



Communauté de communes Lyon
Saint Exupéry en Dauphiné

Communauté de communes des
Balcons du Dauphiné

Qu'est-ce que le SCoT?

C'est un document :

- Elaboré à l'initiative des collectivités locales
- Pour définir les grandes orientations de développement et d'aménagement du territoire dans les 15 à 20 ans à venir (anticiper, coordonner...)
- Qui assure la cohérence des différentes politiques locales
- Qui se traduit dans les documents d'urbanisme (document opposable)

Ce n'est pas un document qui délimite les zones constructibles ou inconstructibles

Pourquoi réviser le SCoT de la Boucle du Rhône en Dauphiné, approuvé en 2007?

En octobre 2012, les membres du syndicat mixte ont délibéré afin de prescrire la révision générale du Schéma de Cohérence Territoriale de la Boucle du Rhône en Dauphiné.

Cette révision du SCoT était rendue nécessaire par l'évolution législative mais aussi en raison d'un besoin d'ajustements du document de 2007.

Il était souhaité que la révision du SCoT ne soit pas un simple « reformatage » du SCoT approuvé en 2007 mais bien l'occasion de réaffirmer collectivement un projet de territoire et de renforcer l'efficacité de sa mise en œuvre.

En juillet 2016, le périmètre du SCoT a évolué et intègre la Communauté de Communes Les Balnes Dauphinoises. Le 1^{er} janvier 2017, l'Isle Crémieu, le Pays des Couleurs et les Balnes Dauphinoises ont fusionnées.

Les impacts de cette évolution de périmètre sur la procédure de révision étaient clairs et les élus ont dû stopper la révision prescrite en octobre 2012 pour en conduire une nouvelle sur le périmètre élargi. Le conseil syndical a ainsi prescrit cette nouvelle procédure le 15 septembre 2016.

Toutefois, un bilan de la procédure qui s'est déroulée d'octobre 2012 à juillet 2016 a été débattu et validé pour qu'il constitue le socle de réflexion de la révision générale du SCoT. Il est entendu que ce socle de réflexion ne « lie » pas les élus ayant un pouvoir de décision dans le cadre de la nouvelle procédure, cependant il est un support de travail solide.

La révision du SCoT de la Boucle du Rhône en Dauphiné

LES GRANDES ETAPES DE LA REVISION

1

Quelle est la situation actuelle?

Diagnostic / Enjeux / Etat Initial de l'Environnement

Que voulons-nous faire? Quel territoire pour demain?

Projet politique (PADD)

Septembre 2016 à décembre 2016

2

Comment réaliser notre projet de territoire ?

Boîte à outils (DOO)

2017

3

Arrêt du Projet de SCoT

Recueil des avis des partenaires, enquête publique...

Approbation

2017 - 2018

Concertation

LES GRANDS DÉFIS DU TERRITOIRE

Positionnement et identité

- Un territoire à la croisée des principales agglomérations urbaines, dans l'aire métropolitaine lyonnaise et au cœur d'un bassin de population de 3 millions d'habitants.
- Un territoire entouré de réseaux autoroutiers et les lignes ferroviaires à grande vitesse.
- Un territoire de projet.
- Un territoire aux situations territoriales variées mais avec des problématiques qui se rejoignent.

Une croissance démographique et résidentielle soutenue

- Un fort essor démographique lié à l'évolution globale de l'aire métropolitaine lyonnaise, de la vallée urbaine du Nord Isère, de l'avant-pays savoyard.
- Des vagues d'urbanisation qui se sont diffusées d'ouest en est.
- L'attractivité du territoire repose sur la qualité du cadre de vie, l'offre foncière et les politiques de l'habitat.
- Des inégalités socio-économiques entre les villes, les communes rurbaines et les villages.
- Poursuite des tendances en faveur du desserrement résidentiel et du vieillissement de la population.

Un territoire marqué par une forte dépendance à l'automobile

- Le territoire est maillé par un réseau de routes départementales.
- A proximité : Des infrastructures autoroutières, l'aéroport Lyon-Saint Exupéry, des gares ferroviaires accessibles en rabattement sur les territoires voisins.
- La desserte en transports collectifs est assurée par les cars du Département mais la faible densité de population constitue un frein pour les solutions de transports collectifs. La mobilité est majoritairement automobile.

Un système économique en mutation

- Une grande proximité avec les principaux sites économiques métropolitains.
- Déséquilibre actif-emploi.
- L'industrie, un secteur d'activité encore très présent.
- L'emploi progresse dans le commerce, les transports logistique et dans les services aux personnes.
- L'agriculture, une activité économique qui occupe plus de la moitié du territoire.
- Des potentiels pour rendre le territoire plus attractif : aménagement numérique, tourisme.

Le cadre de vie et l'environnement :

- Un patrimoine naturel riche : mosaïque paysagère ; près de 80% du territoire est en inventaires ou doté de protections règlementaires ; présence d'une grande diversité d'espèces...
- Un patrimoine naturel fragile : L'artificialisation des sols et la fragmentation du territoire engendrent des risques majeurs de perte de biodiversité ...
- Une richesse à valoriser, le patrimoine culturel et architectural (sites emblématiques, qualité architecturale des villages...). Un risque de banalisation.
- L'approvisionnement en eau potable assuré à partir des eaux souterraines. Les rendements des réseaux sont parfois faibles en raison de leur vétusté. Globalement, adéquation entre la capacité d'alimentation en eau potable et la population raccordée. Quelques communes présentent cependant un déficit capacitaire.
- L'assainissement: la majorité des communes disposent de petites unités de traitement. Des unités de traitement plus importantes sont installées dans la vallée du Rhône. Certains dispositifs sont sujets à saturation et les rejets s'effectuent dans des milieux récepteurs de faible capacité. La mise en regard de la capacité épuratoire et la population raccordée met en évidence des communes présentant une inadéquation.
- Un territoire soumis à de multiples risques : inondation, nucléaire, transport de matières dangereuses ...
- L'extraction de matériaux, spécificité et ressource du territoire (Une filière locale d'importance)

VERS QUELLE STRATEGIE D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT?

LES PROJET DEBATTU PAR LES ELUS EN DECEMBRE 2016.

Un territoire créateur de richesses économiques et d'emplois

- Maintenir l'économie de proximité
- Permettre aux entreprises présentes de rester compétitives et de se développer
- Etre un territoire attractif et accueillant pour les entreprises qui souhaiteraient s'installer dans la Boucle du Rhône en Dauphiné
- Tirer parti d'une situation géographique particulière, à proximité des grandes infrastructures de transport et non loin de sites économiques majeurs.
- Un appareil commercial qui joue le jeu de la qualité
- Soutenir l'activité agricole (qui remplit différentes fonctions: alimentation, paysage, environnement).
- Le tourisme : source de revenus et facteur d'image. Les potentiels dans le territoire sont importants; il s'agit de les rendre plus visibles et de structurer l'offre.
- Créer les conditions nécessaires au développement économique et à la croissance de l'emploi
 - o définir une stratégie à l'échelle de secteurs de projets,
 - o s'appuyer sur les zones d'activités existantes et envisager la quasi-totalité des nouveaux projets dans l'enveloppe foncière prévue au SCoT de 2007,
 - o améliorer les conditions de circulation et d'accès aux sites économiques,
 - o développer la desserte numérique.

« La ville à la campagne » : le choix d'un développement résidentiel maîtrisé, qui concilie qualité du cadre de vie, services à la population et diversité du parc de logements

- Un développement résidentiel qui prend appui sur l'armature urbaine existante:
Les polarités de bassin de vie et les pôles relais seront ainsi les lieux privilégiés du développement, en lien avec le niveau d'équipements qui s'y trouve déjà. Néanmoins, les polarités de proximité et les villages continueront également à se développer, à leur mesure.
- Des politiques de l'habitat centrées sur la qualité et l'équilibre des typologies de logements (répondre à tous les besoins).
- Créer les conditions nécessaires au nouveau modèle de développement résidentiel, notamment en matière de capacités d'assainissement et d'alimentation en eau potable.

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

- Apaiser les centres urbains tout en améliorant le réseau routier existant: les élus ont fait le choix d'identifier quelques projets prioritaires et de les porter collectivement auprès des autorités compétentes (exemple: contournements de l'agglomération pontoise et de Montalieu-Vercieu).
- Renforcer l'axe routier nord-sud pour une connexion optimisée au réseau autoroutier national
- Développer les transports en commun et les modes actifs en lien avec l'armature urbaine. Il s'agit notamment de favoriser la mise en place d'un réseau interurbain à haut niveau de service entre l'est de l'agglomération lyonnaise et Crémieu via l'agglomération pontoise, mais aussi d'améliorer le rabattement vers les gares voisines ou encore de développer le co-voiturage.

Préserver, dans les politiques d'aménagement, les ressources naturelles et agricoles

- Pérenniser l'armature verte
- Favoriser la biodiversité du territoire en protégeant les corridors écologiques
- Préserver l'espace agricole
- Privilégier les activités et usages respectueux de la ressource en eau
- Sécuriser l'accès à l'eau potable
- Protéger les milieux récepteurs
- Anticiper les évolutions climatiques et la crise énergétique
- Gérer durablement les ressources minérales
- Améliorer la gestion des déchets
- Prendre en compte les risques naturels et technologiques
- Le Rhône, au cœur des enjeux environnementaux du territoire