



Avis de « Veille Citoyenne de la Boucle du Rhône en Dauphiné » sur la révision du SCoT

Suite à l'analyse du dossier de révision du SCoT de la Boucle du Rhône en Dauphiné, soumis à enquête publique du 6 mai au 7 juin 2019, notre association « Veille Citoyenne de la Boucle du Rhône en Dauphiné » fait part de ses commentaires / avis / propositions validés par son conseil d'administration, et qui sont présentés de la manière suivante :

1^{ère} partie : options retenues dans la révision du SCoT :

- les points satisfaisants,
- les points de désaccord,
- nos propositions sur des points pour lesquels le SCoT n'est pas assez ambitieux.

2^{ème} partie : outils de suivi du SCoT.

1^{ÈRE} PARTIE : OPTIONS RETENUES DANS LA REVISION DU SCoT

1-1 les points satisfaisants

1-1-1 La limitation de la consommation d'espace : construction de 80 % des nouveaux logements dans la centralité des communes (page 28 du PADD), maintien de l'enveloppe foncière à vocation économique existante (page 11 du PADD).

1-1-2 La préservation de l'équilibre entre les commerces de centre-ville et les commerces de périphérie : interdiction de création de nouvelles zones commerciales en périphérie et extensions ciblées et limitées des zones commerciales de périphérie (page 22 du PADD).

1-1-3 La volonté d'infléchir la courbe d'augmentation de la population par rapport à la réalisation des 20 dernières années (page 10 du PADD).

1-1-4 Le soutien de l'activité agricole : encouragement du développement d'activités agricoles annexes, préservation des conditions de viabilité économique, abandon de la notion d'espaces agricoles stratégiques présente dans la version actuelle du SCoT (page 23 du PADD).

1-1-5 Un pourcentage très élevé de prescriptions (90% de prescriptions et 10% de recommandations dans le DOO).

1-2 : LES POINTS DE DESACCORD

1-2-1 Extension du Parc du Pays des Couleurs

Bien que sa surface en extension ait été réduite (passage à 80 ha), le Parc du Pays des Couleurs apparaît d'une taille encore trop importante. Il a été créé à une époque où le projet d'autoroute (barreau de l'A48) était d'actualité et que cette zone d'activité pourrait ainsi accueillir des entreprises mobilisant beaucoup de moyens de transports routiers et consommant beaucoup d'espace, alors qu'aujourd'hui sa création est définitivement abandonnée.

Au-delà des avis donnés par la DDT de l'Isère, du CDPENAF de l'Isère et du MRAe Auvergne Rhône-Alpes qui estiment qu'une telle extension est en contradiction avec le cœur vert de la DTA, ce projet impliquerait une très forte augmentation de la circulation de camions sur plusieurs axes du territoire (RD 1075 et 522). C'est d'ailleurs ce que souligne le SCoT Nord Isère dans son avis.

Nous partageons par ailleurs l'avis de la Chambre d'Agriculture de l'Isère qui estime que cette extension (80 ha) « *est surdimensionnée et pas suffisamment justifiée et que l'utilisation de friches économiques semble être primordiale avant de vouloir agrandir les capacités des zones économiques.* »

Nous estimons, en fonction des points ci-dessus, que l'extension du Parc du Pays des Couleurs devrait être fortement réduite et nous donnons un avis négatif sur le projet actuel.

1-2-2 Création d'une zone commerciale à Charvieu-Chavagneux (zone de la Garenne)

Selon les données du diagnostic (page 95 du livre 1), les surfaces de grandes et moyennes surfaces (GMS) sont de 58 070 m² sur l'agglomération pontoise (Charvieu-Chavagneux, Tignieu-Jamezieu, Pont de Chérucy, Chavanoz et Saint Romain de Jalionas), soit environ 2 000 m² pour 1 000 habitants alors que les moyennes sont de 970 m² pour la Boucle du Rhône en Dauphiné, 1 100 m² pour l'Isère, 1 140 m² pour Rhône-Alpes et 1 100 m² pour la France métropolitaine (page 24 du diagnostic DAAC établi en juillet 2017 par le bureau d'études « cibles & stratégies »). L'adjonction de cette nouvelle zone commerciale de 5 ha à Charvieu-Chavagneux va encore augmenter ce ratio déjà très élevé.

Même si la création de cette nouvelle zone commerciale est indiquée dans le PADD (page 22), elle est en contradiction avec le principe évoqué dans la même page : « *Pour ce faire, le Scot affirme une stratégie de croissance modérée des pôles commerciaux et encadre le développement commercial de périphérie, en autorisant uniquement le remplissage des zones actuelles et leurs extensions ciblées et limitées en continuité directe.* ».

Le risque est important que cette création soit préjudiciable aux commerces de proximité de centre-ville des communes environnantes (avec notamment la requalification en cours du centre-ville de Pont de Chérucy et la réouverture prochaine d'une supérette à Charvieu-Chavagneux). Comme le souligne le SEPAL dans son avis, la création de cette zone commerciale « *pourrait avoir un impact non négligeable sur le maintien des commerces situés en centralité de l'agglomération pontoise, sa zone de chalandise devrait également intégrer les communes du Sepal situées en frange Est de l'agglomération, telles que Jons et Pusignan.* ». On peut donc penser qu'elle pourrait avoir également un impact sur la zone commerciale de Bois Bernet sur Villette d'Anthon.

Il y a lieu de prendre également en compte le SRADDET Auvergne Rhône-Alpes, même s'il n'est pas approuvé pour l'instant (il a été arrêté fin mars 2019), en ce qui concerne « *l'encadrement de l'urbanisme commercial* » (règle N° 6 pages 17 et 18 du fascicule des règles).

En fonction des points ci-dessus, nous donnons un avis négatif à la création de la zone commerciale de la Garenne à Charvieu-Chavagneux.

Par contre, nous considérons que la zone d'activité associée sur le même site est une opportunité, notamment en termes d'emplois, pour la partie ouest du territoire de la Boucle du Rhône en Dauphiné et pourra contribuer à faire baisser les déplacements domicile-travail. Une solution de transport en commun et mode doux de déplacement pour l'accès à cette zone d'activité doit faire partie du projet.

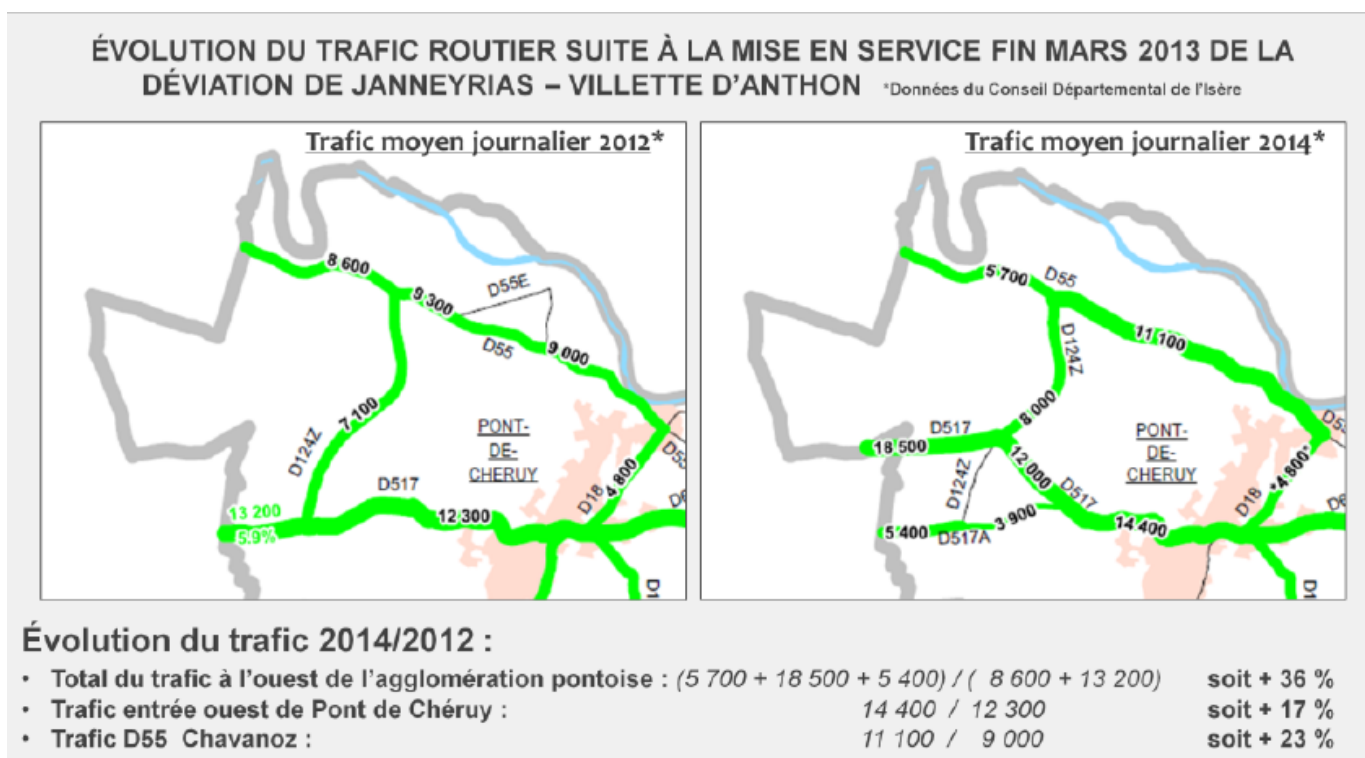
1-2-3 Mobilité : création de contournements routiers et requalification de certaines voiries

Le SCoT prévoit :

- la création de contournement de l'agglomération pontoise et de la commune de Montalieu-Vercieu,
- la requalification des voiries RD 1075 et 522,
- la requalification de la voirie RD 75.

Comme le souligne le SCoT Nord Isère dans son avis, ces projets pourraient entraîner une augmentation du trafic et plus particulièrement du trafic poids lourd en transit, ce qui aurait un effet contraire à l'effet recherché.

Nous avons un exemple concret des conséquences sur le trafic routier de la création d'un contournement, celui de la déviation de Janneyrias et Villette d'Anthon mis en service en mars 2013. Les graphiques et données ci-dessous montrent l'évolution du trafic sur 2 ans entre 2012 et 2014 (sources : Département de l'Isère et diaporama de présentation de l'avis du Conseil Local de Développement de la Boucle du Rhône en Dauphiné sur le PADD en février 2016 devant les élus du Conseil Syndical du SYMBORD).



Les résultats sont révélateurs de l'impact de cette réalisation sur le trafic routier avec une augmentation en 2 ans de 17 à 36 % selon les secteurs alors que le trafic n'aurait dû augmenter que d'environ 4 % sur cette période en l'absence de cette déviation.

Le SCoT propose la mesure suivante pour limiter ce trafic en transit (exemple de la requalification des voiries RD 1075 et 522 : « Soutenir la mise en œuvre de mesures et d'aménagements de dissuasion du trafic de transit et de limitation de la vitesse sur ces deux axes, notamment dans les sections urbaines

ou résidentielles. » (page 85 du DOO). Cette proposition est beaucoup trop vague pour que l'on puisse mesurer le degré d'efficacité qu'elle pourrait avoir.

La seule mesure efficace qui nous semble envisageable serait d'interdire l'accès aux poids lourds en transit et de les inciter à prendre l'A432 et l'A42 en baissant / supprimant le péage.

En ce qui concerne les requalifications des voiries, le trafic mesuré par le Conseil Départemental de l'Isère est le suivant :

- RD 1075 entre Courtenay et Montalieu-Vercieu : 5 200 véhicules/jour (dont 12,9 % de poids lourds) en 2017 et 5 100 véhicules/jours sur la période 2012/2015,
- RD 522 au sud de Courtenay : 2 700 véhicules/jours (données 2013) - pas d'informations plus récentes,
- RD 75 au sud de Crémieu : 10 100 véhicules/jours (données 2012 à 2015) - pas d'informations plus récentes.

Nous notons que le trafic est faible sur la RD 522, relativement faible et sans augmentation importante sur la RD 1075.

Le trafic est important sur la RD 75, mais il est plus faible que d'autres voiries du territoire pour lesquelles aucune requalification n'est prévue (15 700 véhicules/jours sur la RD 517 à la sortie de Tignieu-Jamezieu, 16 800 véhicules/jour au niveau du pont de Lagnieu).

En fonction des éléments ci-dessus, nous donnons un avis négatif sur la requalification des voiries RD 1075, RD 522 et RD 75. En ce qui concerne les 2 déviations, nous ne pourrions donner un avis positif que si des mesures concrètes et démontrées comme efficaces étaient définies et intégrées sous forme de prescriptions dans le SCoT.

1-3 NOS PROPOSITIONS SUR DES POINTS POUR LESQUELS LE SCOT N'EST PAS ASSEZ AMBITIEUX

1-3-1 Filières d'extraction de matériaux

La part hors habitat de la consommation d'espace est passée de 24 ha/an pour la période 1999 à 2009 à 75 ha/an pour la période 2009 à 2013 (source : Etat Initial de l'Environnement - version de mai 2016 page 37 - données à notre connaissance non reprises dans le livre 2).

Ce même document indique à la même page : *« Il est cependant essentiel d'indiquer que l'exploitation des carrières explique en majeure partie cette augmentation conséquente. Toutefois, il faut noter que leur prise en compte dans la consommation d'espace est à nuancer puisque ces secteurs peuvent être considérés comme réversibles. »*

La consommation d'espace par l'exploitation des carrières n'est pas abordée dans le chapitre « Incidences sur la trame verte et bleue et la consommation d'espaces » (livre 2, page 211 à 218). Ce chapitre ne fait référence qu'à la consommation d'espace liée à la construction de logement (pages 215 à 217), au développement des zones d'activités et des zones commerciales (page 217) et aux « projets » (page 218)

Il est seulement précisé que *« La valorisation de la filière d'extraction de matériaux peut contribuer à cette pression sur les milieux bien qu'elle soit temporaire car elle intègre une politique de restauration du site en fin d'exploitation »* (livre 2 page 213)

On pourrait effectivement ne pas prendre en compte la surface des carrières dans la consommation d'espace si on avait la garantie que l'intégralité de leurs surfaces serait réhabilitée à la fin de leur exploitation.

Le Conseil Local de Développement (CLD) de la Boucle du Rhône en Dauphiné, qui était partenaire du SCoT dans le cadre de la concertation, avait demandé en juillet 2017 au SYMBORD qu'un état des lieux soit établi et intégré à l'Etat Initial de l'Environnement comportant pour chaque carrière (y compris pour les carrières ouvertes avant 1995 et donc non soumises à l'obligation de réhabilitation) les informations suivantes :

- commune,
- nom de l'exploitant,
- années de début et de fin d'exploitation,
- surface totale concernée,
- nature du terrain avant exploitation,
- surface réhabilitée,
- année réelle ou prévisionnelle de la réhabilitation,
- nature de la réhabilitation,
- année de remise en culture pour les surfaces réhabilitées en terrain agricole.

Cette demande n'a pas été prise en compte et le dossier du SCoT ne comporte aucun élément chiffré sur la réalité de ces réhabilitations, sachant que de nombreux exemples montrent qu'elles n'ont pas été faites systématiquement ou qu'elles n'ont pas été faites en conformité avec les conventions signées entre les carriers et la Chambre d'Agriculture de l'Isère.

En fonction des points ci-dessus, nous demandons :

- **l'établissement d'un état des lieux, à intégrer dans le dossier du SCoT, permettant d'avoir une bonne visibilité de la réalité des réhabilitations des carrières,**
- **que le mot « prioritairement » soit supprimé de la prescription « *Lors de la remise en état, redonner prioritairement sa vocation initiale au site.* »,**
- **que la recommandation « *Le Scot recommande la mise en place d'un dialogue entre la profession agricole, les communes, les propriétaires, les naturalistes et les carriers afin de garantir des réaménagements agronomiques et écologiques de qualité.* » soit transformée en prescription.**

1-3-2 Centrales photovoltaïques et solaires

La prescription de la page 82 du DOO « *Les centrales photovoltaïques et solaires ne sont autorisées qu'en dehors d'espaces d'intérêt écologique, paysager ou agricole. Les centrales au sol sont interdites sur les terres de production agricole et seront implantées sur les espaces stériles, non valorisés.* » est claire.

Nous craignons cependant que des carrières mal réhabilitées, comme il y en a sur notre territoire, puissent être assimilées à des espaces stériles et non valorisés et qu'une révision de PLU amène à ne plus les considérer comme des terres agricoles. Cette possibilité n'est pas une fiction puisqu'un projet de parc photovoltaïque au sol de 22 ha est en cours sur la commune d'Arandon-Passins, projet piloté par la Communauté de Commune des Balcons du Dauphiné (source : Compte-rendu de la réunion du Conseil Communautaire des Balcons du Dauphiné du 20 novembre 2017).

Nous nous étonnons par ailleurs de la position prise par Lo Parvi dans son avis où il propose une nouvelle formulation de la prescription, avec notamment « *l'implantation de nouvelles centrales photovoltaïques au sol est interdite sur les carrières en activité et les anciennes carrières ayant bénéficié de réaménagements écologiques, agricoles ou forestiers, hors zone appartenant à la CCBD sur la commune d'Arandon-Passins et identifiée pour cet usage dans le PLU.* »

Nous demandons à ce que la prescription soit modifiée avec « *l'interdiction de l'implantation de centrales photovoltaïques ou solaires au sol sur les carrières en activité et les anciennes carrières*

ayant bénéficié de réaménagements écologiques, agricoles ou forestiers. », ce sans qu'aucune dérogation ne soit possible.

1-3-3 Développement des transports collectifs et des services à la mobilité

1-3-3-1 Préambule sur le contexte territorial et politique

Le territoire de la Boucle du Rhône en Dauphiné est hétérogène en termes de besoins, de possibles solutions de mobilité et de positionnement des élus :

- La Communauté de Communes LYSED, à laquelle il faut ajouter Tignieu-Jamezieu et Saint Romain de Jalionas qui font partie du même bassin de vie, est de type périurbain, avec une très forte attractivité de la Métropole Lyonnaise (64 % des actifs de LYSED travaillent en dehors de la Boucle du Rhône en Dauphiné, dont 53 % sur la Métropole Lyonnaise et l'est lyonnais♦). On peut noter les spécificités suivantes :
 - une plus grande densité démographique permettant la mise en place de transports collectifs performants,
 - le maintien de l'emprise de l'ancien Chemin de Fer de l'Est Lyonnais (CFEL) le long duquel se sont développées les zones urbaines depuis plus d'1 siècle,
 - une très faible sensibilité des élus aux solutions de mobilité alternatives à la voiture solo (LYSED n'a jamais adhéré à l'Agence de Mobilité du Nord Isère créée en 2012 et dissoute fin 2018),
 - une très faible sensibilité des élus à la problématique du changement climatique :
 - ✚ toujours pas de lancement du Plan Climat Air Energie Territorial (il y a seulement eu une délibération en octobre 2018 sur le principe de le lancer, mais aucune action concrète depuis),
 - ✚ opposition à un projet d'unité de méthanisation sur la commune d'Anthon.
- La Communauté de Communes des Balcons du Dauphiné qui est de type semi-rural et rural avec une attractivité plus différenciée entre la Métropole Lyonnaise, la CAPI, la Plaine de l'Ain et l'agglomération de Chambéry (56 % des actifs travaillent en dehors de la Boucle du Rhône en Dauphiné, dont 23 % sur la Métropole Lyonnaise et l'est lyonnais, 16 % sur la CAPI, 6 % sur la Plaine de l'Ain et 1,4 % sur l'agglomération de Chambéry♦). On peut noter les spécificités suivantes :
 - des lignes de bus qui ne desservent pas toutes les communes et qui sont peu fréquentées en raison notamment d'une inadéquation de l'offre par rapport à la demande,
 - une assez faible sensibilité des élus aux solutions de mobilité alternatives à la voiture solo (la Communauté de Communes des Balcons du Dauphiné a été à l'origine, avec celle des Vals du Dauphiné de la fermeture de l'Agence de Mobilité du Nord Isère fin 2018),
 - une plus forte sensibilité des élus à la problématique du changement climatique : un PCAET a été lancé en 2018 et devrait être finalisé d'ici la fin de l'année.

Il y a également lieu de noter que l'augmentation de la population du territoire de la Boucle du Rhône en Dauphiné croît beaucoup plus vite que l'augmentation du nombre d'emplois, ce qui implique un flux pendulaire domicile-travail vers l'extérieur du territoire qui ne fait qu'augmenter.

Le numéro 204 de septembre 2013 de « La Lettre Analyses » de l'INSEE, consacré à la Boucle du Rhône en Dauphiné, indique notamment que :

♦ Les pourcentages indiqués proviennent du tableau de la page 64 du livre 1 (données 2010)

- La population active a augmenté de 24 % entre 1999 et 2009 alors que les emplois n'augmentaient que de 11 %
- Cet écart a entraîné une augmentation entre 1999 et 2009 de 6 points du pourcentage d'actifs travaillant à l'extérieur du territoire pour atteindre 60 % en 2009.

Un dernier point de ce préambule concerne la loi Mobilité qui a été votée en 1^{ère} lecture au Sénat début avril dernier et qui est en cours d'examen à l'Assemblée Nationale.

Il est prévu que des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) couvrent l'intégralité du territoire, mais ces AOM ne seront obligatoires que pour les communautés d'agglomération et les métropoles. Les communautés de communes pourront, si elles ne souhaitent pas mettre en place une AOM, transférer cette compétence à la région. Si tel était le cas pour les 2 communautés de communes de notre territoire, ce qui est tout à fait plausible, on peut douter de l'avancée des dossiers mobilité.

1-3-3-2 Les options retenues par le SCoT

Elles couvrent l'ensemble des solutions modales : transport collectif, transport à la demande, covoiturage, PDE, PDIE, modes doux vélo et marche et elles sont déclinées sur chacun des 5 secteurs, mais elles pourraient être améliorées.

1-3-3-3 Nos propositions

- le SCoT étant prévu jusqu'en 2040, nous craignons que certaines prescriptions concernant les transports collectifs et les services à la mobilité ne soient mises en œuvre que très tardivement alors que la situation va continuer à se dégrader. **Il faudrait préciser dans le DOO qu'elles le soient dans un délai maximum de 3 ans correspondant au délai maximum de mise en compatibilité des PLU avec le SCoT.** La plupart des prescriptions devant sans doute être reprises dans le plan d'actions des PCAET, l'indication d'un tel délai ne devrait pas poser de problème.
- Le changement de mode de déplacement demandant une remise en cause par les habitants de leurs pratiques conditionnées par le tout-voiture, les actions d'information et de sensibilisation auprès de la population sont fondamentales. **Il faudrait en conséquence que les recommandations citées aux pages 90 et 91 du DOO soient transformées en prescriptions.**
- Afin de faciliter les échanges avec les territoires voisins, Métropole Lyonnaise et CAPI en particulier, **il faudrait que les 2 communautés de communes adhèrent au Syndicat Mixte des Transports de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise, ce qui est possible même sans être une AOM.**
- Le SCoT ne définit sur cette thématique que des moyens à mettre en œuvre (aires de covoiturage, pistes cyclables, ...). **Il faudrait que le SCoT définisse également des objectifs de résultat en pourcentage de part modale pour chaque mode de mobilité.**
- Le transport à la demande n'est retenu que pour le secteur Nord alors que ce besoin existe pour d'autres secteurs pour des populations jeunes ou âgées ne disposant pas de moyen de déplacement. **Il faudrait compléter l'analyse pour identifier les autres secteurs qui nécessiteraient du transport à la demande.**
- **Il faudrait faire référence dans les prescriptions sur la stratégie covoiturage (page 88 du DOO) aux nouvelles technologies qui permettent un covoiturage instantané par l'utilisation de stations connectées et de smartphones, technologies appelées à se développer et qui sont intéressantes pour des parcours de type trajet domicile-travail (exemple du projet « LANE » développé sur la CAPI depuis environ 1 an : <https://lanemove.com/>).**

2EME PARTIE : LES OUTILS DE SUIVI DU SCoT

2-1 MISE EN ŒUVRE DU SCoT 2007

Bien que le SCoT ait été approuvé à l'unanimité des élus du Conseil Syndical du SYMBORD en décembre 2007, la mise en compatibilité des PLU a pris beaucoup de temps et n'est toujours pas terminée :

- 37 % seulement des PLU (17 sur les 46 communes du périmètre du SCoT) étaient approuvés 3 ans après l'approbation du SCoT (source : compte rendu du Conseil Syndical du SYMBORD du 9 décembre 2010) alors qu'ils auraient dû l'être à 100 % selon les dispositions légales
- 41 % seulement des PLU (19 sur les 46 communes) étaient approuvés au moment de l'évaluation du SCoT (juin 2013), soit 5,5 ans après son approbation (source : page 7 du rapport d'évaluation de mise en œuvre du SCoT BRD de juin 2013)
- 10 communes sur 53 (périmètre actuel du SCoT) n'ont toujours pas de PLU approuvé actuellement (source : Portail des services de l'Etat de l'Isère)

Les raisons de cette situation sont multiples (source : page 7 du rapport d'évaluation de mise en œuvre du SCoT BRD de juin 2013) :

- *changements d'équipes municipales entre l'approbation du Scot et sa mise en œuvre ;*
- *le Scot et la planification en générale, des notions parfois difficiles à appréhender ;*
- *manque de moyens (financiers, techniques...) des communes, du Scot ;*
- *des POS prévoyant d'importantes extensions urbaines qui ont conduit à des difficultés face au rétro zonage de terrains urbanisables.*

Cette situation explique certainement en grande partie le dépassement des objectifs du SCoT 2007 en ce qui concerne l'augmentation de la population et la consommation de foncier.

Il faut noter par exemple, toujours à la page 7 du rapport d'évaluation du SCoT, que la mise en compatibilité de 5 communes rurales a permis de rétro zoner 198 ha qui sont passés d'un classement en zones urbaines ou à urbaniser à un classement en zones Agricoles ou Naturelles : combien d'ha auraient dû également être rétro zonés sur les communes qui n'ont toujours pas de PLU approuvé ?

2-2 CONTEXTE DE LA MISE EN ŒUVRE DU SCoT EN COURS DE REVISION

Le SCoT devrait être approuvé au cours du dernier trimestre 2019, soit quelques mois avant les prochaines élections municipales comme cela avait été le cas pour le SCoT 2007.

Le pourcentage de nouvelles équipes municipales pourrait être important en 2020 comme il l'a été en 2008 et encore plus en 2014 (plusieurs maires du territoire ont notamment déjà annoncé qu'ils ne se représenteraient pas pour un prochain mandat).

Même si un certain nombre d'élus du territoire ont été associés à la révision du SCoT, nous pensons que le SCoT et la planification restent des notions difficiles à appréhender pour une majorité des élus communaux.

Le manque de moyens financiers et techniques des communes n'a fait que s'accroître ces dernières années avec la baisse des dotations de l'Etat.

Il reste une inconnue concernant l'éventuelle mise en œuvre de PLU intercommunaux qui ont été rejetés en 2017 par les 2 communautés de communes. Il ne semble pas que la communauté de

communes LYSED revienne sur sa décision alors que cela est possible pour celle des Balcons du Dauphiné. Une décision de mise en œuvre d'un PLUi sur les Balcons du Dauphiné ne pourrait certainement pas avoir lieu avant la fin de l'année 2020 et cette mise en œuvre avec 47 communes risque d'être particulièrement complexe et longue. Il faudrait certainement 4 ou 5 ans pour finaliser un tel PLUi, soit 5 à 6 ans après l'approbation du SCoT, sauf si la communauté de communes en faisait sa priorité et mettait des moyens techniques et financiers adéquats.

2-3 OPTIONS RETENUES DANS LE SCoT POUR SON SUIVI

Le dossier du SCoT prévoit dans son livre 2 (pages 250 à 253) les mesures suivantes :

- Etablissement dans un premier temps d'une feuille de route pour chaque commune ou EPCI pour la mise en compatibilité de leurs documents d'urbanisme avec le SCoT. Cette feuille de route permettra de définir la nature des actions à mener :
 - Conservation en l'état des documents d'urbanisme s'ils sont déjà compatibles avec le SCoT (plusieurs communes ont réalisé / actualisé leur PLU ces dernières années en s'appuyant sur les orientations définies dans la révision du SCoT),
 - Modification du PLU (à faire dans un délai d'1 an après l'approbation du SCoT),
 - Révision du PLU (à faire dans un délai de 3 ans après l'approbation du SCoT).
- Un accompagnement des communes par le SYMBORD, comme cela avait été fait pour le SCoT 2007.
- Des actions de formation des élus, comme cela avait été fait pour le SCoT 2007.
- Un appui aux EPCI qui demanderaient des études spécifiques.
- La mise en place de 36 indicateurs. Ils feront l'objet d'une évaluation au bout de 6 ans qui permettra en fonction de son résultat de décider, comme le prévoit la législation, soit de maintenir en l'état le SCoT ou soit de procéder à une nouvelle révision.

2-4 NOS PROPOSITIONS

Notre association estime qu'un SCoT n'est pas que l'apanage des élus, mais que les habitants qui vivent ou travaillent sur son territoire, ainsi que les structures socio-professionnelles (entreprises, associations, administrations, syndicats) qui y déploient leurs activités, doivent pouvoir être informés / associés à sa mise en œuvre.

Elle estime également qu'il existe un vrai risque qu'un nombre significatif de communes ne mettent à jour / réalisent leur PLU que très tardivement, pouvant ainsi compromettre la tenue de certains objectifs. C'est notamment vrai pour la consommation d'espace ainsi que pour l'évolution de la population du territoire pour laquelle le SCoT prévoit une inflexion de la courbe, ce qui risque d'être particulièrement difficile à respecter.

Bien que la législation ne fixe l'obligation d'évaluer le SCoT qu'au bout de 6 ans maximum, nous pensons qu'il est nécessaire d'avoir un suivi régulier de sa mise en œuvre afin d'anticiper d'éventuelles dérives en mettant en place les actions correctives nécessaires.

Elle estime enfin que les indicateurs doivent en priorité mesurer des résultats plutôt que des moyens déployés comme c'est le cas pour plusieurs d'entre eux. Ils doivent également couvrir l'intégralité des thématiques à enjeux, ce qui n'est pas le cas de notre point de vue.

En fonction des points ci-dessus, nous proposons de faire évoluer le chapitre « Outil de suivi » de la manière suivante :

2-4-1 Feuilles de route aux communes ou EPCI

Nous demandons que les feuilles de route aux communes ou EPCI mesurant les écarts de compatibilité entre leurs documents d'urbanisme et le SCoT soient rendues publiques dès leur finalisation et qu'elles soient publiées sur le site du SYMBORD.

2-4-2 Fréquence d'actualisation des valeurs des indicateurs

Nous demandons que :

- **l'ensemble des valeurs des indicateurs fassent l'objet d'une actualisation annuelle (sauf pour ceux, comme par exemple l'indicateur basé sur l'enquête sur les déplacements des ménages, qui ne peuvent respecter cette fréquence),**
- **que ces valeurs soient rendues publiques dès leur parution et qu'elles soient publiées sur le site du SYMBORD.**
- **Certaines thématiques à fort enjeu, en particulier le foncier et les commerces vacants, devraient faire l'objet d'un observatoire à l'échelle du périmètre de la Boucle du Rhône en Dauphiné, comme cela est mis en place pour d'autres SCoT.**

2-4-3 Indicateurs

Nous demandons :

- **de remplacer l'indicateur « Evolution du nombre d'emplois » par « Evolution du nombre d'emplois par secteurs d'activité »,**
- **d'ajouter de nouveaux indicateurs indiqués dans le tableau de la page suivante :**

THEMATIQUE	NOUVEAUX INDICATEURS	OBJECTIFS POURSUIVIS
Général	Nombre de PLU approuvés compatibles avec le SCoT	Vérifier la tenue des objectifs de mise en compatibilité des PLU avec le SCoT
Economie	Surface et taux de réutilisation des friches	Donner priorité à l'utilisation des friches plutôt qu'à l'extension des zones d'activité
	Taux de vacance des commerces de centre bourg et de centre-ville	Vérifier si les centralités sont bien le lieu privilégié du développement commercial
	Surface totale des carrières en exploitation	Vérifier les surfaces réhabilitées de carrières par rapport à la surface totale des carrières en exploitation et à celles dont l'exploitation est terminée (consommation d'espaces)
	Surface totale des carrières dont l'exploitation est terminée	
	Surface des carrières réhabilitées selon les critères définis dans le SCoT	
Fréquentation des voies vertes en semaine et le week-end + taux d'occupation des parkings attenants	Mesurer l'impact réel de ces voies vertes en termes de fréquentation	
Habitat et cadre de vie	Surfaces rétro zonées de zones urbaines ou à urbaniser à des zones Agricoles ou Naturelles suite à mise en compatibilité des PLU	S'assurer de l'adéquation entre les surfaces des zones urbaines et à urbaniser et les prévisions d'augmentation de la population
Environnement Ressources	Surface des centrales photovoltaïques et solaires installées au sol	Vérifier que ces centrales sont bien installées sur des espaces stériles, non valorisés
Mobilité	Prise en compte du résultat de l'étude sur l'amélioration des déplacements sur l'agglomération pontoise dans les documents d'urbanisme des collectivités concernées	S'assurer de la prise en compte du résultat de cette étude
	Taux de fréquentation des aires de co voiturage	Mesurer l'impact réel sur les modes de déplacement de l'aménagement de ces aires de co voiturage
	Nombre de déplacements journaliers (total et domicile travail) par lieux de destination (interne ou par EPCI limitrophe)	Voir l'évolution des lieux de déplacement, et notamment l'évolution des déplacements pendulaires domicile travail