

REVISION DU SCOT : PHASE DOCUMENT D'ORIENTATIONS ET D'OBJECTIFS (DOO)

Groupes de travail du CLD

Propositions faites aux élus le 26 juin 2017

Le Conseil Local de Développement (CLD) de la Boucle du Rhône en Dauphiné a décidé d'apporter sa contribution à l'élaboration de la phase DOO de la révision du SCOT en se basant sur le contenu du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) retenu par le Conseil syndical du SYMBORD à l'automne 2016.

Le CLD a ainsi mis en place 4 groupes de travail sur les thématiques suivantes :

- **MOBILITE** : ce groupe, composé de 13 personnes, s'est réuni les 18 mai et 12 juin 2017. L'Agence de Mobilité du Nord Isère, représenté par sa directrice Mathilde Dioudonnat, a participé à ces 2 réunions en apportant un appui technique au groupe.
- **ENERGIES RENOUVELABLES** : ce groupe, composé de 15 personnes, s'est réuni les 22 mai et 15 juin 2017. L'AGEDEN, représentée par son directeur Etienne Masson, a participé à ces 2 réunions en apportant un appui technique au groupe.
- **ECONOMIE DE PROXIMITE ET ECONOMIE CIRCULAIRE** : ce groupe, composé de 19 personnes, s'est réuni les 7 et 19 juin 2017. Eglantine Guillot, animatrice de la CCI Nord-Isère et de l'ACABRED, a participé à ces 2 réunions en apportant un appui technique au groupe.
- **LIMITATION DE LA CONSOMMATION D'ESPACE** : ce groupe, composé de 13 personnes, s'est réuni les 8 et 20 juin 2017.

Les propositions indiquées dans ce document, qui sont destinées à alimenter la réflexion des élus du territoire lors de leurs ateliers thématiques de début juillet 2017, ont été élaborées sur les bases suivantes :

- Prise en compte des orientations politiques du PADD, y compris sur les sujets pour lesquels le CLD était en désaccord dans son avis du 23 novembre 2016,
- Propositions rédigées autant que possible sous forme de recommandations ou de prescriptions ou pouvant facilement le devenir.

Groupe de travail du CLD sur la MOBILITE

Réflexion générale sur la Mobilité

Le groupe de travail considère qu'il est fondamental que la mobilité, comme toutes les autres thématiques du SCoT, soit abordée en prenant en compte d'une manière équilibrée les 3 piliers du développement durable (environnement, social et économie) ainsi qu'une gouvernance associant tous les acteurs du territoire (élus, habitants et acteurs socio-professionnels).

Il a principalement mené ses réflexions sur les mesures alternatives à l'autosolisme qui doivent être abordées d'une manière globale et multimodale, aucune de ces mesures ne permettant de répondre à elle seule à l'ensemble des besoins de mobilité.

Même si les mesures proposées sont déclinées dans ce document selon leur mode, il est important de considérer que seule la mise en place de mesures globales et cohérentes permettra d'améliorer la mobilité sur notre territoire.

Ces dernières années notre territoire a connu un fort développement urbain à dominante migratoire et les données de l'INSEE montrent que le territoire de la Boucle du Rhône en Dauphiné a connu une croissance de population de 1,7% par an entre 1999 et 2014 alors que la moyenne nationale est de 0,5% par an en France métropolitaine. Le territoire couvert par le SCoT compte 102 255 habitants en 2014 (76 351 en 1999). Cette dynamique d'étalement urbain s'est caractérisée par la réalisation de logements neufs, et qui va encore se poursuivre dans les années qui viennent avec d'autres programmes immobiliers qui sont en cours de réalisation ou en projets dans les PLUs en vigueur. A noter que le document SCoT approuvé en décembre 2007 affiche une perspective de population de 94 337 habitants à l'horizon 2030, alors que ce chiffre a déjà été largement dépassé en 2014.

Cette forte augmentation de la population associée au fait qu'elle est supérieure à celle de la création des emplois entraîne une forte augmentation des déplacements comme le montre l'Enquête Déplacements de l'aire métropolitaine lyonnaise 2014-2015, notamment celle des trajets domicile-travail avec des mouvements pendulaires de plus en plus importants.

Propositions du groupe de travail

1. Développement du covoiturage

1.1. Constat

Ce mode de transport ne nécessitant que des parkings et leur signalisation peut rapidement être mis en œuvre avec des moyens financiers compatibles avec ceux des collectivités du territoire (communes ou communautés de communes).

Il est en cours de démarrage sur le territoire et le nombre de parkings dédiés au covoiturage est encore très insuffisant.

L'Agence de Mobilité du Nord Isère a finalisé en mars 2017 un schéma de développement du covoiturage qui couvre les collectivités adhérentes. Il ne couvre donc que partiellement la communauté de communes Lyon Saint-Exupéry en Dauphiné (LYSED), alors que le potentiel de covoiturage est important dans ce secteur.

1.2. Propositions

1.2.1. Prescription 1 : parkings de covoiturage

Les collectivités locales prendront en compte l'emplacement des parkings définis dans le schéma de développement du covoiturage de l'Agence de Mobilité Nord Isère dans leurs documents d'urbanisme.

1.2.2. Prescription 2 : étude complémentaire sur le covoiturage

Les collectivités locales ne rentrant pas dans le périmètre du schéma de développement du covoiturage de l'Agence de Mobilité du Nord Isère mèneront les études nécessaires à la définition (localisation et emplacement) des parkings de covoiturage nécessaires.

2. Adéquation des TC aux besoins des usagers

2.1. Constat

Le diagnostic de la révision du SCoT et l'évaluation du SCoT 2007 ont montré que de nombreuses lignes de TC du territoire ont vu leur fréquentation se réduire depuis quelques années, probablement en raison de l'inadéquation des caractéristiques de ces lignes par rapport aux besoins des usagers.

La politique tarifaire des lignes de TC est inadaptée, notamment pour les billets combinés Transisère / SYTRAL pour les lignes allant sur l'Est Lyonnais et la Métropole de Lyon.

La part modale des TC pour les trajets domicile-travail est très faible et parmi les plus basse de toute la Région Auvergne Rhône-Alpes pour des territoires périurbains équivalents.

Il n'existe par ailleurs aucune ligne de transport en commun vers la Plaine de l'Ain alors que les déplacements entre la Boucle du Rhône et la Plaine de l'Ain sont conséquents (6 500 déplacements / jour).

2.2. Propositions

2.2.1. Prescription 1 : adéquation des lignes existantes et création d'une nouvelle ligne

Le SYMBORD et les Communautés de communes du territoire demanderont aux Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) intervenant sur le territoire que soient réexaminées les caractéristiques (tracé, amplitude, fréquence) et les tarifs des lignes de TC existantes en fonction des besoins des usagers actuels et futurs. Il sera également demandé la création d'une ligne nouvelle vers la Plaine de l'Ain.

2.2.2. Prescription 2 : mise en place de comités de ligne

Le SYMBORD et les Communautés de communes du territoire demanderont aux Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) intervenant sur le territoire que soient mis en place des comités de ligne examinant régulièrement l'adéquation des lignes au besoin des usagers et les difficultés rencontrées. Ces comités seront composés, outre les représentants des AOM, de représentants des élus, des usagers (par exemple via les Conseils de développement) et des structures socio-professionnelles.

3. Aménagements associés au projet de TC à haut niveau de service entre Meyzieu et Crémieu

3.1. Constat

L'absence de décision des AOM couvrant notre territoire (Département de l'Isère et Région Auvergne Rhône-Alpes) ainsi que l'insuffisante volonté politique des élus de notre territoire de faire aboutir ce projet font que le choix du mode de transport (tram ou bus) et sa réalisation ne sont toujours pas programmés, alors que ce projet (en version tram) est inclus depuis 2004 dans le Schéma multimodal des transports et infrastructures du Nord Isère.

Au-delà de la vocation première d'un tel projet pour améliorer les déplacements des habitants, il faut également noter qu'il peut être un facteur de développement économique le long de son tracé comme cela a été le cas le long du tram T3 depuis sa mise en service en 2006. Cet élément devra être pris en compte dans la stratégie d'utilisation du foncier à vocation économique, pour autant que son enveloppe globale reste constante sur l'ensemble du territoire.

Un tel projet ne sera efficace pour réduire la circulation automobile que s'il peut drainer suffisamment d'usagers de l'Ouest et du Centre du territoire de la Boucle du Rhône en Dauphiné, comme cela avait été mis en évidence dans les conclusions de l'étude Mobilité du Nord Isère menée par le cabinet Inddigo en 2010 – 2011.

Les parkings de rabattement situés à proximité des stations de la future ligne empruntant le tracé de l'ancienne ligne du CFEL, bien qu'indispensables, ne permettront pas de répondre à la demande (cf. parking du T3 à Meyzieu) si d'autres mesures ne sont pas prises telles que des aires de covoiturage en amont de ces parkings, des TC en rabattement et des liaisons mode doux.

3.2. Propositions

3.2.1. Prescription 1 : prise en compte du développement démographique dans le choix du mode de transport

Le SYMBORD et les communautés de communes du territoire demanderont aux Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) de bien prendre en compte les orientations de la DTA en matière de développement démographique afin d'effectuer le choix du mode de transport (tram ou bus) le plus adapté

3.2.2. Prescription 2 : parkings de rabattement

Les collectivités locales prévoient dans leurs plans d'urbanisme la localisation de parkings de rabattement situés à proximité des stations de la future liaison de TC en site propre et à haut niveau de service circulant sur le tracé de l'ancienne ligne du CFEL entre Meyzieu et Crémieu. Le dimensionnement de ces parkings sera défini en concertation avec l'AOM qui sera en charge de la réalisation et de l'exploitation de cette liaison.

3.2.3. **Prescription 3 : mise en place de rabattement en TC vers les stations**

Le SYMBORD et les Communautés de communes du territoire demanderont aux Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) intervenant sur le territoire que soit mis en place des TC en rabattement vers les stations de la future liaison de TC en site propre et à haut niveau de service circulant sur le tracé de l'ancienne ligne du CFEL entre Meyzieu et Crémieu.

3.2.4. **Prescription 4 : liaisons mode doux vers les stations**

Les collectivités locales concernées prendront en compte, conjointement, dans leur plan de déplacements la création de liaisons mode doux vers les stations de la future liaison de TC en site propre et à haut niveau de service circulant sur le tracé de l'ancienne ligne du CFEL entre Meyzieu et Crémieu.

4. Prise en compte des déplacements en mode doux dans les plans de déplacement des zones urbaines

4.1. Constat

Le PADD prévoit que des « Plans de déplacement devront ainsi être élaborés, en lien avec les projets de requalification des cœurs de villes et de villages ».

On peut comprendre avec cette formulation que ce n'est qu'à l'occasion de projet de requalification que ces plans de déplacements seraient établis commune par commune.

Ces plans pourraient donc être fortement décalés dans le temps et leur périmètre inadapté pour les déplacements en mode doux à l'intérieur de chaque bassin de vie.

Afin de faciliter les déplacements en mode doux il faut que ces plans soient incitatifs en prévoyant des aménagements adaptés.

4.2. Propositions

4.2.1. **Prescription 1 : établissement de plans de déplacement pour les polarités de bassin de vie**

Les collectivités locales établiront dès que possible des plans de déplacement pour chaque polarité de bassin de vie et des pôles relais qui leur sont rattachés lorsque ceux-ci sont contigus, à savoir :

- Pont de Chérucy, Charvieu-Chavagneux, Tignieu-Jamezieu, Chavanoz et Saint Romain de Jalionas,
- Crémieu et Villemoirieu,
- Morestel, Passins, et Vezeronce-Curtin
- Montalieu-Vercieu, Porcieu-Amblagnieu et Bouvesse-Quirieu
- Saint-Chef,
- Les Avenières-Veyrins-Thuellin.

4.2.2. **Prescription 2 : établissement de plans de déplacements pour les autres pôles relais, polarités de proximité et les villages**

Les collectivités locales établiront des plans de déplacement pour chaque autre pôle relais, chaque polarité de vie et chaque village dès que possible et au plus tard lors de projet de requalification du cœur de ces communes ou lors de l'extension de leur enveloppe urbaine.

4.2.3. **Prescription 3 : aménagements associés aux déplacements en mode doux**

Afin de faciliter les déplacements doux, les collectivités locales devront définir, dans le cadre de l'élaboration de leurs plans de déplacement, les aménagements permettant un développement des modes doux tels que : zones piétonnes, zones 30 km/heure, autorisation de circulation en sens interdit pour les vélos (double sens cyclable), zones sécurisées de stationnement des vélos sur la voie publique,

obligation de garages à vélo / zones sécurisées de stationnement des vélos dans les immeubles neufs et les bâtiments publics neufs.

4.2.4. **Recommandation : location / prêt de vélo**

Le SCoT recommande que les polarités de bassin de vie réfléchissent à la mise en place d'un dispositif de location / prêt de vélo permettant de faciliter les déplacements en mode doux.

5. Maillage du territoire par un réseau de voies vertes et de vélo-routes

5.1. Constat

Les voies vertes et vélo-routes sont essentiellement considérées comme des équipements de loisir et de tourisme. Il faut également les considérer comme des voies permettant des déplacements de toute nature, notamment les trajets domiciles-travail.

Le territoire est doté d'un potentiel important de voies vertes avec notamment la ViaRhôna qui est en service sur l'ancienne Communauté de communes du Pays des Couleurs et programmée sur l'ancienne Communauté de communes de l'Isle Crémieu, l'emprise de l'ancienne ligne du CFEL Ouest-Est et Nord-Sud ainsi que les rives de la Bourbre.

L'emprise du CFEL entre Crémieu et Meyzieu est réservée à la mise en place d'une liaison de TC à haut niveau de service en site propre. Selon les études qui ont été réalisées, il sera possible de prévoir une voie verte le long du parcours si c'est la solution tram à voie unique qui est retenue. En cas de solution bus, il est probable que l'emprise de la ligne soit d'une largeur insuffisante pour intégrer une voie verte (bus à double sens, distances de sécurité plus importante avec un bus qu'avec un tram).

Les communes développent des voies vertes sans qu'il n'existe la plupart du temps de concertation avec les communes voisines.

L'Agence de Mobilité du Nord Isère a lancé l'étude d'un Schéma directeur vélo qui devrait être finalisé courant 2018. Ce schéma prendra en compte les réalisations et les projets de voies vertes et définira les modalités de mise en réseau de toutes ces voies pour obtenir un réseau maillé sur tout le Nord Isère (la CAPI est déjà dotée d'un schéma directeur vélo).

5.2. Propositions

5.2.1. **Prescription : prise en compte du Schéma directeur vélo du Nord Isère**

Les collectivités locales prendront en compte dans leurs documents d'urbanisme les orientations définies dans le Schéma directeur vélo de l'Agence de Mobilité Nord Isère pour définir leurs voies vertes afin de garantir que ces voies pourront facilement être maillées avec celles des autres communes du territoire et celles des territoires périphériques.

6. Mise en place de transport à la demande (TàD) dans les zones rurales

6.1. Constat

Une grande partie du territoire est en zone rurale ayant une faible densité de population pour laquelle les TC « classiques » ne sont pas adaptés.

Certaines catégories de personnes n'ont pas de moyens de locomotion : personnes âgées, étudiants, personnes sans permis, personnes en situation de précarité énergétique.

L'Agence de Mobilité du Nord Isère a lancé en 2016 une étude TàD pour la Communauté de communes des Balcons du Dauphiné. Le diagnostic est finalisé, mais la communauté de communes n'a pas retenu la concrétisation d'un projet TàD pour l'instant par manque de financement. L'Agence de Mobilité va seulement étudier la possibilité de mutualiser les services existants au niveau notamment de certaines communes, centres sociaux et associations.

6.2. Proposition

6.2.1. Recommandation : mise en place de TàD dans les zones rurales

Le SCoT recommande que les collectivités locales se rapprochent des AOM intervenant sur le territoire pour définir les modalités de mise en place de TàD dans les zones rurales afin de permettre le déplacement des personnes n'ayant pas de moyens de locomotion (personnes âgées, étudiants, personnes sans permis, personnes en situation de précarité énergétique).

7. Solutions alternatives pour les trajets domicile-travail vers les zones d'activités et les déplacements vers les zones commerciales

7.1. Constat

L'utilisation d'une automobile ou d'un vélo est indispensable pour accéder à ces ZA et aux zones commerciales intercommunales

7.2. Propositions

7.2.1. Prescription 1 : pistes cyclables pour accéder aux ZA

Les collectivités en charge des ZA prévoiront dans leur plan de déplacement des pistes cyclables reliant la commune à la ZA dès que le nombre d'utilisateurs potentiels dépasse 50 personnes.

7.2.2. Prescription 2 : pistes cyclables pour accéder aux zones commerciales intercommunales

Les collectivités locales concernées prévoiront dans leur plan de déplacement des pistes cyclables reliant les zones commerciales intercommunales à la commune la plus proche.

7.2.3. Recommandation : mise en place de PDE / PDIE

Les collectivités locales en charge des_ZA inciteront les entreprises à mettre en place des PDE / PDIE intégrant le covoiturage et les modes doux.

8. Aménagements nécessaires au développement de nouvelles technologies de véhicules

8.1. Constat

Le parc de voitures électriques à l'horizon 2030 devrait être de 20 % du parc total de voitures selon des prévisions moyennes.

8.2. Proposition

8.2.1. Prescription : bornes de recharge voitures électriques

Le SCoT prévoit un maillage de bornes de recharge sur le territoire (cartographie à prévoir), en s'appuyant sur les études menées par le SEDI (Syndicat des énergies de l'Isère), l'ADEME et le Département de l'Isère. Les collectivités locales devront les prendre en compte dans leurs plans d'urbanisme, qu'elles soient à charge du public ou du privé.

9. Solution pour diminuer (limiter) le trafic poids lourd en transit

9.1. Constat

Le choix fait par les élus dans le PADD de développer des déviations (Agglomération pontoise et Montalieu-Vercieu) et de requalifier des routes à l'Est du territoire va entraîner une forte augmentation des véhicules en transit, notamment des poids lourds. Ces véhicules préféreront traverser notre territoire plutôt que d'emprunter les autoroutes à péage.

L'exemple des conséquences de la mise en service de la déviation de Janneyrias est édifiant avec une augmentation de 85 % du trafic sur la D55 au Nord de Chavanoz en 3 ans.

9.2. Proposition

9.2.1. Recommandation : gratuité des autoroutes A432 et A42 / interdiction transit des poids lourds

Le SYMBORD et les Communautés de communes interviendront auprès de l'Etat pour demander la gratuité des autoroutes A432 à l'Ouest du territoire et de l'A42 au Nord du territoire et/ou interdire le transit des poids lourds sur la traversée du territoire.

9.3. Autre demande

Le SCoT devra justifier le bien-fondé de ces choix de déviations et de requalifications en montrant notamment le bilan de leurs avantages / inconvénients.

10. Diminution du nombre de déplacements automobiles

10.1. Constat

50 % des déplacements font moins de 3 km.

Un meilleur aménagement du territoire permettrait de limiter un fort pourcentage de ces déplacements à quelques centaines de mètres, rendant possible la généralisation de la marche à pied pour ces déplacements.

Les nouvelles technologies pourraient permettre d'éviter de se déplacer pour travailler pour certains métiers, pour autant que le haut débit s'étende rapidement sur tout le territoire.

10.2. Propositions

10.2.1. Prescription : Localisation des nouvelles infrastructures

Toutes les nouvelles infrastructures publiques (écoles, gymnases, ..) devront être construites au cœur des zones d'habitations, sauf impossibilité liée au manque d'espace.

10.2.2. Recommandation : télétravail

Les collectivités locales favoriseront le télétravail auprès de leurs salariés ainsi qu'auprès des entreprises implantées sur leur territoire.

11. Transports scolaires

11.1. Constat

Les établissements scolaires définissent la plupart du temps les horaires de début et de fin des cours sans prendre en compte la problématique du transport des élèves.

L'AOM en charge du transport scolaire est amenée dans de nombreux cas à multiplier les bus en fonction de ces horaires et ceux-ci ne transportent souvent que quelques élèves par trajet, contribuant ainsi aux embouteillages du réseau routier, à la pollution de l'air et au changement climatique par l'émission de gaz à effet de serre (GES).

11.2. Proposition

11.2.1. Recommandation : optimisation du transport scolaire

Le SCoT recommande aux collectivités locales de se rapprocher de l'Education nationale et de l'AOM en charge des transports scolaires pour que la contrainte transport soit mieux prise en compte dans l'établissement des horaires de début et de fin des cours.

12. Sensibilisation du public – incitation et soutien des initiatives

12.1. Constat

La dépendance à la voiture est particulièrement ancrée dans un territoire périurbain et rural tel que la Boucle du Rhône en Dauphiné. La diminution de cette dépendance passe par un changement de comportement qui ne pourra se faire immédiatement.

Il est donc nécessaire de sensibiliser régulièrement la population aux alternatives à la voiture solo, d'inciter et de soutenir toutes les initiatives que peuvent prendre des particuliers ou des structures (collectivités, entreprises, associations, ...).

12.2. Propositions

12.2.1. Recommandation 1 : sensibilisation sur les pratiques alternatives à la voiture solo

Le SCoT recommande aux collectivités locales de sensibiliser régulièrement le public et les entreprises sur toutes les solutions alternatives à la voiture solo mises en œuvre sur le territoire, telles que notamment les transports en commun (y compris la possibilité pour tous d'utiliser les bus scolaires Transisère dans la limite des places disponibles), le covoiturage, marche à pied, vélo, VAP (Véhicule à partager). Elles pourront s'appuyer sur l'Agence de Mobilité du Nord Isère dont c'est une des vocations.

12.2.2. Recommandation 2 : information sur les mesures incitatives

Le SCoT recommande aux collectivités locales d'informer régulièrement le public et les entreprises sur toutes les mesures incitatives existantes telles que notamment les aides à l'achat de vélos à assistance électrique (VAE) ou la possibilité de prise en charge par les entreprises d'une indemnité kilométrique vélo pour les trajets domicile-travail.

12.2.3. Recommandation 3 : incitation à la prise d'initiatives et leur soutien

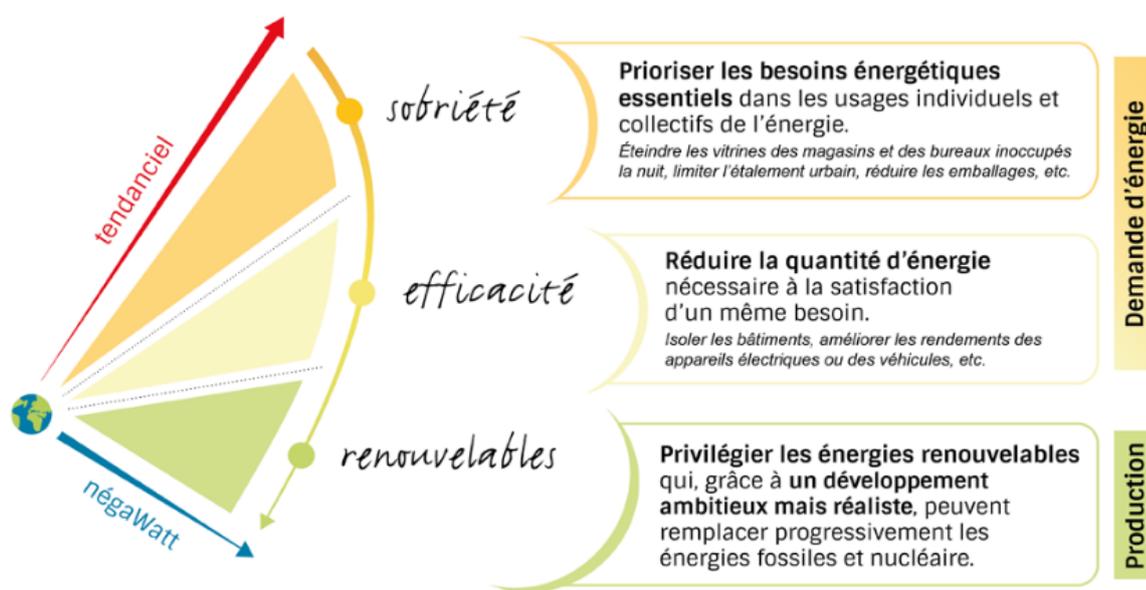
Le SCoT recommande aux collectivités locales d'inciter les particuliers, entreprises et associations à prendre des initiatives sur des pratiques permettant de diminuer l'utilisation de la voiture solo et de les soutenir pour qu'elles réussissent. Ces initiatives peuvent concerner (liste non exhaustive) la mise en place :

- De pédibus ou vélobus par des parents d'élèves et/ou des enseignants pour accompagner des enfants à l'école,
- De covoiturage pour accompagner les enfants à l'école,
- De covoiturage solidaire ou des tournées de livraison pour aider les personnes sans véhicule à faire leurs courses ou se les faire livrer,
- De covoiturage ou de ramassage (minibus, taxi collectif) pour des événements festifs, sportifs ou culturels.

Réflexion générale sur les Energies renouvelables (ENR)

Le groupe de travail considère que les énergies renouvelables doivent être développées sur notre territoire, mais que la priorité doit être donnée à la diminution de la demande d'énergie qui peut être atteinte par une meilleure prise en compte de la sobriété énergétique (éviter le gaspillage) et de l'efficacité énergétique (réduire la quantité d'énergie nécessaire à la satisfaction d'un même besoin).

Le schéma en haut de page suivante, provenant de la démarche « négaWatt », illustre comment ces 3 approches peuvent se compléter :



©Association négaWatt - www.negawatt.org

Si on prend comme exemple les bâtiments, les mesures suivantes peuvent être prises pour tendre vers un bâtiment passif, voire à énergie positive :

- Une isolation performante de toutes les surfaces en contact avec l'extérieur, une chaudière à haut rendement associée à une régulation performante, un éclairage basse consommation, le tout résultant d'un diagnostic énergétique (efficacité énergétique),
- Une bonne orientation des bâtiments permettant une bonne récupération de l'énergie solaire (efficacité énergétique)
- Une densification du bâti permettant de réduire les besoins de mobilité (sobriété énergétique)
- Une utilisation de matériaux locaux utilisant le moins possible des dérivés du pétrole (sobriété énergétique)
- Du chauffage et production d'eau chaude utilisant le soleil et/ou la géothermie (énergies renouvelables)

Il faut noter par ailleurs que la production d'énergies renouvelables et les actions liées à l'amélioration de l'efficacité énergétique peuvent être, au-delà de leur impact très important sur les émissions de gaz à effet de serre (GES), également une source de développement économique pour notre territoire.

Propositions du groupe de travail

1. Energie solaire photovoltaïque et thermique

1.1. Constat

Les membres de la Chambre d'Agriculture de l'Isère ont pris la position suivante en novembre 2009 sur le développement des centrales photovoltaïques :

Ils « sont favorables au développement des centrales photovoltaïques sur les toitures des bâtiments (artisans, industriels, commerciaux, tertiaires etc.) Pour les bâtiments en zones agricoles, ces installations doivent être limitées aux constructions et aux rénovations liées et nécessaires à l'exploitation agricole. Ils s'opposent aux centrales photovoltaïques au sol, en zones agricoles (y compris les espaces pastoraux) et forestières. »

Des recherches sont menées depuis quelques années pour développer des centrales photovoltaïques qui pourraient être compatibles avec certaines activités agricoles (serres photovoltaïques, élevage, ...). Il existe une forte pression du lobby des investisseurs pour faire accepter ces pratiques alors que les recherches sont toujours en cours. Le groupe de travail considère qu'il est prudent de ne pas autoriser ce genre de pratique au niveau du SCoT. Ces pratiques pourraient être autorisées dans les prochaines années lors d'une actualisation du SCoT si elles étaient probantes et validées par le monde agricole.

Le groupe de travail ne souhaite pas que les friches, notamment industrielles, existant sur le territoire puissent être utilisées pour installer des centrales photovoltaïques, car il estime qu'elles ont vocation à être réhabilitées pour redevenir des espaces agricoles ou forestiers ou être utilisées comme zones urbanisées. Si ces friches n'avaient pas vocation à être réhabilitées à court/moyen terme, il serait dans ce cas possible de prévoir un projet de centrale solaire pour une durée limitée. Comme tout autre équipement ou aménagement, il faudra veiller à l'intégration de ces installations au regard d'un souci d'une qualité paysagère du territoire, définie par ses acteurs.

Le recyclage des panneaux photovoltaïques est aujourd'hui bien maîtrisé (taux de recyclage de 95 %) et la filière de recyclage est en place avec « PV Cycle », avec des lieux de collecte les plus proches à Saint-Priest et Bourgoin-Jallieu (voir : www.pvcycle.fr/).

Les réflexions ci-dessus sur les installations photovoltaïques s'appliquent également aux installations de solaire thermique, utilisé pour la production d'eau chaude et partiellement pour le chauffage, bien qu'elles soient en général de plus petite taille.

1.2. Propositions

1.2.1. Prescription 1 :

Les centrales solaires photovoltaïques / thermiques ne pourront être autorisées que sur les toitures ou les murs de bâtiments. La création de toitures ou de murs à usage exclusif de l'installation d'une centrale photovoltaïque sera interdite.

1.2.2. Prescription 2 :

Les maîtres d'ouvrage de centrales solaires photovoltaïques / thermiques seront tenus d'assurer le démontage et le recyclage des matériaux en fin de vie de l'installation

1.2.3. Prescription 3 :

Lorsque la puissance d'une centrale photovoltaïque et/ou sa distance du réseau électrique nécessite la création d'une ligne électrique basse ou moyenne tension pour évacuer l'énergie produite, cette ligne devra être enterrée.

1.2.4. **Recommandation 1 :**

Les collectivités locales favoriseront l'installation de centrales solaires photovoltaïques / thermiques sur leurs bâtiments existants ou nouveaux ainsi que sur les ouvrages qu'elles créeront (murs anti-bruit par exemple)

2. Biomasse : Méthanisation

2.1. Constat

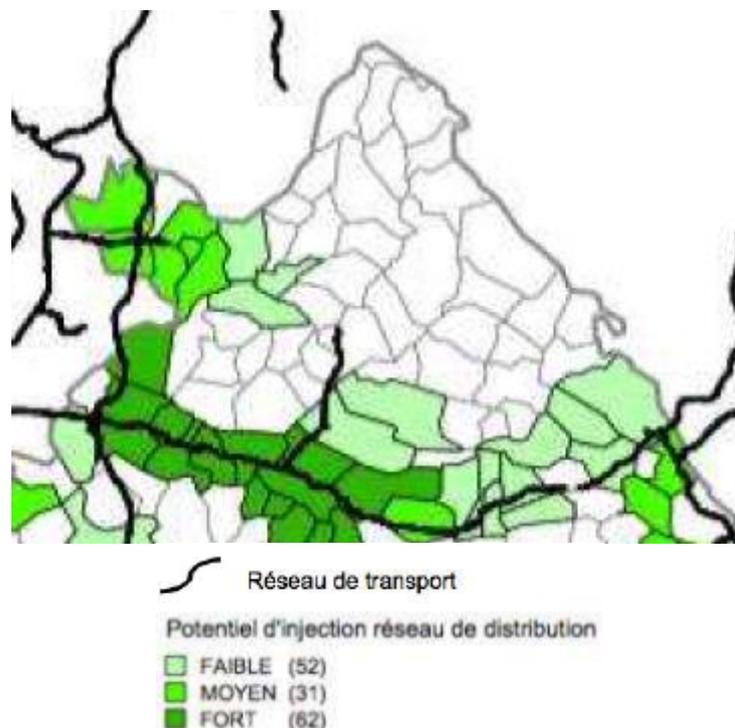
Le territoire de la Boucle du Rhône en Dauphiné dispose d'un potentiel de création de quelques unités de méthanisation lié à l'importance de ses activités agricoles.

Le Département de l'Isère, la Préfecture de l'Isère et la Chambre d'Agriculture de l'Isère ont signé en mars 2017 « Une charte pour réussir son projet de méthanisation en Isère » qui définit un certain nombre de recommandations qualitatives à destination notamment des porteurs de projet.

Elle identifie notamment les 6 facteurs suivants qui sont la clé de réussite du projet :

- La concertation autour du projet dès son émergence et une gouvernance équilibrée,
- Un plan d'approvisionnement sécurisé de qualité, de proximité et constant sur l'année,
- Des compétences et des technologies adaptées au projet,
- Une valorisation de l'énergie efficace,
- La valorisation agronomique du digestat en adéquation avec le territoire,
- L'équilibre économique du projet

L'injection directe du gaz produit dans le réseau gaz est une solution intéressante, mais le territoire n'est doté que d'une faible desserte (voir carte ci-dessous)



La solution de la cogénération combine la production de chaleur et d'électricité. Elle est intéressante si la chaleur produite peut être utilisée toute l'année (réseau de chaleur pour activités industrielles, séchage de bois, ...) en plus de l'utilisation comme chauffage en hiver.

Le groupe de travail a plus particulièrement évoqué et retenu les points suivants :

- Le besoin d'une information de la population en amont sur l'intérêt de ce type de projet pour le territoire et sur les nuisances (très faibles) qu'il induit et les mesures permettant de les éviter / les diminuer. Cette information doit notamment être relayée par les élus,

- L'importance de la qualité des intrants pour que les digestats épandus soient compatibles avec les exigences des activités agricoles. Le groupe a à cette occasion étendu la réflexion au besoin de qualité des boues provenant des stations de traitement des eaux usées et à celui des déchets verts servant au compostage qui comporte souvent d'autres matériaux, du plastique notamment.
- Une proximité de la provenance des intrants pour que le bilan carbone soit satisfaisant et que les nuisances liées à leur transport soient limitées.

2.2. Propositions

2.2.1. Recommandation 1 :

Les collectivités locales du territoire prendront l'initiative de développer une ou plusieurs unités de méthanisation sur le territoire ou de soutenir les porteurs de projets, plus particulièrement locaux, qui en prendraient l'initiative.

Elles s'assureront que la qualité des entrants sera compatible avec le besoin de qualité des digestats qui seront épandus et que les entrants proviendront essentiellement du territoire.

2.2.2. Recommandation 2 :

Les collectivités informeront le plus en amont possible les habitants proches des lieux d'implantation prévus des unités de méthanisation sur l'intérêt de ces installations pour le territoire en indiquant les mesures prises pour éviter / diminuer les éventuelles nuisances.

3. Biomasse : Bois-énergie

3.1. Constat

La forêt occupe une part significative du territoire (25 % de sa surface), mais elle est relativement peu exploitée en raison notamment des faibles surfaces détenues par chaque propriétaire (10 000 propriétaires privés, dont 7 000 possèdent 1 ha ou moins).

La forêt est composée de 98 % de feuillus et de 2 % de résineux.

Le bois coupé est essentiellement destiné au chauffage sous forme de bûches.

Il existe une volonté de développer le bois d'œuvre mais les actions menées ne permettront d'aboutir qu'à moyen / long terme.

Deux structures regroupant des propriétaires forestiers interviennent sur notre territoire et sont notamment les interlocuteurs des élus des collectivités locales : ASLGF (Association Syndicale Libre de Gestion Forestière) et VALFOR (VALorisation de la FORêt privée en Nord-Dauphiné).

Le développement d'une filière de bois-énergie sous forme de plaquettes pourrait facilement et rapidement être mise en œuvre s'il existe des débouchés pérennes. Le bois alimentant cette filière devrait provenir de forêts gérées sous la certification de gestion durable PEFC.

3.2. Propositions

3.2.1. Recommandation 1 :

Il est recommandé aux collectivités locales de développer la mise en place de réseaux de chaleur permettant de chauffer des bâtiments publics (gymnases, écoles, salle des fêtes, ...) situés à proximité les uns des autres. Ces réseaux de chaleur pourraient être alimentés par des chaudières de moyenne puissance utilisant des plaquettes issues de forêts du territoire gérées sous la certification de gestion durable PEFC.

4. Biomasse : Agro-carburants

4.1. Constat

Les terres agricoles ont vocation à nourrir les habitants de la planète et pas à produire des carburants de substitution aux carburants issus des énergies fossiles.

Le bilan global d'émission des gaz à effet de serre (GES) des agro-carburants n'apporte que de faibles améliorations par rapport à celui des carburants issus des énergies fossiles.

La culture de végétaux destinés à la fabrication d'agro-carburants doit être limitée à ceux ne rentrant pas en concurrence avec l'alimentation humaine ou animale.

L'utilisation des agro-carburants doit être limitée à celle correspondant aux besoins de l'exploitation agricole et aux véhicules de transport en commun.

4.2. Propositions

4.2.1. Recommandation 1 :

Les collectivités locales n'ont pas vocation à assurer la promotion de la fabrication sur notre territoire d'agro-carburants.

5. Développement des énergies renouvelables sur notre territoire

5.1. Constat

Le développement des énergies renouvelables sur notre territoire doit être mené en fonction du potentiel de chacune d'entre elles, de leur faisabilité / facilité de mise en œuvre, de leur apport en terme de développement économique et de leur impact sur l'environnement et la qualité de vie des habitants.

5.2. Propositions

5.2.1. Prescription 1

Les communautés de communes du territoire identifieront, dans leur Plan climat-air-énergie territorial (PCAET) devenu obligatoire en 2017 pour celles ayant plus de 20 000 habitants, le potentiel de chacune des énergies renouvelables (solaire photovoltaïque et thermique, biomasse, hydro-électricité, éolien, géothermie). Ces potentiels d'énergies renouvelables devront permettre de définir un plan de développement en prenant en compte leur faisabilité / facilité de mise en œuvre, leur apport en terme de développement économique et leur impact sur l'environnement et la qualité de vie des habitants.

5.2.2. Recommandation

Le SCoT recommande aux communautés de communes du territoire de se rapprocher des organismes spécialistes des énergies renouvelables qui peuvent apporter leur expertise. Il s'agit notamment :

- De l'AGEDEN (Gestion durable de l'énergie en Isère) qui peut notamment apporter un conseil en amont sur l'opportunité des projets,
- Du SEDI (Syndicat des énergies de l'Isère) qui s'est doté d'une compétence Transition énergétique et qui a en projet de créer une société d'économie mixte qui aura pour vocation d'aider les collectivités à réaliser des projets d'investissement dans les ENRs en partenariat avec des entreprises spécialisées,
- Des structures comme Centrales Villageoises qui peuvent porter des projets d'ENRs à partir d'un groupement de collectivités, d'entreprises et de citoyens.

Groupe de travail du CLD sur l'ECONOMIE DE PROXIMITE ET l'ECONOMIE CIRCULAIRE

Propositions du groupe de travail

1. Maintien d'un tissu d'entreprises et de services dans les bourgs centre (commerces et services de proximité)

1.1. Constat

Le territoire de BRD est semi-rural. Tous les bourgs de plus de 3000 habitants ont une zone commerciale en périphérie, d'où un risque non négligeable de fuite des services et des commerces de proximité vers ces zones.

1.2. Propositions

1.2.1. Prescription 1 :

Les documents d'urbanisme doivent être compatibles ou rendus compatibles avec l'objectif de maintien et de développement du commerce de proximité dans les bourgs centres.

1.2.2. Prescription 2 :

Afin de favoriser le maintien et le développement du commerce de proximité dans les bourgs centres, les localisations de périphérie n'ont pas vocation à accueillir de nouvelles implantations de commerces dont la surface de vente est inférieure à 300 m².

1.2.3. Prescription 3 :

Un observatoire intercommunal du commerce et de la vacance commerciale sera mis en place, en lien avec l'ACABRED, les Agences immobilières, Nord Isère Initiatives et la CCI Nord Isère.

1.2.4. Recommandation 1 :

Les ensembles commerciaux (au sens de l'article L752-3 du code du commerce) existants dans les localisations de périphérie peuvent s'étendre de manière limitée, uniquement dans un objectif d'amélioration qualitative des équipements commerciaux.

1.2.5. Recommandation 2 :

En lien avec l'observatoire intercommunal, le SCOT BRD recommande la création de commissions commerce au sein des municipalités, qui par ailleurs activeront leur droit de préemption en cas de vacance d'un commerce.

1.2.6. Recommandation 3 :

Le SCOT BRD incite les collectivités à utiliser la taxe pour les locaux vacants ou friches commerciales.

1.2.7. Recommandation 4 :

Le SCOT BRD recommande de privilégier l'accès aux centres bourgs en termes de mobilité et de stationnement, sans oublier des cheminements attractifs donnant envie d'entrer dans le centre bourg.

1.2.8. Recommandation 5 :

Il est recommandé la création d'espaces de co-working (ou espaces de travail partagé) dans les bourgs centres.

2. Maintien, création et pérennité des petits commerces, pour répondre aux besoins du quotidien, dans les centres des villages (*commerces et services de proximité*)

2.1. Constat

On observe une tendance à ce que les villages deviennent des villages dortoirs, avec des habitants qui font leurs achats près de leur lieu de travail ou sur le trajet domicile-travail.

Parfois, il n'y a plus de locaux commerciaux disponibles au centre du village.

2.2. Propositions

2.2.1. Prescription :

Les locaux communaux vacants seront réservés au commerce de proximité et aux services (agence postale, aides administratives) et pas uniquement aux habitations.

2.2.2. Recommandation :

Afin de développer le petit commerce au centre des villages, le SCOT BRD recommande : de faciliter la venue des commerces ambulants et des marchés, d'envisager des commerces sous forme associative, de faciliter la création de dépôts-vente de produits agricoles locaux.

3. Moyens pour faciliter la cohabitation habitat / activité / services (*commerces et services de proximité*)

3.1. Constat

L'urbanisation dans les bourgs ou villages est surtout centrée sur l'habitat, sans préoccupation suffisante de lien avec le commerce et les services.

On observe que s'il n'y a pas de commerces près des habitants, il n'y a pas de vie.

3.2. Propositions

3.2.1. Prescription 1 :

Obligation de créations de services à proximité des nouvelles zones ouvertes à l'urbanisation, sans déséquilibrer le commerce du centre bourg.

3.2.2. Prescription 2 :

Tout nouveau projet d'urbanisation (dans l'enveloppe et dans les zones d'extension) doit associer habitat/commerces/services/parkings/cadre de vie, en prévoyant des réserves foncières pour les grosses zones d'habitations neuves et en aidant les commerces isolés à se déplacer vers ces nouvelles zones d'habitation.

3.2.3. Prescription 3 :

Les municipalités mettront en place une signalétique des commerces et des services aux entrées des bourgs et villages.

4. Comment encourager le développement d'activités agricoles annexes (transformation sur l'exploitation ou en collectif d'agriculteurs, vente directe, chambres d'hôtes, camping à la ferme) ? (Agriculture)

4.1. Constat

Les circuits courts de type vente directe (des agriculteurs aux consommateurs) sont bien développés sur le territoire de la Boucle du Rhône en Dauphiné. Plus de 20% des agriculteurs pratiquent ce type de vente.

Les filières longues, en production végétale comme en production animale, ne rémunèrent pas correctement les producteurs et les prix payés aux agriculteurs sont très liés aux fluctuations économiques à l'échelle mondiale. Les producteurs n'ont aucune prise sur la formation des prix. A court terme, et probablement à moyen terme, ces agriculteurs dégagent un revenu très modeste, voire indécent.

Il y a nécessité de développer des circuits intermédiaires comportant des producteurs, des artisans, des distributeurs et des commerçants locaux et en nombre limité. Les producteurs ont alors la possibilité de discuter de la formation des prix, voire de discuter de la répartition de la valeur ajoutée entre tous les opérateurs (on parle alors de filière éthique). Et de fait les prix payés aux producteurs sont plus rémunérateurs pour eux.

Les consommateurs, sur notre territoire, sont de plus en plus nombreux à acheter des produits locaux (produits sur le territoire) et vertueux sur le plan environnemental.

4.2. Propositions

4.2.1. Prescription 1 :

Les documents d'urbanisme locaux prévoient, dans les zones agricoles et naturelles, les possibilités d'implantation de constructions accessoires à l'activité agricole dont la production reste l'activité principale :

- Les besoins immobiliers liés aux activités de vente, préparation, transformation, création de valeur sur place des produits de la ferme.
- Les besoins immobiliers liés aux activités touristiques et de loisirs accessoires à l'activité agricole : chambres d'hôtes, tables d'hôtes en lien avec une activité de découverte de l'activité agricole principale, l'agrotourisme.

4.2.2. Prescription 2 :

Les documents d'urbanisme locaux prévoient :

- La possibilité de création de points de vente mutualisés ou non (locaux « vitrine »), en les localisant dans une perspective de complémentarité et de soutien aux commerces de centre bourg, qui peuvent être partenaires de la vente.
- Les possibilités d'aménagement d'espaces pour des manifestations ou des marchés.
- Les possibilités d'accueil dans les parcs d'activités d'implantation d'activités de logistique et/ou de transformation/conditionnement, connexes à l'agriculture.

4.2.3. Prescription 3 :

Il sera mis en place un P.A.T (Projet alimentaire territorial, article 39 de la loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt du 13 octobre 2014) permettant de sécuriser les débouchés locaux. Il pourra être complété par des outils de communication et de marketing territorial destinés à renforcer l'ensemble des filières agricoles.

4.2.4. Recommandation 1 :

Le SCOT BRD recommande d'organiser une action convergente des différents acteurs publics et privés pour promouvoir des commandes privées locales (cantines scolaires, structures de santé servant des repas, restaurants interentreprises. La création d'une plateforme « agroalimentaire pour faciliter l'accès de producteurs locaux (en circuits courts ou intermédiaires) aux commandes publiques locales.

4.2.5. Recommandation 2 :

Le SCOT BRD incite les collectivités à développer sur le territoire un programme d'actions volontaristes en direction des productions agricoles non alimentaires (biomatériaux de construction, bois énergie, etc.).

5. Elaboration d'une stratégie touristique à l'échelle du territoire, en s'appuyant sur les acteurs du tourisme et les collectivités locales (*Stratégies territoriales*)

5.1. Constat

Le territoire de la Boucle du Rhône en Dauphiné a un fort potentiel touristique situé essentiellement sur la communauté de communes des Balcons du Dauphiné (CCBD), mais il est très peu exploité.

Suite à la prise de compétence tourisme par les communautés de communes au 1^{er} juin 2017, la CCBD est en train de mettre en place une coordination touristique avec la création de l'office touristique communautaire qui regroupe 4 bureaux de tourisme : Crémieu, Morestel, Saint-Chef et Les Avenières-Veyrins-Thuellin.

Les 3 communautés de communes des Balms Dauphinoises, de l'Isle Crémieu et du Pays des Couleurs ont finalisé début 2016 un schéma local de développement touristique (SLDT) élaboré par les acteurs du territoire et les élus et qui servira de base à la politique touristique de la CCBD. Le financement du SLDT sera assuré en partie par le programme européen LEADER.

Le positionnement global du SLDT est de considérer que c'est par l'attractivité du territoire pour des visites à la journée qu'il sera possible de développer les séjours et non l'inverse.

Le PADD précise que l'orientation retenue pour l'hébergement est de développer les petites structures (chambres d'hôte gîtes et camping à la ferme).

5.2. Propositions

5.2.1. Prescription :

La stratégie de développement touristique du SCoT est basée sur les schémas locaux de développement touristique (SLDT) lorsqu'ils existent.

5.2.2. Recommandation 1

Le SCoT recommande aux communautés de communes de mettre en place un SLDT et de l'actualiser régulièrement.

5.2.3. Recommandation 2

Le SCoT s'oriente sur le développement de petites structures d'hébergement (chambres d'hôtes, gîtes et camping à la ferme). En cas d'intérêt à développer des hébergements plus conséquents, le SCoT recommande de donner priorité à la réhabilitation de bâtiments existants.

5.2.4. Recommandation 3

Le SCoT recommande aux collectivités locales d'examiner l'opportunité de créer un (des) hôtels(s) permettant d'accueillir la clientèle d'affaires dans les bassins de vie où sont installées des entreprises à vocation nationale ou internationale.

6. Comment développer des stratégies intercommunales de développement économique à l'échelle des bassins de vie, en complémentarité entre eux et avec les territoires voisins ? (*Stratégies territoriales*)

6.1. **Constat**

Les bassins de vie du territoire sont tous dotés de commerces, de services et d'artisans permettant à leurs habitants de faire face à tous les besoins courants d'achats et de services.

Plusieurs centres commerciaux ou de services spécialisés à vocation intercommunale ou régionale sont présents sur le territoire (Place du Dauphiné) ou sur les territoires voisins (CAPI, Métropole chambérienne, est de la métropole lyonnaise). Leur nombre, leur taille et la diversité de leur offre est suffisante pour répondre aux besoins des habitants du territoire.

Le fort développement des achats en ligne ces dernières années permet de plus de faire jouer la concurrence et de trouver les produits ou services très spécialisés plus difficile à trouver sur le territoire et les territoires voisins.

6.2. **Propositions**

6.2.1. Prescription :

Le SCoT ne prévoit pas de création de nouvelles infrastructures commerciales à vocation intercommunale ou régionale.

6.2.2. Recommandation :

Le SCoT recommande de développer l'information des habitants du territoire sur la localisation et la nature des offres de commerces et services situés sur le territoire ou sur les territoires périphériques.

7. Comment développer l'économie circulaire ? (*Stratégies territoriales*)

7.1. **Constat**

De nombreuses actions ponctuelles sur l'économie circulaire sont présentes sur le territoire, mais elles ne font pas l'objet d'une démarche globale et coordonnée.

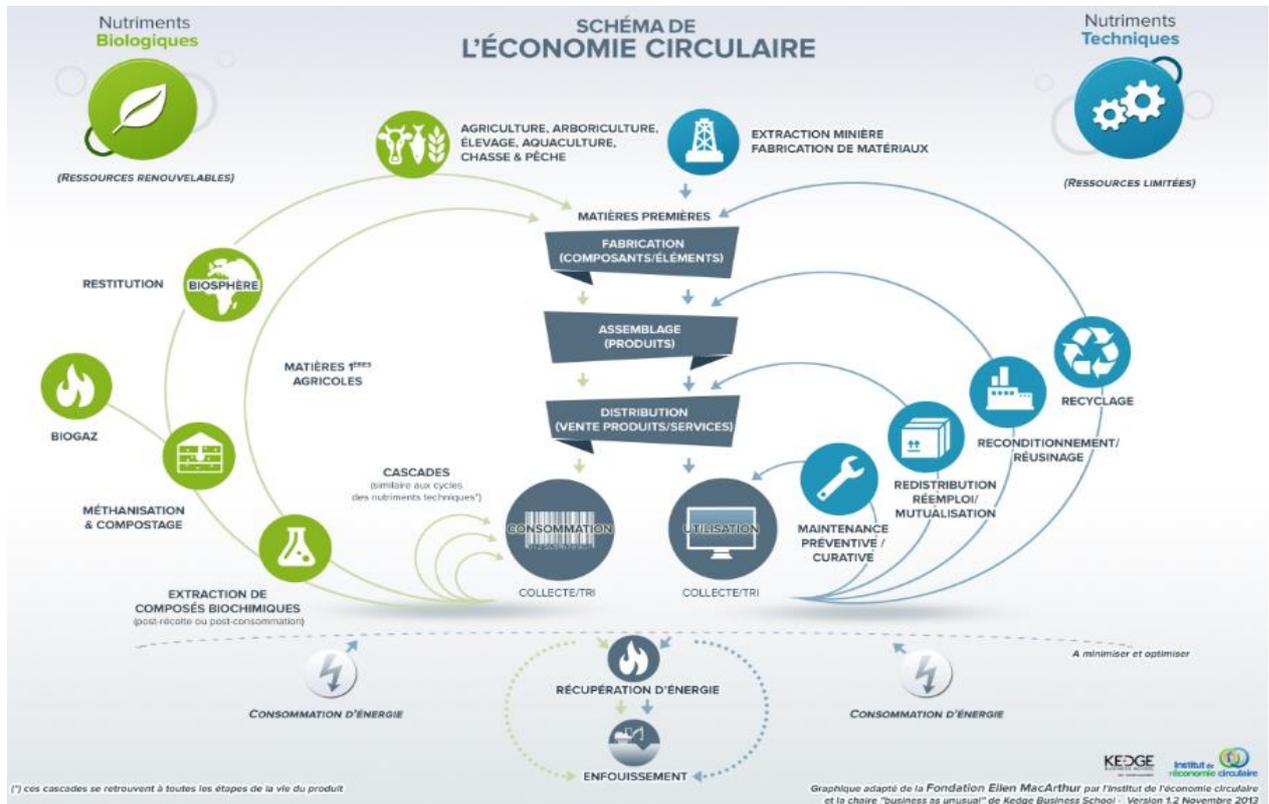
On peut notamment citer parmi ces actions :

- Le recyclage qui a atteint une certaine maturité mais qui présente encore beaucoup de marge de progrès,
- Le réemploi et la mutualisation qui commencent à émerger,

- Des pratiques agricoles sur la bonne voie avec l'épandage et le compostage qui sont en place depuis de nombreuses années et la méthanisation pour laquelle il existe une volonté de développement.

Il existe par ailleurs plusieurs points noirs qui ne sont pas propres à notre territoire : notamment celui du gaspillage alimentaire (au niveau des commerces avec les invendus, des collectivités avec le gaspillage dans les restaurants scolaires et des particuliers avec leur mode de consommation) et celui des équipements conçus pour ne pas être réparés et dont l'obsolescence est parfois programmée.

L'économie circulaire est peu connue alors qu'elle est pourvoyeuse d'emplois locaux de toute qualification non délocalisables.



7.2. Propositions

7.2.1. Recommandation 1 :

Le SCoT recommande de soutenir et de promouvoir la dynamique économique du recyclage, à fort potentiel de création d'emplois, en structurant toutes les actions existantes sur le territoire (associatives, caritatives, institutionnelles, entrepreneuriales, agricoles, artistiques, formations). Faire du territoire un exemple d'économie des ressources, créateur de richesses matérielles et immatérielles. Donner une identité forte au territoire autour de cette thématique lui permettant d'avoir une attractivité et une image positive en miroir vis-à-vis de l'hyperconsommation.

7.2.2. Recommandation 2 :

Le SCoT recommande aux collectivités de mener des actions de sensibilisation des élus et des habitants sur l'intérêt pour le territoire de développer l'économie circulaire. Recensement des actions existantes afin de les promouvoir et d'en organiser les espaces de vie (Hang'art, Salon de la Récup, ressourceries, répar'café...)

Groupe de travail du CLD sur la LIMITATION DE LA CONSOMMATION D'ESPACE

Propositions du groupe de travail

1. Limitation de consommation d'espace pour l'habitat

1.1. Constat

La consommation d'espace liée à l'habitat est en légère augmentation (passage de 70 ha par an entre 1999 et 2029 à 75 ha par an entre 2009 et 2013, ce pour l'ancien périmètre de la Boucle du Rhône en Dauphiné)

Le SCoT approuvé fin 2007 n'a donc eu aucun effet sur la limitation de la consommation d'espace.

Les élus ont retenu lors de leur atelier Urbanisme / habitat du 5 mai dernier de définir dans le DOO pour chaque commune :

- Un nombre maximum de logements nouveaux pouvant être construits sur la durée du SCoT,
- Son enveloppe urbaine avec indication des zones restant constructibles à l'intérieur (les PLUs devront ajuster la surface de ces zones en fonction de la configuration du terrain telle que la présence de falaises, de fortes pentes ou de zones inondables ou humides,
- La localisation éventuelle d'1 ou 2 zone(s) d'extension contiguë(s) avec l'enveloppe urbaine. Ces zones seront définies en fonction de leur impact sur les activités agricoles, sur l'environnement et sur les ressources,
- Des fourchettes de pourcentage de logement par nature (collectif, semi-collectif ou individuel)

Toute construction nouvelle ou extension de construction existante en dehors de l'enveloppe urbaine et de la(es) zone(s) d'extension serait interdite, ce qui peut poser un problème pour les exploitations agricoles.

Cette orientation implique une suppression de la notion de terre stratégique agricole qui avait été demandée par la profession agricole.

Elle devrait permettre de baisser substantiellement la consommation de foncier par logement. Ce n'est qu'après détermination des éléments ci-dessus pour l'ensemble des communes qu'il sera possible de vérifier si l'objectif de réduction par 2 de la consommation de foncier à nombre de logements constant, tel que prévu dans le PADD, pourra être atteint.

1.2. Propositions

1.2.1. Prescription 1 :

L'ouverture à la construction de la(es) zone(s) d'extension ne sera possible qu'après utilisation complète des zones restant constructibles de l'enveloppe urbaine.

1.2.2. Prescription 2 :

La construction ou l'extension de bâtiments isolés situés en dehors de l'enveloppe urbaine ou de la(des) zone(s) d'extension sera interdite, sauf pour les besoins des exploitations agricoles ou forestières et du

développement de leurs activités annexes (point de vente de produits de l'exploitation, transformation de produits venant de l'exploitation ou d'exploitations proches, chambres d'hôtes, gîtes, ...)

2. Limitation des surfaces des zones d'activité

2.1. Constat

Le PADD prévoit de conserver la surface totale des zones d'activité du territoire.

Le diagnostic précise que la surface totale des ZA (hors Balmes Dauphinoises) est de 776 ha (436 ha occupés et 340 ha disponibles) alors que le SCoT 2007 prévoyait une surface totale de 707 ha, soit un dépassement de 69 ha.

La ZA d'Arandon-Passins a été créée dans la perspective de création du barreau autoroutier de l'A48 qui est aujourd'hui définitivement abandonné. Elle comporte 9 ha occupés avec une extension permettant d'atteindre 118 ha, voire plus. Cette ZA ne remplit pas par ailleurs les critères lui permettant de devenir une zone d'intérêt régional avec notamment l'absence de gare. Il semble donc qu'elle est largement surdimensionnée.

2.2. Propositions

2.2.1. Prescription 1 :

En fonction de l'abandon du barreau autoroutier de l'A48 la superficie de la ZA d'Arandon-Passins doit être revue à la baisse pour n'avoir plus qu'une surface de 60 ha y compris extension.

2.2.2. Prescription 2 :

La surface totale des autres ZA doit être diminuée de 69 ha pour revenir à la surface prévue dans le SCoT actuel.

3. Faut-il encore créer de nouvelles zones commerciales ? (point traité également dans le groupe économie de proximité)

3.1. Constat

Les bassins de vie du territoire sont tous dotés de commerces, de services et d'artisans permettant à leurs habitants de faire face à tous les besoins courants d'achats et de services.

Plusieurs centres commerciaux ou de services spécialisés à vocation intercommunale ou régionale sont présents sur le territoire (Place du Dauphiné) ou sur les territoires voisins (CAPI, Métropole chambérienne, est de la métropole lyonnaise). Leur nombre, leur taille et la diversité de leur offre est suffisante pour répondre aux besoins des habitants du territoire, sachant que les achats en ligne permettent de répondre aux demandes de produits ou services très spécifiques plus difficiles à trouver sur le territoire.

3.2. Propositions

3.2.1. Prescription 1 :

Le SCoT ne prévoit pas de création de nouvelles infrastructures commerciales à vocation intercommunale ou régionale.

4. Limitation de création ou d'extension de carrières

4.1. Constat

Le Nord Isère concentre environ 30 % de la production des carrières de l'Isère.

La part hors habitat de la consommation d'espace est passée de 24 ha/an pour la période 1999-2009 à 75 ha/an pour la période 2009 à 2013, sachant que « *l'exploitation des carrières explique en majeure partie cette augmentation conséquente* » (Etat Initial de l'Environnement version mai 2016 page 37). L'argument selon lequel il n'y a pas de réelle artificialisation du foncier avec les carrières du fait de leur réversibilité ne tient pas. La réhabilitation n'est en effet prévue que pour les carrières ouvertes après 1994 et elle ne représente actuellement qu'un faible pourcentage des surfaces totales des carrières.

Les recommandations des schémas départementaux et régionaux des carrières sont relativement peu restrictives, sauf pour tout ce qui touche à la protection de l'environnement (nappes, espaces protégés, ...).

La création ou l'extension de carrières correspond souvent plus à la satisfaction d'intérêts privés (carriers et propriétaires des terrains) qu'à un intérêt général pour le territoire et ses habitants, hormis les contributions financières que peuvent octroyer les carriers aux communes sur lesquelles sont situées les carrières.

Les élus, lors de leur atelier sur l'économie du 4 mai dernier, ont estimé que le SCoT ne devait pas amener de nouvelles contraintes concernant les carrières. Cette position paraît surprenante lorsqu'on prend en compte l'impact de ces carrières sur la consommation d'espace qui est du même ordre de grandeur que la consommation d'espace liée à l'habitat. Il y a 2 poids et 2 mesures avec d'un côté une volonté de diminuer par 2 la consommation d'espace liée à l'habitat et d'autre part un laisser faire pour les carrières.

Le groupe de travail considère de plus, qu'au-delà des problèmes de consommation d'espace qui sont l'objet de ce document, il y aurait lieu de définir des prescriptions dans le DOO pour les points suivants à minima :

- Emplacement géographique des carrières par rapport aux lieux d'habitation de la commune concernée mais également pour les communes avoisinantes (distance entre carrières et habitations, nuisances à la santé publique, risques d'accident de la circulation, risques hydrologiques, menaces sur l'économie locale, pertes de valeurs des biens immobiliers).
- Indemnités à verser aux occupants des habitations proches pour les nuisances engendrées par l'exploitation des carrières et aux propriétaires de ces habitations proches pour la perte de valeur de leurs biens,
- Nature des contrôles à effectuer pour s'assurer de la conformité des conditions d'exploitation des carrières par rapport à celles définies dans l'autorisation d'exploiter

4.2. Propositions

4.2.1. Prescription 1 :

L'ouverture d'une nouvelle carrière ou l'extension d'une carrière existante sera conditionnée à la réalisation de la réhabilitation de carrières ou de partie de carrières en fin d'exploitation. La surface de réhabilitation devra être équivalente à la surface objet du projet de nouvelle ou d'extension de carrière et cette réhabilitation devra être faite en priorité sur la commune sur laquelle se déroule ce projet. Cette réhabilitation concernera toutes les carrières y compris celles ouvertes avant la parution de la loi de 1993.

4.2.2. Prescription 2 :

Les collectivités locales concernées par l'ouverture d'une carrière, ou l'extension d'une carrière existante, sur leur territoire devront s'impliquer dans le processus de définition des conditions

d'exploitation et de réhabilitation et être cosignataires des différentes conventions, de manière à s'assurer que l'intérêt général de la collectivité et du territoire soit bien pris en compte.

4.2.3. Prescription 3 :

Les collectivités locales devront s'assurer que les conditions de réhabilitation des carrières prévues dans les différentes conventions soient bien respectées en fonction du cahier des charges et de la destination finale de ces carrières après la fin de leur exploitation, notamment en ce qui concerne la nature, la qualité et l'épaisseur de la terre apportée, de manière à garantir une exploitation agricole correcte et durable de ces terrains.

5. Quel suivi de la consommation d'espace ?

5.1. Constat

La législation prévoit que l'évaluation du SCoT soit faite au plus tard 6 ans après son approbation, sachant que la maîtrise de la consommation d'espace fait partie des points à obligatoirement évaluer.

Ce délai est beaucoup trop long et il est nécessaire d'avoir un outil plus fin de mesure de la consommation d'espace.

5.2. Proposition

5.2.1. Prescription :

Le SCoT prévoit la mise en place d'un observatoire de la consommation d'espace à l'échelle du territoire qui aura pour mission de sensibiliser les élus et la population à cette problématique et d'analyser les indicateurs et leur évolution au cours du temps sur la consommation d'espace par commune et par nature (habitat, infrastructures, zones d'activités, carrières et surfaces réhabilitées des carrières). Ces mesures seront collectées et rendues publiques tous les 2 ans à compter de l'approbation du SCoT.

5.2.2. Recommandation :

Le SCoT recommande la mise en place et la promotion sur le territoire d'un site web de cartographie qui permettra de visualiser l'évolution de la consommation d'espace commune par commune par rapport aux PLU.

6. Conséquence des délais importants entre l'approbation du SCoT et la prise en compte des prescriptions dans les futurs PLU ?

6.1. Constat

Le pourcentage de communes ayant un PLU compatible avec le SCoT était encore inférieur au 2/3 début 2017, soit 9 ans après l'approbation du SCoT, alors que la législation donne un délai de 3 ans maxi pour avoir un PLU approuvé. Environ ¼ des communes ont encore un POS et se trouve depuis mars 2017 en Règlement National d'Urbanisme (RNU).

Même si le SYMBORD a fait un travail pédagogique de sensibilisation auprès des communes depuis plusieurs années pour les inciter à mener à bien leur PLU au plus tôt et que les services de l'Etat ont pris conscience de ces dérives et du besoin de positions plus fermes, il existe un risque réel que certaines communes n'anticipent pas le lancement d'une révision ou d'une modification de leur PLU pour les rendre compatibles avec le SCoT révisé qui devrait être approuvé courant 2018.

Le refus en mars dernier de mettre en place un PLU sur chacune des 2 communautés de communes (avec a priori une clause de revoyure d'ici 1 à 2 ans) et la fin de la mandature en mars 2020 pourraient inciter certaines communes à différer le lancement de cette révision ou modification.

Les conséquences en seraient potentiellement néfastes notamment pour la limitation de la consommation d'espace en permettant de nouvelles constructions avec des contraintes moindres que celles résultant du SCoT révisé.

6.2. Propositions

6.2.1. Prescription :

Le SYMBORD demandera aux communes de vérifier dans un délai défini le degré de compatibilité de leur PLU avec le SCoT révisé et de lancer dès l'approbation du SCoT révisé leur éventuelle modification ou révision.