation à l'échelle des grands bassins hydrographiques européens tout en priorisant l'intervention sur les secteurs les plus à risque : les « Territoires à Risques Importants d'Inondation » (TRI dont Vienne et Aire Métropole Lyonnaise). Plusieurs programmes d'actions de prévention des inondations sont en cours sur le territoire PAPI.)

Dans leur avis du 20.05.2019, les services de l'Etat notent que le DOO reprend les documents opposables comme les PPRI, PERI ou PSS. Toutefois d'autres documents apportent des connaissances complémentaires sur les risques (AZI, SDAGE ...), « *qu'il conviendra d'intégrer pour juger de la constructibilité des secteurs du territoire* ». La Communauté de Communes des Portes DrômArdèche demande à ce que soient ajoutées les études d'aléas menées sur la Valloire et la Galaure sur la cartographie du risque d'inondation. Dans son avis du 6 mai 2019, la Chambre d'Agriculture de l'Ardèche propose que soit rajoutée la mention « en conformité avec le règlement PPRI » s'agissant de l'agriculture en zone inondable.

Conclusion partielle :

La commission d'enquête propose que soient listées de façon détaillée les communes dotées d'un PPRI (document opposable aux demandes d'autorisation et les contenus des documents d'urbanisme locaux devant être cohérents avec les prescriptions des PPRI), d'un PPS ou autres dispositifs de gestion et de prévention du risque d'inondation alors qu'est réaffirmée dans le Documents d'Orientation et d'Objectifs la volonté de permettre aux citoyens d'acquérir une culture du risque.

Réduire le risque de ruissellement en prescrivant une réglementation du coefficient d'imperméabilisation, la mise en place de techniques alternatives de gestion des eaux à la source, une réglementation des débit de rejet des eaux pluviales et l'intégration du zonage d'assainissement pluvial dans les documents d'urbanisme, Renforcer la gestion des eaux pluviales afin de réduire la vulnérabilité des territoires et améliorer la qualité des milieux aquatiques. Les documents d'urbanisme et les projets d'aménagements doivent inclure des mesures et/ou dispositifs limitant les volumes d'eau rejetés dans les réseaux et les cours d'eau.

Conclusion partielle :

- **La commission d'enquête note l'importance d'une telle réglementation et regrette que l'augmentation prévue de l'imperméabilisation, susceptible de modifier le régime d'écoulement des eaux et par conséquent l'enveloppe de la zone inondable impliquant de surcroît une exposition très importante de la population aux risques, ne soit pas chiffrée (valeur relative) à seule fin d'information du public.**

Prescriptions relatives aux risques de feux de forêts et mouvements de terrains : dans les zones affectées par des risques forts identifiés , toute construction doit être interdite , tout mouvement de sol est interdit : les communes doivent veiller à la bonne information du public dans le cadre de l'élaboration, révision, modification des documents d'urbanisme. Garder un espace tampon ouvert.

A ce titre, dans son avis du 6 mai 2019, la Chambre d'Agriculture du département de l'Ardèche demande à ce qu'il soit fait référence au code forestier en matière de débroussaillage et retenu à titre de prescription les obligations préfectorales concerné dans les zones soumises au risque (< 200 m des landes, bois, garrigues, maquis et forêts). La réglementation des boisements s'appuie sur le risque porté sur le fonds agricole et non envers la construction (zone avec recul réglementé des plantations, zone interdite, zone libre), et ce pour les communes en zone de montagne.

Conclusion partielle :

la largeur de l'espace tampon est fixé par les communes, en prenant en compte les schémas directeurs de réglementation des boisements (SDRB) existants et en adaptant les obligations de déboisement et/ou de recul à la nature des boisements.

6-8-2 Les risques technologiques et industriels / risques liés au transport de matières dangereuses :

Ils sont identifiés au travers du diagnostic et peuvent se résumer ainsi :

Les installations Seveso : Sur le territoire des Rives du Rhône, 23 établissements sont classés Seveso, dont 17 classés seuil haut (16 en Isère). Les entreprises classées Seveso sont principalement localisées à Salaise-sur-Sanne (plateforme chimique) et à Chasse-sur-Rhône (zones industrielles de la vallée du Rhône).

Les ICPE : Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) soumises au régime de l'autorisation sont recensées sur le territoire.

Les Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) doivent contribuer à définir une stratégie de maîtrise des risques sur les territoires accueillant des sites industriels à risque. Combinant réduction des risques à la source, réglementation de l'urbanisation et des constructions, mesures foncières pouvant aller jusqu'à l'expropriation, ces plans seront des leviers puissants pour l'action publique. Sur le territoire, 2 sites SEVESO seuil haut ne disposent pas de PPRT. Il s'agit de TREDI à Salaise-sur-Sanne et du Sita REKEM, situé à Roussillon. Deux établissements à risque disposent d'un PPRT, sans toutefois être classés SEVESO : - Le site Novapex (stockage souterrain) au Grand Serre Les ICPE sont réparties de la manière suivante : - 48 ICPE en Isère, principalement sur les communes de Salaise-sur-Sanne (6), Reventin Vaugris (6), Roussillon (5) ou Vienne (5) - 48 ICPE dans la Drôme notamment à Albon (4), Andancette (4), Anneyron (6) ou St-Vallier (5) - 40 en Ardèche, dont 10 à Annonay - 4 dans la Loire, à Maclas (2) et Pélussin (2) - 18 dans le Rhône, principalement à Ampuis (5) et St-Romain-en-Gal (4) 329 - Le site Storengy (ex. GDF, stockage souterrain de gaz) à Tersanne Plans d'intervention nucléaire

Sur le territoire, 47 communes sont concernées par le Plan Particulier d'Intervention (PPI) du risque nucléaire, qui définit l'organisation mise en œuvre par les exploitants nucléaires et les services de l'Etat pour gérer une situation de crise dans un périmètre de 2 km, 5 km et 10 km autour du Centre de Production Nucléaire (CPN).

Le risque de rupture de barrage : Le territoire est concerné par l'onde de submersion définie dans le cadre de la préparation du Plan Particulier d'Intervention (PPI) du barrage de Vouglans situé dans le département du Jura. Une rupture, totale et instantanée, du barrage entraînerait celle des barrages aval sous l'effet de l'onde. Les 52 communes situées dans le couloir du Rhône sont concernées par ce risque. De plus, les inondations historiques du Rhône, parfois récentes (1993, 1994, 2002, 2003) ont montré que les ruptures de digue constituent un risque important pour les vies humaines. Le recensement conduit dans le cadre de l'Etude Globale Rhône 2002, a mis en évidence l'importance des digues existant le long du Rhône : 1000 km de digues pour une longueur totale du fleuve de 480 km. Un des enjeux du volet « Inondations » du Plan Rhône consiste justement à éviter ces ruptures de digue en fiabilisant les ouvrages existants qui protègent les lieux densément urbanisés. L'objectif fixé est de fiabiliser 50 % des

digues du Rhône d'ici 2015.

Les risques miniers : 116 ouvrages miniers sont recensés sur le territoire, dont 12 sont encore en cours d'exploitation. La connaissance de ces sites est importante pour la prévention des risques d'effondrement et d'affaissement de terrain.

Les risques liés au transport de matières dangereuses :

Le PADD rappelle les objectifs de réduction de l'exposition aux habitants qui se traduit pas un strict respect des documents de prévention réglementaire établis (PPRT).

Le développement de l'urbanisation à proximité des différents établissements à risque est encadré par les plans de préventions des risques technologiques (PPRT). On peut y intégrer le risque nucléaire, les risques liés au développement des industries chimiques, les risques liés au transport de matières dangereuses (canalisation), les risques liés au transport des matières dangereuses (infrastructures routière et ferroviaires), les risques de rupture de barrage.

Rechercher un éloignement de l'urbanisation par rapport aux lignes à hautes tensions et aux canalisations de transport de matières dangereuses (gazoduc, canalisations de produits chimiques), Travailler à la sécurité des infrastructures et réseaux, Prendre en compte les risques miniers, en lien avec l'inventaire des concessions, pour permettre la prévention des risques d'effondrement et d'affaissement. Le SCoT promeut une exploitation raisonnée des carrières, satisfaisant aux besoins locaux, mais en y intégrant nécessairement des objectifs de recyclages importants afin de limiter les extensions de carrières.

Le DOO reprend quant à lui les différentes composantes limitativement énumérées par le PADD en établissant les prescriptions relatives aux établissements à risque ; cette gestion du risque industriel passe par: une politique de développement et d'intensification urbaine, notamment pour les zones urbaines de Saint-Claire-du-Rhône et de l'agglomération Roussillon-Saint-Rambert-d'Albon, conditionnée par l'obligation d'avoir à s'exercer à l'écart de zones concernées par un risque industriel « *dans la mesure des connaissances actuelles* »,

l'obligation pour les communes d'avoir à prendre en compte les préconisations du Plan Particulier d'Intervention (PPI) et des zones de 2,5 et 10 km,

l'obligation pour les communes d'avoir à prendre en compte les règles d'isolement définies par les services de l'Etat, s'agissant des installations de type Seveso,

l'obligation pour les futures implantations, notamment s'agissant du secteur chimique, d'avoir à présenter les garanties nécessaires en terme d'environnement, de paysage, et de ne pas induire une augmentation des nuisances et des risques pour les populations, tout en notant que le maintien des activités industrielles traditionnelles nécessite la conservation de marges de manœuvre foncières autour des installations pour d'éventuelles extensions ou réaménagements, dans la mesure où ceux-ci n'accroissent pas le risque encouru par les populations riveraines.

Prescriptions relatives au transport de matières dangereuses et à l'obligation pour toute nouvelle installation de la présence d'une desserte multimodale (fluviale de préférence, ou ferroviaire) pour les approvisionnements en matières dangereuses.

Conclusion partielle :

La commission d'enquête note qu'une mise aux normes complète des installations (notamment chimiques) est à ce jour difficilement envisageable « même si des adaptations du processus industriel sont possible à la marge ». Dans cette perspective, il serait utile qu'une réflexion soit posée qui puisse répondre à l'évolution des normes et réglementations européennes en matière d'environnement (en termes de risques et de gestion de l'eau), qui viendrait contraindre sur le territoire les projets de développement des installations industrielles, plus spécifiquement de l'industrie chimique.

6-8-3 Les sources de pollution et nuisances (trafic routier, rejets industriels, pollutions urbaines) :

Les principales sources de nuisances et pollution sur le territoire sont : **1-** Le trafic routier et ses incidences, **2-** Les rejets et pollutions industrielles : principalement rencontrées

sur les communes de la vallée du Rhône, mais également dans le bassin d'Annonay,³ Les pollutions et nuisances urbaines, principalement concentrés dans les secteurs de Chasse-sur-Rhône, les secteurs de Roussillon / Sablons / Salaise-sur-Sanne ou le secteur de Villette-de-Vienne. Les impacts constatés sont essentiellement des pollutions à spectre large, pollution de l'air (GES, particules fines), de l'eau (eaux de surface et souterraines), des sols (déchets, hydrocarbures), pollutions sonores, pollutions lumineuses.

1-Risques et pollutions liés au développement et la croissance du trafic routier :

Si l'amélioration des conditions d'accessibilité et de mobilité pour les habitants et les entreprises est l'un des grands objectifs retenus dans le PADD, la bonne desserte autoroutière, routière et ferroviaire du territoire a pour corollaire la présence d'infrastructures structurantes, supportant des trafics à l'origine de risques majeurs tels le transport de matières dangereuses (transit et desserte d'industries locales), de nuisances diverses (acoustiques, olfactives, etc...) auxquelles s'ajoute un phénomène d'aggravation de la congestion des grands axes. L'ambition est bien relevée de limiter l'impact des trafics, en favorisant leur fluidité tout en tenant compte des risques et nuisances dans l'aménagement des infrastructures routières, ferroviaires et leurs abords. Le DOO établit un certain nombre de recommandations, notamment s'agissant du classement sonore des infrastructures tel que défini par la loi sur le bruit du 31 décembre 1992 et décliné dans les décrets qui ont suivi, afin de limiter l'installation de nouvelles populations au sein des zones de bruits (réduire l'exposition au bruit des nouvelles populations – construire à l'alignement de la voie, imposer un retrait des constructions, adapter les hauteurs des bâtiments. L'atténuation des nuisances du trafic routier passe par :

2 - L'amélioration des conditions de circulation au niveau des principales communes de la vallée du Rhône dont : l'agglomération viennoise (chapitre 3 du DOO)

par réalisation d'un demi-diffuseur sur l'autoroute A7 au sud de Vienne, « *strictement contrôlés dans le cadre de l'application du SCoT* »

La mise en place d'un nouveau franchissement du Rhône pour fluidifier les déplacements sur l'ensemble de cette agglomération,

L'aménagement des voies sur berges au niveau de la RN7 au cœur de Vienne,

La création d'une gare de rabattement à Reventin-Vaugris,

La commission d'enquête note toutefois les réserves émises sur ce projet par le Conseil Municipal de la commune de COMMUNAY, en date du 14 mai 2019, soulignant **l'absence de concertation** « *qui aurait permis de développer une offre alternative* ». constatant « *l'inadéquation des recommandations avec les réalités déjà présentes à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise* »... et souhaitant en conséquence une réflexion ... « *pour satisfaire aux enjeux de l'ensemble de l'aire métropolitaine lyonnaise en matière de transport et plus précisément de transit, enjeux dont le Pays Viennois ne saurait s'extraire* ». Cette analyse est reprise par la Communauté de Communes du Pays de l'Ozon (03.06.2019) qui note que la mise en place d'une nouvelle liaison Est-Nord entre la RN7 et la RD75-RD502 (évoqué dans le DOO) susceptible « *d'améliorer l'accès aux grands axes de circulation... tout en favorisant le désengorgement de la ville de Vienne* »... cette mise en place se devrait pas se « *faire au dépend des flux sur le secteur du Pays de l'Ozon* »... qu'en conséquence les élus demandent à être associés activement à cette étude pour qu'une réflexion élargie soit engagée en vue de permettre un « *contournement routier de l'agglomération viennoise efficient au regard des difficultés déjà existantes* » La Communauté de Communes du Pays de l'Ozon demande que soit mise à l'étude la possibilité de prolonger l'autoroute A432 jusqu'à Reventin et « *approuve le positionnement des élus du territoire du SCoT des Rives de Rhône concernant l'opposition au shunt de Ternay*».

l'agglomération Roussillon-Saint-Rambert (échangeur de Chanas) en offrant des solutions alternatives d'accès à l'autoroute A7 tels la création de deux demi-échangeurs sur le site d'Axe7 et au niveau de Saint-Barthélémy-de-Vals, la création d'un nouveau franchissement entre Saint-Vallier et Saint-Rambert-d'Albon.

La commission d'enquête note que les deux projets de franchissement du Rhône prévus sur le cours du fleuve (sud de Vienne et entre St-Rambert et St-Vallier) auront des « *incidences qui restent à ce jour difficiles à évaluer* ».

Le projet de demi-échangeur à Saint-Barthélémy-de-Vals pourrait ainsi avoir un impact sur la zone inondable de la Galaure et modifier le périmètre des zones soumises à inondations. Il pourrait également avoir un impact sur les zones humides associées à la Galaure. Ces dernières étant localisées à proximité de zones urbaines (la Motte Galaure,

Châteauneuf de Galaure, Hauterives) des effets d'emprise pourraient survenir dans le cas de développement urbain.

L'optimisation de la gestion des flux sur l'ex-RN86 en rive droite, lesquels dégradent la fonctionnalité urbaine des villes et des bourgs et renforce les problématiques de sécurité. Le DOO prescrit la priorité à donner à l'aménagement des traversées de plusieurs secteurs limitativement énumérés (p 110) et la recommandation d'avoir pour les communes à mettre en place des plans de circulation pour limiter l'effet de « *shunt* », l'identification d'aire potentielle de co-voiturage, la création de bandes cyclables, la mise en place d'un réseau de transport en commun au niveau des communes et EPCI. Dans son avis (29 mai 2019), le Département de l'Ardèche précise toutefois « *que la création de bandes cyclables n'est pas envisageable dans toutes les traversées d'agglomérations et qu'il paraît plus opportun de prévoir des connexions et des liaisons pour développer le maillage fin visant à favoriser les déplacements quotidiens et les raccordements aux voies vertes telles que la Viarhônga et la Viarhônga bis en rive droite du Rhône* ».

Ne pas augmenter les circulations sur les axes d'accès au plateau insuffisamment calibrés, induisant des congestions de flux. Dans cette perspective, le SCoT prévoit une limitation des objectifs de production de logements pour les communes de la Côtère et les communes du massif non connectées. A noter que le site retenu pour le développement d'un faubourg (Saint-Romain-en-Gal/Sainte-Colombe) est desservi par la RD 502 qui peut recevoir une augmentation mesurée des trafics.

Conclusion partielle :

Le SCoT, sans avoir vocation à être maître d'ouvrage des projets d'infrastructures, doit toutefois permettre au territoire de se mettre en capacité de les accueillir quand le besoin est avéré. La commission d'enquête insiste sur l'importance des enjeux spécifiques liés au risque d'inondation, lesquels seront à prendre en compte de façon prioritaire à partir d'études préalables et/ou complémentaires sur les incidences du projet; ces études devront associer les différents partenaires concernés (Etat, Région, départements, ...). Les documents de planification doivent proposer des orientations d'aménagement limitant ce risque.

6-8-4 : Risques liés à la pollution (eau, air, sols) :

Dans un contexte de densification et de renouvellement urbain, une vigilance particulière doit être portée aux effets des pollutions sur l'ensemble des facteurs environnementaux (pollutions atmosphériques, pollutions de l'eau, des sols - prise en compte des sites et sols potentiellement pollués, ainsi que des anciens sites industriels, champs électromagnétiques). L'ensemble de ces éléments doit être au centre des réflexions d'aménagement, afin de réduire les risques associés et permettre la revalorisation des espaces (PADD : intégrer les composantes environnementales et paysagères dans le développement économique du territoire). L'état initial de l'environnement souligne cette nécessité d'avoir à porter une réflexion appuyée sur ces thématiques en s'appuyant sur des constats forts : les pouvoirs publics ont quant à eux pris conscience des risques potentiels pour la population du fait de la présence de sols pollués et pris les mesures pour remettre en place les anciens sites industriels en état de cessation d'activité. Les activités économiques et touristiques induisent elles-mêmes d'importants déplacements de personnes et de marchandises. Compte-tenu de sa position géographique centrale au sein de la région Rhône-Alpes, le territoire constitue un carrefour important du trafic à travers la France. L'étude de la qualité de l'air met en évidence certains secteurs faisant l'objet d'une surexposition générale aux polluants atmosphériques (dioxyde d'azote, dioxyde de soufre, NOx, ozone, benzène).

Communes	Nombre de jours de dépassement en 2013 (25dép./an autorisés)	Valeur cible pour la protection de la végétation (limite : 18000 ug/m3/h)
Roussillon	11	13029
Roches de Condrieu	23	16872

Vienne	11	10590
Sablons	29	18782

Tableau : Etat initial de l'environnement p : 206.

A noter que le nombre de jours de dépassement des valeurs de vigilance pour la santé humaine de qualité de l'ozone sont dépassées à Sablons depuis plusieurs années. Cet aspect de la problématique est abordé par les services de l'Etat (25.05.2019) qui notent que si le SCOT aborde la question de la qualité de l'air, principalement sous l'angle du trafic routier et de ses conséquences sur la pollution atmosphérique, « *d'autres secteurs participent également à cette pollution, notamment celui du résidentiel (à cause du chauffage et des émissions de particules fines)* ». Cette problématique de qualité de l'air gagnerait donc à être approfondie dans le DOO.

DL du 10 mai 2019 : « La vallée du Rhône asphyxiée ».

L'organisme Atmo-Auvergne-Rhône-Alpes veille sur la qualité de l'air : une réelle amélioration et tendance à la baisse des polluants, mais deux préoccupations : cet air est trop chargé d'ozone et de particules fines. L'axe de la vallée du Rhône demeure très exposé aux particules fines à cause notamment du trafic routier. 40/45, c'est le nombre de dépassements du seuil toléré en ozone pour les habitants de la Drôme (45 jours maximum très localement) et de l'Ardèche (40 jours), sachant que la valeur-cible réglementaire est de 25 jours

La commission d'enquête relève toutefois que plusieurs initiatives intéressantes sont menées qui permettent l'implication de la population elle-même dans la prise de conscience de ce phénomène. Le Conseil du Développement Vienne-Condrieu-Agglomération donne ainsi la parole aux citoyens avec la publication d'un flyers intitulé « CHANGER D'AIR... donner votre avis sur la qualité de l'air » en rappelant que la lutte contre le changement climatique et l'adaptation du territoire sont les finalités visées par le Plan Climat Air Energie Territorial « *qui va être construit et mis en place par Vienne-Condrieu-Agglomération* ».

Le SCoT prend en compte la vulnérabilité de la ressource en eau dans les choix de développement, en promouvant le sécurisation de l'approvisionnement, ainsi qu'une mise en œuvre adaptée du traitement des effluents (extension des stations d'épuration etc...). Le SCoT conditionne ainsi le développement urbain à la capacité des systèmes d'épuration à traiter les futurs volumes et charges en pollution et à la capacité des milieux récepteurs à supporter les rejets. (mesures d'évitement), prescrit la mise en place de coefficients d'emprise au sol et de pleine terre (mesures de réduction), pose le principe de zones de sauvegarde via les documents d'urbanisme (compatibilité de l'occupation des sols avec la préservation de la ressource, réduction de l'imperméabilisation, réglementation de certaines activités, mesures de compensation). Protection réglementaire à proximité des captages.

La commission d'enquête note que certains projets économiques pourraient toutefois présenter une incompatibilité avec les orientations du SDAGE au regard des incidences potentielles (ZIP Inspira en lien avec les conflits d'usage de la nappe alluviale du Rhône court-circuité). Certains projets peuvent présenter un risque d'incidence sur la qualité de la ressource et par conséquent un risque d'incompatibilité avec les orientations du SDAGE (exemple : la ZIP INSPIRA , AXE 7 ou encore la zone d'activités de Lombardièrre /le Mas à proximité du ruisseau d'Aumas) des projets routiers peuvent avoir des impacts sur des cours d'eau, tel le Rhône ou la Galaure. Le développement économique pourrait également impliquer une augmentation de la pression sur la ressource en eau, notamment au droit de la nappe court-circuitée du Rhône, mais également de la nappe de Bièvre-Valloire et nécessitera une forte vigilance quant à la nature des activités et les risques que ces activités sont susceptibles d'induire en terme de pollution

La commission d'enquête relève également que si les objectifs du SCoT prennent en compte les problématiques relatives à la qualité de l'air ou aux nuisances acoustiques, les incidences positives des mesures à mettre en œuvre pour atteindre à leur réduction restent relativement aléatoires, à tout le moins hypothétiques, voire espérées : le rapport de

présentation utilise ainsi la forme conditionnelle telle « ... une desserte en transport collectif (bus, ou train) devrait permettre d'assurer un report modal... » ... « le développement des alternatives à la voiture individuelle... devrait concourir... » ... « cette potentielle diminution du trafic, difficile à estimer, pourrait alors réduire....etc... » pour conclure « le report modal devra toutefois être très important pour que les effets sur l'ambiance acoustique globale soient significatifs. »

Si les projets d'aménagements d'infrastructures routières participent de la fluidité des trafics, leurs mises en œuvre engendreront une modification des trafics automobiles et une hausse des émissions de gaz à effet de serre (GES). la facilitation attendue de l'usage de la voiture risque d'aller à l'encontre du développement des transports collectifs.

Conclusion partielle :

La commission d'enquête regrette qu'aucun indicateur de suivi n'ait été proposé lors de la rédaction du DOO qui puisse permettre une réflexion d'ensemble sur le moyen/long terme et servir la cohérence de la prise de décision et demande la mise en place d'un tel indicateur.

6-9 : - LES ÉNERGIES RENOUVELABLES :

Ainsi que le rapporte l'évaluation environnementale (état initial), le territoire des Rives du Rhône se situe au carrefour d'influences climatiques relativement contrastées (méditerranéen, montagnard – massif du Pilat, alpes), se traduisant par une importante disparité du régime des précipitations, d'amplitude (hétérogénéité des répartitions) et de moyennes températures. Le régime des vents est régulier toute l'année avec une prédominance des vents du nord et du sud.

L'évolution globale du climat avec l'apparition de phénomènes caniculaires induisant une qualité de l'air de plus en plus contrastée (sources de pollution variées, concentration et émissions de polluants), notamment aux abords des principaux axes routiers (ozone, particules fines), des secteurs d'activités industrielles (bilan des émissions de gaz à effet de serre), des zones urbaines (rejet atmosphériques urbains, agricoles), **n'est pas sans conséquence sur la qualité de vie et la santé des personnes et oblige aujourd'hui à une réflexion globale et une prise de conscience d'avoir à repenser notre modèle de développement**, tant en ce qui concerne nos consommations d'énergie **que** des problèmes de vulnérabilité qu'elles supposent (mobilité, transports, chauffage et consommation énergétique des ménages, vulnérabilité énergétique en lien avec le résidentiel).

Cette réflexion s'appuie sur le constat d'un territoire bénéficiant d'un potentiel de développement intéressant en terme de production d'énergies renouvelables au travers des installations existantes et des projets émergents dont s'agit :

1 - Le Grand Projet Rhône-Médian, lequel **visait** à créer une synergie entre le développement généré par la zone portuaire de Salaise-Sablons « Inspira » et l'ensemble du territoire (création de nouvelles filières porteuse d'innovations – telles la récupération de la chaleur fatale, la valorisation des Combustibles Solides de Récupération– CSR – le développement de l'énergie solaire, le recyclage des matériaux du BTP), en favorisant l'émergence de nouvelles pratiques interterritoriales dans l'industrie (écologie industrielle, économie circulaire),

2 – La poursuite du développement des nouvelles énergies lesquelles, avec une puissance installée de 40.000 kw produite à l'échelle du territoire, les nouvelles énergies (hydroélectricité dont le nucléaire, bois-énergie, solaire photovoltaïque, solaire thermique, éolien, biogaz, géothermie), sont porteuses d'un potentiel de développement important mais qui reste toujours marginales dans la production. A noter les nombreuses démarches actuellement en cours à différentes échelles du territoire sur les questions énergétiques (SRCAE, PCET, démarches TEPOS/TEPCV) et les démarches en faveur du climat et de l'énergie dans les EPCI.

L'ambition du projet de SCoT dans le PADD est d'encourager et d'accompagner ce développement, tout en ne remettant pas en cause l'usage agricole et forestier des espaces ainsi que la fonctionnalité de trame verte et bleu et la qualité des paysages identitaires (Parc du Pilat) : le PADD reprend ces axes de réflexion, en fixant pour objectif d'accompagner la transition énergétique et climatique par :

1 - Le développement d'une armature territoriale favorable à la réduction des déplacements (réduction des risques, nuisances et pollutions), à l'amélioration de la performance énergétique des logements (implantation du bâti favorable à une conception bioclimatique, intégration des dispositifs de production d'énergie renouvelable), l'adaptation des aménagements pour des modes de déplacements alternatifs à la voiture (amélioration des transports collectifs existants ou en projet, renforcement des centralités autour des gares ferroviaires, aménagement d'espaces de co-voiturage),

2 – la montée en puissance de la production d'énergie renouvelable ayant pour objectif la réduction de la dépendance aux énergies fossiles (à noter que les équipements de production par énergie photovoltaïque ne « *sont pas souhaités sur des espaces agricoles* ») et la mise en œuvre d'orientations favorables et cohérentes dans le cadre du SCoT.

3 – s'adapter au changement climatique en faisant que les grands axes de planification du SCoT intègrent les grands principes de développement, déclinés à l'échelle de chaque aménagement afin de limiter au mieux la vulnérabilité des biens et des personnes.

Le DOO pose un ensemble de dispositions obligatoires à mettre en place pour garantir le respect des orientations du SCoT, lesquelles s'imposent dans un rapport de compatibilité.

1 – les documents d'urbanisme intègrent dans leur règlement et leur OAP les principes de la conception bioclimatique et notamment les critères limitativement énumérés suivants : - critères d'implantation par rapport au bâti voisin, compacité des formes, choix des matériaux – (sans fixer d'objectifs chiffrés) mise en place d'objectifs de construction intégrant la réhabilitation, variables selon les niveaux de polarités pour permettre d'améliorer la performance énergétique du parc existant.

2 – la part des énergies renouvelables doit être portée à 32% de la consommation finale d'énergie en 2030 et 40% de la production d'électricité. Dans cette perspective, les PLU/PLUi doivent intégrer dans le règlement des zones d'activités métropolitaines et d'échelle SCoT des critères énergétiques renforcés, permettant de tendre vers un objectif d'autonomie énergétique à l'échelle de la zone. Les PLU/PLUi doivent identifier les secteurs pouvant potentiellement accueillir des dispositifs de production d'énergie renouvelable, en intégrant les enjeux environnementaux, paysagers, économiques. Il est spécifié que l'implantation de production d'énergie solaire au sol est interdite sur toute terre de production agricole, sur tout terrain situé en zone agricole d'un PLU, ou sur tout terrain cultivé ou pâturé dans une commune non couverte par un PLU, et plus globalement sur toute surface « n'ayant aucun enjeu agricole, écologique ou paysager ». Le schéma régional éolien (SRE) Rhône Alpes, défini par arrêté du préfet de région du 26 octobre 2012, a quant à lui été annulé par jugement du TA de Lyon du 02 juillet 2015.

La commission d'enquête note que l'Etat demande que soit intégrée au DOO une prescription pour favoriser la création d'unités de méthanisation agricoles, prioritairement à proximité des bâtiments agricoles existants afin de faciliter le transit des flux et le raccordement des lignes.

Elle note également que la réserve demandée par Annonay-Rhône-Agglomération est couverte par les termes de la prescription relative à la production d'énergie renouvelable « interdiction faite d'implanter l'installation de production d'énergie solaire sur toute terres de production agricole » qui précise « ... *par la possibilité de les implanter sur des surfaces stériles* » et « *n'ayant aucun enjeu agricole, écologique ou paysager* ». Cette observation vaut également pour la réserve 2 émise par le parc du Pilat (16.05.2019). Le Pilat émet une seconde réserve visant à ce que soit précisé « *que les éoliennes industrielles doivent être évitées au sein du paysage emblématique de la Côtée rhodanienne et de l'ensemble paysager emblématique des Crêts du Pilat. Tout projet éolien doit prendre en compte les relations d'inter-visibilité et de co-visibilité entre ces espaces et les éoliennes* ».

Conclusion partielle :

La commission d'enquête propose que les différents schémas territoriaux existants ou à venir, déclinant les orientations régionales ayant trait à l'implantation d'éoliennes à l'échelle des territoires plus locaux soient annexés aux documents du SCoT. De même que pour le chapitre 4 portant sur l'encadrement des carrières, le DOO doit, pour ce qui est du territoire du Parc, préciser les éléments cadrant le développement des énergies renouvelables figurant dans la Charte.

6-10 DÉPLACEMENTS ET MOBILITÉ

6-10-1 Objectifs généraux et approches du PADD et DOO dans le dossier SCoT :

L'élargissement du territoire associé à la révision du SCoT- au sud et à l'est – et l'intégration de l'importante agglomération d'Annonay – ont conduit le projet à développer pour les déplacements une vision des Rives du Rhône moins longiligne et moins rattachée à la métropole Lyonnaise.

Pour la mobilité des habitants et marchandises, le territoire du SCoT Rives du Rhône génère de nouvelles ambitions :

- Inscrire les dynamiques économiques des trois agglomérations dans un contexte de mobilité plus élargi
- A un besoin d'améliorer les liaisons est-ouest en sus des objectifs de l'axe nord-sud qui concentrera les infrastructures lourdes (route, fer, fleuve) et leurs besoins d'aménagements pour l'accès du territoire.

Pour l'axe Nord-Sud, le projet ne peut ignorer ni l'impact proche de la métropole Lyonnaise ni les besoins associés aux transports de marchandises entre le nord de l'Europe et le sud de l'Europe, ces derniers s'ajoutant aux besoins d'échanges spécifiques au territoire du SCoT Rives du Rhône.

L'enjeu pour le SCOT est de positionner la mobilité de façon globale vis-à-vis des besoins du territoire (habitants et entreprises) et des flux Nord-Sud de marchandises transitant entre le Nord et le Sud de l'Europe.

Le PADD cherche à répondre à ces enjeux majeurs sur le territoire :

- en définissant des ambitions relatives à l'amélioration des conditions d'accessibilité
- en valorisant l'axe Nord-sud ,axe majeur de la mobilité à l'échelle du SCoT
- en améliorant les liaisons Est –Ouest pour désenclaver les espaces moins accessibles
- en fixant une nouvelle ambition pour les flux de marchandises par promotion de la multi modalité
- en cherchant à atténuer les nuisances existantes et potentielles du trafic routier

Le DOO intègre plusieurs dispositions du PADD en précisant les projets d'infrastructures :

- avec les objectifs prescriptifs d'intégration des nouveaux projets de diffuseurs à l'échelle du SCoT pour valoriser la dorsale Nord -Sud en mobilité et non en développement urbain.
- avec les principaux projets envisagés pour améliorer les liaisons Est-Ouest
- avec des projets structurants pour développer la multi modalité.
- Avec des actions d'aménagement de circulation au niveau de l'agglomération Viennoise , de l'agglomération Roussillon- Saint Rambert d'Albon et de l'agglomération d'Annonay.
- Par une valorisation de modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle, notamment par une offre attractive de transports alternatifs s'appuyant sur l'armature urbaine du territoire.

- Par des objectifs de gestion des flux sur l'ex-RN86 en rive droite

Conclusion partielle:

Ces dispositions sont en phase avec celles du Code de l'Urbanisme qui demande au PADD de fixer les objectifs des politiques publiques des transports et des déplacements, et de développement des équipements structurants (L 141-4), et qui demande au DOO de définir les grandes orientations de la politique des transports et des déplacements (L141-13). Les paragraphes suivants en précisent le contenu par rubrique et les conclusions partielles de la commission pour chacune.

D'une façon générique , le dossier soumis à enquête publique pour la Mobilité et les Transports répond à la structure attendue. La commission estime cependant que la lisibilité des cartes et légendes est assez souvent insuffisante. Le document final du SCoT devra corriger la cartographie pour atteindre le niveau de lisibilité nécessaire à la compréhension du SCoT.

6-10-2 Actions d'aménagement de l'agglomération viennoise pour la circulation routière

Cet axe est justifié par la nécessité de désengorger le centre-ville de Vienne et d'améliorer les conditions d'accessibilité et la mobilité ; Le DOO énonce à ce sujet plusieurs recommandations à ce sujet dans son chapitre 3, pages 109 et 110 :

- « - La réalisation d'un demi-diffuseur sur l'autoroute A7 au sud de Vienne (entrée vers Lyon, sortie depuis Lyon) est nécessaire pour offrir une alternative à la traversée de l'agglomération viennoise et, sur l'autre rive, de la commune d'Ampuis(hameau de Verenay) . Les politiques tarifaires et la réglementation des conditions de circulation devront également être coordonnées pour encourager une complémentarité optimale des différents modes et ne pas entrer en concurrence avec l'offre en transports collectifs. Ces nouveaux aménagements ne doivent également pas encourager la dynamique résidentielle et la pression foncière au sud de l'agglomération viennoise.
- La mise en place d'un nouveau franchissement du Rhône entre les deux rives doit permettre de mieux organiser les flux dans le centre-ville, en reportant une partie de ces flux vers le second franchissement. Ce projet doit faciliter les conditions de déplacement d'une rive à l'autre, et fluidifier les déplacements sur l'ensemble de l'agglomération sur ses deux rives.
- L'aménagement des voies sur berges au niveau de la RN7 au cœur de Vienne (passage en 2x1 voies sur la partie sud entre Pacatianus et Cours Briller, voie en site propre pour les bus, voie verte mode doux,...) permettra de reconquérir les berges du Rhône et d'y accueillir un trafic apaisé. Ce projet doit contribuer à la revitalisation de la centralité viennoise, en renforçant son attractivité résidentielle.
- La mise en place d'une nouvelle liaison Est Nord entre la RN7 et la RD75-RD502 doit permettre d'améliorer l'accès aux grands axes de circulation (A7, A46...), tout en favorisant le désengorgement de la ville de Vienne. Une étude sera lancée en 2019 pour préciser l'opportunité du projet.
- La création d'une gare de rabattement à Reventin-Vaugris et ses conditions d'exploitation (accessibilité, parc de stationnement, qualité de desserte) doivent encourager le report modal sur les transports collectifs, et ce, dès le sud de l'agglomération. Cette gare, bénéficiant d'une configuration différente de la gare urbaine de Vienne, offrira une offre complémentaire privilégiant le rabattement. »

Conclusion partielle

En ne se focalisant que sur l'impact à attendre sur l'agglomération viennoise, les recommandations du DOO en infrastructures sont justifiées avec cependant la nécessité d'encourager la complémentarité des différents modes de transports et le report modal sur le transport collectif (fer, routiers,..). Le demi échangeur au Sud de Vienne avec entrée vers Lyon et sortie depuis Lyon sera bien adapté au flux pendulaire du territoire sud de Vienne vers la métropole de Lyon. La nouvelle gare de rabattement envisagée à Reventin-Vaugris, à la condition d'être accompagnée d'une bonne accessibilité et d'un parc de stationnement conséquent, peut être une solution efficace de rabattement pour le report modal. Les prescriptions locales devront limiter et contrôler la dynamique urbanistique qui pourrait être tentée de s'y associer au voisinage et contrarier ainsi la mise en place des parkings nécessaires au report modal . Des prescriptions sont prévues à cet effet dans le SCoT.

Le sujet le plus controversé est celui de la nouvelle liaison Est-Nord entre RN7 et RD75-RD502 : elle peut faciliter l'accès au nord de l'A46 et A7 et contribuer assez rapidement au désengorgement de Vienne par une nouvelle alternative offerte aux utilisateurs situés à l'Est de Vienne.

Plusieurs observations (Obs N°16: Commune de COMMUNAY, Obs N°30: Communauté de Communes du pays de l'Ozon) ,si elles estiment le besoin de Vienne justifié, considèrent néanmoins que la problématique viennoise n'est pas la seule à considérer et que l'analyse devrait être élargie dans un schéma plus global du transport à l'échelle de l'aire métropolitaine. Une alternative est proposée pour le contournement Est avec le prolongement sud de l'autoroute A432 pour une liaison entre Grenay à l'Est et Reventin au sud.

La commission d'enquête observe que le projet de la nouvelle liaison Est-Nord mentionnée dans le dossier SCoT reste encore associé aux conclusions d'une étude prévue en 2019 pour en justifier l'opportunité. Sa localisation envisagée n'est d'ailleurs que très sommairement indiquée dans le graphique du DOO (p 107). L'alternative autoroutière proposée dans les observations N°16 et 30 est d'une échelle beaucoup plus importante en longueur (impact Est-Nord et impact Est-Sud), en coût et en durée de réalisation. Elle ne pourrait être justifiée que si elle est associable à un enjeu régional justifié avec analyse quantifiée du réseau national autoroutier pour des problématiques dépassant celles du seul territoire de l'agglomération de Vienne-Condrieu et du SCoT. La Commission observe qu'à sa connaissance aucune information quantifiée additionnelle n'est disponible à ce jour sur cette alternative et sur sa capacité à répondre également et rapidement aux urgences de désengorgement de l'agglomération de Vienne : une analyse par la Région des diverses facettes des deux alternatives, même approximative, aurait pu donner un éclairage à la commission. Dans l'état des informations quantifiées disponibles, la commission ne peut se prononcer sur la deuxième alternative pour le SCoT.

6-10-3 Autres projets de diffuseurs sur l'autoroute A

Les deux nouveaux demi-échangeurs de Saint Barthélemy de Vals et de Saint Rambert d' Albon sont indiqués dans le Dossier SCoT de façon globale. La Commission a récupéré auprès de la CCPDA les études comparatives quantifiées avec d'autres alternatives, notamment la réalisation alternative d'un seul échangeur complet. L'éclairage quantifié a justifié que l'approche des deux demi-échangeurs envisagés était la mieux adaptée aux besoins d'accès à l'autoroute A7 ,aux flux Nord-Sud du territoire , au désenclavement des vallées de la Valloire et de la Galaure et qu'elle conduirait à une desserte mieux répartie sur le territoire(Annonay, Beaurepaire, Romans, Valloire, Galaure). Avec une prévision 11600 véh./jours dont 7300 vers le Nord et 4300 vers le sud , ces deux demi-échangeurs contribueront à réduire de -25% à -30%le trafic sur les échangeurs de Tain l'Hermitage et de Chanas et sera aussi un scénario favorable pour réduire la circulation sur la RN7. Son efficacité de desserte vers la rive droite dépendra cependant de la mise en place d'une nouvelle traversée du Rhône. La nécessité de ce projet complémentaire est annoncée dans le dossier du SCoT (situation à définir entre St Vallier et Serrière),lequel rappelle aussi l'insuffisance des traversées de Serrières et d'Andance pour répondre au besoin.



Conclusions partielles :
La Commission a pris acte de la qualité des études comparatives d'alternatives et estime que le projet de ces deux demi-échangeurs est une approche adaptée pour réduire les carences d'accessibilité et les nuisances de saturation déjà observées en matière de trafic routier et que ce projet contribuera également au développement économique et touristique transversal de même qu'à l'attractivité des secteurs Nord et Sud . Le dossier transmis par la CCPDA mentionne « très peu d'impact sur l'environnement » mais plusieurs observations ont exprimé leur inquiétude à ce

sujet. Cet aspect fera l'objet d'une étude d'impact lors des enquêtes publiques à venir sur ces projets. A ce stade, la commission d'enquête publique du SCoT, n'a pas les éléments pour porter une appréciation environnementale sur ces projets.

Comme cela a déjà été exposé, le bénéfice de ces deux projets majeurs ne doit pas se réduire à faciliter l'accessibilité à l'A7 et le développement économique de zones d'activités (Inspira, Axe7). Le projet doit s'accompagner d'actions de développement de transport en commun, de structures multimodales (route -fer et route-fluvial) pour générer une réduction drastique des kilomètres « domicile -travail » effectués par la voiture individuelle et des transports commerciaux par camions. Si ce n'est pas le cas, l'autoroute A7 sera de nouveau rapidement congestionnée par le trafic routier et le bilan des diffuseurs sera limité et incapable d'accompagner les objectifs de réduction d'émission de GES et de particules.

6-10-4 Actions d'amélioration des liaisons routières Est Ouest et de désenclavement d'espaces difficilement accessibles

L'amélioration des liaisons Est-Ouest est un enjeu important pour irriguer les espaces péri-rhodaniens et faciliter leur connexion à la vallée du Rhône. Ces améliorations sont également favorables aux échanges avec les pôles d'emploi extérieurs au territoire et situés sur l'axe Est-Ouest (Grenoble, Aéroport Saint-Exupéry, Romans sur Isère, Saint-Étienne, etc.). Les documents d'urbanisme en préciseront les besoins et objectifs d'aménagement sur les axes de déplacement Nord-Sud (A7 et RN7 en rive gauche, pôles gares, ex-RN86 en rive droite)

Ils intègrent notamment les projets d'amélioration des franchissements du PADD et préservent les emprises foncières potentiellement nécessaires. Ces projets sont indiqués dans le SCoT et sont essentiellement en sus de ceux déjà mentionnés en 6-11-2 (cf DOO p 104)) (noter cependant que le projet de « mise à 2x2 voies » a été annulé par les élus) :

- « - un nouveau franchissement du Rhône entre Serrières et Saint Vallier pour irrigation du plateau d'Annonay et désengorger le pont de Serrières
- l'amélioration de la RD1 en rive gauche pour connecter le nouveau franchissement au nouveau demi-diffuseur prévu au sud de Saint Rambert d'Albon.
- projet de contournement Sud d'Annonay en prolongeant le contournement Est existant jusqu'à la RD78 avec mise en place d'un franchissement de la Gance.
- projet de contournement Nord-Est d'Annonay entre entrée Est de Davézieux et l'entrée Nord d'Annonay par RD206
- projet de mise à 2x2 voies de RD519 de Chanas à Rives, amélioration des circulations au niveau des ponts de st Vallier et d'Ampuis

Ces projets développeront les échanges Est-Ouest et conforteront l'axe TRIDAN (Trans-Rhône, Isère, Drôme-Ardèche Nord), enjeu et ambition de la région Auvergne-Rhône Alpes pour accueillir un développement important à l'horizon 2040 tant sur le plan résidentiel qu'économique (sites Inspira et Axe 7 déjà positionnés sur l'axe avec développements prévus sur Annonay et Beaurepaire).

Conclusions partielles :

Les projets et prescriptions du SCoT s'inscrivent bien dans les ambitions précitées. Leur amplitude est grande mais adaptée aux enjeux du territoire et de la Région.

La commission les estime cohérents et globalement en phase avec les préoccupations relevées dans diverses observations et Avis.

Comme pour d'autres projets associés à la « MOBILITE », le SCoT n'a pas la compétence pour indiquer les perspectives temporelles de mise en place des différents projets relevant de la mobilité au cours des 20-25 années à venir. Ceci était néanmoins souhaité dans plusieurs observations selon la perception de leur urgence.

Cette perspective dépendra de la future nouvelle loi d'orientations des mobilités (LOM) dont l'ambition est de donner un cadre légal durable aux mobilités pour les décennies à venir, ce qui correspond bien à l'échelle temporelle du SCoT. La difficulté de validation de ce projet de loi repose, comme prévisible, sur le financement d'une des dispositions majeures de cette loi, à savoir l'extension à l'ensemble du Territoire de la compétence « Mobilité ». L'ensemble des intercommunalités, y compris les plus petite, seraient destinées à devenir « autorités organisatrices de la mobilité » sur leur territoire, les infrastructures lourdes pouvant aussi relever de la Région et de l'Etat.

La commission d'enquête publique ne peut que souhaiter que la LOM puisse être validée avant l'approbation du SCoT et que l'éclairage en résultant sur les financements associés permettront au SMRR , en association avec la Région , les 5 Départements et les 6 EPCI du SCoT Rives du Rhône , de donner également en 2020 une perspective sur le déploiement dans le temps des différents projets du SCoT liés à la mobilité et aux transports.

6-10-5 Promotion de la multi modalité dans l'organisation des flux de marchandises et des habitants

Le territoire du SCoT a un fort potentiel stratégique et les voies structurantes (route, fer, fleuve) qui le traversent ont une double fonction de transit européen et de desserte du territoire SCoT pour les marchandises. Le trafic autoroutier est régulièrement saturé et la contribution du transport routier de marchandises est toujours en forte croissance, les contributions par le fleuve ou le fer étant encore très insuffisantes pour chacune des facettes de la double fonction évoquée tant en usage direct qu'en mode multimodal. L'impact quantitatif potentiel sur le trafic et l'environnement se résume ainsi : pour une distance identique : 1 train (3t de CO2) = 45 poids lourds (44t de CO2) et 1 barge (36 t CO2)=125 poids lourds (123t de CO2).

Le SCoT a bien perçu l'enjeu et la nécessité de renforcer le multimodal sur l'axe Nord-Sud pour les marchandises avec un schéma portuaire et ferré pour connecter de futures et existantes zones d'activité. Le DOO (p 105 à 107 notamment) du SCoT précise notamment les prescriptions envisagées et les recommandations de multimodalité pour les futures activités économiques concernées.

Le réseau TRE-T (Trans-Européen de Transports) a inclus le corridor du territoire parmi les 6 corridors prioritaires avec un objectif de 30% de report modal en 2030 et 50% en 2050 , ce qui renforce l'importance stratégique du multimodal sur le territoire du SCoT.

L'aire lyonnaise sera un carrefour logistique majeur tant pour le fluvial que pour le fer (CFAL à venir) pour diminuer la contribution du transport routier de marchandises. En ce qui concerne les habitants, la « bi modalité » (route-fer) est un axe essentiel mis en exergue dans le SCoT pour réduire l'autosolisme et les kilomètres auto utilisés quotidiennement pour les trajets domicile-travail et donc aussi les émissions de particules et de GES. Le SCoT a bien développé les aspects d'urbanisme et de transports en commun pouvant y contribuer et aussi l'importance de gares de rabattement pour autoriser le « bimodal ». Le dossier est resté focalisé sur la liaison ferroviaire passagers en rive gauche tout en mentionnant le souhait d'élus que la liaison ferroviaire en rive droite (utilisée aujourd'hui pour le fret) fasse l'objet d'une étude de réouverture pour les passagers. D'une façon générale, la commission considère que le besoin conjoint d'augmenter le flux passages et de marchandises, tant en rive gauche que droite, est bien reconnu dans le SCoT . La commission donnera une appréciation dans les conclusions partielles suivantes mais sur sa perception de la prise en compte de ce challenge dans le dossier.

Conclusion partielle :

Le SCoT décrit bien les approches multimodales et les projets associés pour renforcer le transport fluvial des marchandises et les prescriptions envisagées pour promouvoir dans les zones économiques (existantes ou futures) voisines du Rhône les activités pouvant s'appuyer sur le multimodal. Ce rayonnement multimodal peut s'étendre au-delà pour réduire le transport routier en km et l'étude du projet de réouverture de la ligne ferrée capillaire Beaurepaire – Saint Rambert pour les certaines marchandises s'inscrit dans cette recherche.

La commission n'a pas trouvé dans le SCoT le descriptif d'une stratégie ferroviaire permettant de répondre aux évolutions attendues sur 20 ans pour la multi modalité des marchandises et des passagers. Ce projet ne dépend certes pas de la compétence du SCoT mais de celle de la Région et de la SNCF. Son impact potentiel sur la matérialisation des ambitions de mobilité du SCoT est cependant un élément contributif majeur et un éclairage sur les limites du réseau ferré existant et sur les perspectives d'évolution nécessaires de ce réseau pour y faire face aurait été le bienvenu dans le dossier du SCoT pour le moyen et long terme.

La Commission a bien observé que le débat public de la SNCF sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais (NFL) et le CFAL(fret)-Sud annonce déjà un déploiement sur plus de 20 ans sur les projets lourds déjà identifiés (ligne Lyon-Grenoble par exemple) et que rien n'est encore annoncé concernant l'adaptation du réseau ferroviaire du territoire SCoT au projet CFAL . Le SCoT indique bien le double objectif d'utiliser le fer en rive gauche pour contribuer au transport multimodal de fret et de passagers mais la

commission estime que des travaux supplémentaires d'infrastructures ferroviaires sur les voies existantes en rive gauche et droite du territoire SCoT seront nécessaires pour absorber conjointement les objectifs ambitieux de croissance ferroviaire du fret et des passagers sur 20 ans. Cette visibilité n'est pas encore évoquée dans le document SNCF relatif au projet de désengorgement du Nœud Ferroviaire Lyonnais et ne permet pas de valoriser conjointement l'articulation du SCoT avec les divers projets du NFL. Ce manque de visibilité stratégique ferroviaire nuit partiellement à la crédibilité du SCoT en matière de mobilité et à l'identification des actions possibles ou non dans le domaine ferroviaire dans les 20 années à venir. Un suivi biennuel de l'évolution des flux bimodaux et multimodaux associant le fer au sein du territoire SCoT est souhaitable également pour quantifier la réalisation des ambitions du SCoT dans le temps.

6-10-6 Améliorer les conditions de circulation du trafic routier

Les aspects spécifiques à l'agglomération viennoise, abordés en 6-10-2, ne sont pas repris ci-après. En ce qui concerne l'agglomération Roussillon- Saint Rambert les conditions d'amélioration de circulation au niveau de l'agglomération Roussillon-Saint Rambert : la création des deux nouveaux demi-échangeurs indiqués en 6-10-3 et d'un nouveau franchissement additionnel mentionné en 6-10-3 y contribueront à la condition de requalifier les voiries d'accès à ces nouveaux équipements autoroutiers et de requalifier la RN7 et ses abords pour accéder à ce nouveau franchissement, les franchissements existants à Andance ou Serrières n'étant pas suffisants pour y faire face. Ces objectifs de réorganisation des flux sont bien décrits dans le DOO du SCoT de même que l'amélioration de la connexion vers l'Est en direction de Beaurepaire (RD 519).

De la même façon, la gestion du flux sur l'ex-RN86 en rive droite a ses problématiques bien exposées dans le DOO avec une limitation envisagée du trafic automobile laquelle imposera le développement effectif de solutions alternatives à la voiture individuelle. Des prescriptions et des recommandations sont bien exposées dans le DOO. et le déploiement devra associer en partenariat la Région, les conseils départementaux et les EPCI. De la même façon, la croissance des déplacements motorisés est à limiter sur les routes connectant les plateaux à la vallée en rive droite car peu d'axes pourront supporter l'accroissement de trafic lié à l'urbanisation. Le SCoT prévoit une limitation ciblée de logements à cet effet.

A l'Est, le trafic de poids lourds entre Beaurepaire et Saint Rambert pourrait être réduit par la remise en service de la ligne ferroviaire capillaire existante entre ces deux communes s'il peut s'associer à de nouvelles activités pouvant utiliser le report multimodal sur la vallée et générer aussi un volume suffisant pour la viabilité économique de cette voie ferrée..

Conclusion partielle :

La commission estime que le PADD et le DOO en résultant ont correctement identifiées et priorisées les principales orientations nécessaires.

Les observations et avis confirment cette perception. Il s'agit d'ambitions variées sur un large territoire, notamment pour changer les habitudes d'utilisation de la voiture individuelle et restreindre quand nécessaire les possibilités locales de constructibilité de nouvelles habitations. Ce n'est pas un message facile et la communication sera essentielle à l'adhésion de la population à ces évolutions nécessaires, elles même à accompagner par une refonte majeure des offres de transports en commun pour son attractivité et acceptabilité.

6-10-7 Le SCoT et le projet régional du SRADDET en matière de mobilité

Avec une ambition territoriale d'ampleur très différente, le SRADDET et le SCoT utilisent une démarche analytique identique à savoir pour le SRADDET arrêté : une synthèse de l'état des lieux, une revue des enjeux, le descriptif des ambitions régionales à l'horizon 2030 et un rapport d'objectifs à déployer. Dans le rapport d'objectifs du SRADDET concernant la mobilité, et rappelés ci-après, la structure des objectifs a bien été envisagé par le SCoT à savoir : *« consolider la cohérence entre urbanisme et déplacements, concilier le développement des offres et réseaux de avec transports la qualité environnementale, répondre aux besoins de mobilité en diversifiant les offres et services en fonction des spécificités, simplifier et faciliter le parcours des voyageurs et des marchandises, générer une meilleure attractivité des services de transports publics, désenclaver les territoires ruraux par des infrastructures de transports et services de mobilité adaptés, identifier les itinéraires d'intérêt régional pour un maillage cohérent et complémentaire des infrastructures de transports tous modes, veiller à une performance adaptée des infrastructures de transports aux besoins d'échange, inciter à la complémentarité des grands équipements portuaires et d'intermodalité fret, soutenir les grands projets de liaisons*

suprarégionales pour renforcer les échanges Nord-Sud et Est-Ouest, valoriser le corridor Rhône-Saône, accompagner les mutations des territoires en matière de mobilité. »

Conclusion partielle :

La commission considère, qu'en matière de mobilité, les orientations et recommandations du SRADDET ont été prises en compte dans le SCoT avec des identifications de projets, des recommandations et des prescriptions pour orienter et faciliter leur déploiement, même si certains projets méritent d'être encore validés avec plus de précision. La Loi d'Orientation des Mobilités, encore en discussion notamment sur les ressources financières à y associer, est toujours prévue d'ici fin 2019. Elle sera le vecteur opérationnel pour le déploiement de nombreux projets structurants.

Comme déjà perçu dans le SCoT, la Commission observe à nouveau dans le SRADDET l'incertitude quantitative de certaines données du trafic routier « *la région est traversée par des trafics nationaux (entre régions) et internationaux mais ces trafics ne font l'objet d'aucun suivi statistique* ». La commission recommande la recherche de ces données, également indispensables à l'évaluation des perspectives de trafic sur l'A7 sur le territoire. Comme déjà mentionné en 6-11-5, la commission recommande un échange avec la Région et l'Etat pour donner un meilleur éclairage sur l'adaptation des capacités de l'A7 aux ambitions du SCoT dans les 20 ans à venir.

6-11- HABITAT ET URBANISME

6- 11-1 : logements, nombre, densité

L'objectif fixé est, pour accueillir 47.000 habitants supplémentaires, de construire 35.000 logements, en zone urbaine comme en zone rurale, en densifiant davantage les zones urbanisées, et notamment en construisant dans les communes desservies par les transports en commun. Dans ce cadre, des objectifs de production de logements pour 1.000 habitants et de densités à l'hectare différents sont fixés, en distinguant 4 types de regroupements d'habitats : les polarités d'agglomération, au nombre de 3, (Annonay, Roussillon et Vienne), les polarités intermédiaires (par exemple Beaurepaire), les polarités locales (par exemple Hauterives) et les villages (par exemple Champagne).

Ce chiffre de 35.000 logements s'appuie notamment sur une croissance démographique ralentie, estimée à + 0,7 % par an, sur le document intitulé « Analyse de la production de logements neufs produits par le SCoT entre 1995 et 2018 sur les rives du Rhône » (mars 2019), sur le besoin pour l'accueil de nouveaux habitants, le besoin pour pallier la diminution de la taille moyenne des ménages et le besoin pour le renouvellement « naturel » du parc existant.

Deux questionnements découlent de ces objectifs :

les densités prévues seront inférieures à celles constatées lors du précédent SCoT, ce qui paraît contradictoire avec l'objectif national et donc également local, de freiner l'artificialisation des sols, par l'habitat, l'économie ou les infrastructures. Cette question donne lieu à une observation forte de l'Etat, qui y voit le risque d'une « *dégradation de l'efficacité foncière ...il est attendu un encadrement (des densités) qui maintienne au moins l'objectif par type de polarité et de village* », ainsi que de la Chambre d'Agriculture de la Loire (« *les objectifs de limiter l'étalement urbain se confortant, le nouveau SCoT devrait être au moins aussi prescriptif que l'ancien, en cohérence avec les objectifs exposés dans le PADD* »

Les densités sont peu différenciées en fonction des 4 polarités définies : l'objectif affiché dans le PADD est-il de ce fait atteignable ? Certaines densités ne sont-elles pas à revoir à la baisse, par exemple dans les villages dits « sensibles » (cf avis de la CDPENAF du Rhône) ou sur Annonay, à la hausse dans les villages (cf avis de la Chambre d'Agriculture de la Drôme), voire peu explicables (cf avis de l'Etat, qui note par exemple que l'objectif fixé pour les communes -centre de Vienne et d'Annonay constitue un objectif minimal, alors qu'il est maximal pour les autres communes de ces agglomérations, ce qui peut conduire à une différenciation minime. Quelle adéquation par rapport aux PLH et PLUi (H) existant ou en cours d'élaboration ? (cf pages 119 et 120 du DOO)

Conclusion partielle ;

La commission d'enquête s'interroge sur les mesures proposées pour répondre à l'orientation 1-4 du PADD, à savoir « organiser un développement équilibré autour de l'armature urbaine du territoire »

6-11-2 logements abordables, mixité : la notion de « logements abordables », plus large et peut-être moins « repoussoir » se substitue à celle de « logements sociaux », sans qu'il soit indiqué s'il s'agit d'un concept « local » ou « national ». Sur la production de logements sociaux, des remarques sont faites sur le taux de 25 %, dans les communes déjà sous tension (notion qui n'est pas précisée), ainsi que sur la difficulté à réaliser des logements sociaux en dessous d'un certain seuil de logements (8, 10 ?). La répartition des logements ainsi proposée doit-elle se faire, par secteur ou sur un ensemble de villages ?

Conclusion partielle :

la commission d'enquête demande que pour plus de clarté, un tableau récapitulatif, par commune concernée, c'est-à-dire soumise à l'obligation de réalisation de logements sociaux, du nombre de logements sociaux à réaliser d'ici 2040, figure dans le DOO.

6-11-3: faire la ville sur la ville : ce concept est repris dans le SCoT au moyen notamment de deux outils bien explicités : la « dent creuse » et le « cap » : associés à la notion de « coups partis », ces outils permettent de limiter la consommation foncière pour l'habitat, qui constitue l'un des objectifs majeurs du SCoT. Cependant, et l'actualité de l'été 2019 le rappelle fortement, les collectivités ont un rôle important à jouer dans la lutte contre le réchauffement climatique. Or ces dents creuses ou ces espaces sous-occupés ou en friche peuvent constituer en milieu urbain dense des « îlots de fraîcheur » appréciables, à conserver en les aménageant. Ne faudrait-il pas ouvrir aussi cette possibilité, en apportant plus de souplesse à ces prescriptions ?

Conclusion partielle :

la commission s'interroge sur la façon de concilier la nécessaire limitation des surfaces prises pour l'habitat, grâce notamment aux dispositions sur les dents creuses, le cap et les coups partis, avec la nécessité de conserver, ou de créer, en milieu urbain, des îlots de fraîcheur susceptibles de contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique.

6-11-4 : efficacité foncière : elle constitue un enjeu important. Rappelons la volonté du SCoT de réduire de 45 % par rapport au précédent SCoT les surfaces dédiées à l'habitat et à l'économie, soit une artificialisation nouvelle de 50,7 ha /an pour l'habitat en moyenne, soit donc un total sur 20 ans de 1.013 ha, ce qui entraînera de facto le déclassement de 2.600 ha classés jusqu'à présent en zone U ou UA. (cf. rapport de présentation page 67). cet objectif apparaît d'une certaine façon contradictoire avec d'autres, cités ci-dessus.

Conclusion partielle :

la commission s'interroge sur les contradictions suivantes : comment conforter l'armature urbaine avec des densités peu différenciées, comment concilier la volonté de conserver l'attractivité du territoire, en imposant certaines formes urbaines, au regard des souhaits des nouveaux habitants, ainsi que le révèle l'étude intitulée « approche sur les capacités du marché et la densité dans le SCoT Rives du Rhône » (cabinet Adéquation -décembre 2015) ?

6-11-5 : politiques publiques et documents d'urbanisme :

le SCoT met en avant certaines dispositions que devraient prendre les documents d'urbanisme, tels que PLU, PLUi, PLH, PliH, afin de répondre aux objectifs en matière d'habitat :
- faire dans le tissu urbain existant : OPAH, appel à manifestation d'intérêt auprès de propriétaires, études pré-opérationnelles sur des îlots mutables, études foncières spécifiques, etc...

- stimuler la rénovation dans le parc ancien : utilisation de dispositifs tels que les PCAET et les TEPOS
- poursuivre la requalification des quartiers « politique de la ville »
- promouvoir des formes urbaines variées et limiter la consommation foncière notamment par l'utilisation d'OAP détaillées
- mettre en place des politiques publiques permettant la limitation du foncier : avec les différents outils du PLU : ZAD , droit de préemption , emplacements réservés, périmètres d'attente - disposition intéressante car elle permet de « geler » au maximum pendant 5 ans des terrains « sensibles »;mais aussi servitude pour la mixité et l'habitat, DUP, acquisitions amiables, etc...

La commission ne peut que souscrire à de telles dispositions qui pourraient faire l'objet d'un « cahier à l'usage des décideurs locaux. »

6- 11-6 : conforter l'offre de services aux habitants : dans ce domaine, le SCoT s'en tient essentiellement aux infrastructures numériques, dans la mesure où il n'identifie pas d'équipements structurants dépassant l'échelle intercommunale ; très peu de prescriptions ou de préconisations sont énoncées au regard de schéma départementaux dans le domaine social et sanitaire, ce qui peut apparaître comme une lacune.

Conclusion partielle :

La commission s'interroge sur la non-prise en compte des schémas départementaux (handicapés, personnes âgées, enfance en difficulté, hébergement d'urgence) dont l'existence constitue, en milieu urbain comme en milieu rural, un atout pour l'attractivité du territoire

6-11-7: Secteurs à enjeux :

Le projet de SCoT identifie 3 secteurs à enjeu :

L'agglomération Roussillon- Saint Rambert d'Albon qui fait l'objet d'un focus dans le PADD et d'un document graphique prescriptif dans le DOO sous forme d'un « Zoom ».

La Côtière Rhodanienne qui fait l'objet d'un focus dans le PADD et dont le document graphique prescriptif dans le DOO (« Zoom ») localise le site de réflexion pour la création du « faubourg perché ».

Par ailleurs pour ces deux secteurs des dispositions spécifiques sont disséminées dans les différents chapitres du DOO.

Le « faubourg perché » de Saint-Romain-en- Gal /Sainte Colombe, avec dans le rapport de présentation une justification détaillée du projet et dans le DOO des prescriptions et des recommandations spécifiques ainsi qu'un schéma indicatif portant sur les principes d'aménagement et sur les repères paysagers.

La création de ce faubourg perché est une particularité dans le projet de SCoT : en effet alors que celui-ci préconise que « *le développement de l'habitat ailleurs qu'en continuité des centres bourgs des communes ne peut se faire que par le renouvellement, la réhabilitation, l'extension du bâti existant ou par le « remplissage » des dents creuses (principe de non extension des hameaux)* », « *pour les communes de Saint-Romain-en-Gal et Sainte-Colombe la création d'un faubourg perché est permise* ». Mais « *les communes doivent au préalable justifier de l'absence de marges de manœuvre suffisantes dans la vallée.* »

L'urbanisation de ce faubourg perché fait l'objet de plusieurs réserves, notamment de la part de la CDPENAF du Rhône qui demande davantage d'encadrement et de la Chambre d'Agriculture du Rhône qui déclare son opposition à son développement.

En complément, la commission d'enquête a demandé au SMRR comment il justifie l'ouverture à l'urbanisation de ce secteur

Le SMRR répond que « *le projet fait l'objet d'une justification spécifique dans le rapport de présentation (p.81 et 82). Le développement du faubourg perché est une solution envisagée dès le*

précédent SCOT, en particulier pour contribuer au développement de l'offre de logements sur l'agglomération viennoise. L'identification du site de projet a fait l'objet d'intenses réflexions et de justifications dans le cadre du schéma de secteur de la Côtière Rhodanienne, document en vigueur dont les orientations ont été retranscrites dans le SCOT révisé. Dans le cadre du schéma de secteur (qui concernait 18 communes de la rive droite du Rhône sur 3 départements), de multiples sites ont été identifiés pour accueillir potentiellement un faubourg perché, et le site de Saint-Romain-en-Gal / Sainte-Colombe a été le seul retenu car répondant aux critères permettant une bonne intégration environnementale, paysagère, agricole.

Par ailleurs, l'ouverture à l'urbanisation de ce secteur est fortement encadrée, puisque les communes concernées devront justifier de l'absence de marges de manœuvre dans la vallée pour pouvoir ouvrir ce secteur à l'urbanisation (y compris de marges de manœuvre en dent creuse et renouvellement urbain). A noter également que l'urbanisation de ce secteur devra répondre aux critères de qualité et de desserte fixés dans le DOO. »

Conclusion partielle :

La commission s'interroge sur le caractère prescriptif de ces schémas, compte tenu de leur imprécision cartographique.

REMISE DU RAPPORT

Ce rapport d'enquête sur la révision du SCoT des Rives du Rhône, a été remis, le lundi 19 août 2019, sous forme imprimée et sur fichier électronique, au Syndicat Mixte des Rives du Rhône (SMRR), à l'attention de M-Philippe DELAPLACETTE, Président.

La Commission d'Enquête

BRUN Bernard
Président



BACUVIER Pierre



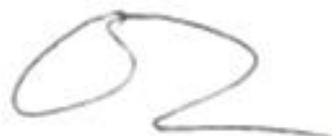
VAUCOULOUX Manuel



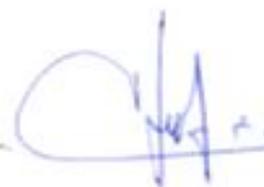
GIAZZI Bernard



DU CHAFFAUT Gilles



BONNEFONT Henri



BIONDA Jean-Pierre

