

Compte-rendu de Bureau syndical – 1^{er} avril 2010

Membres présents : Jacqueline FOURNET, Jean-Claude AUBERT, Thierry BRENOT, Gilbert GROS, Bernard RAVOIRE, Bernard GIL, Michel RAYMOND, Bernadette LAMOTTE, Muriel LUGA-GIRAUD.

Membres excusés : Dominique VIAL, Jean-Pierre CHAMPION.

I. Avis sur le projet de PLU arrêté de Toussieux

Le maire, Jean-Claude AUBERT, présente les principaux éléments du projet de PLU arrêté de Toussieux, dont l'élaboration a duré de 2004 à 2010 et qui couvre une **période allant jusqu'en 2026**.

Les grandes orientations du PADD ainsi que les orientations d'aménagement et le Règlement sont présentés aux membres du Bureau :

1. Préserver l'environnement et le cadre de vie en assurant...

- ... La protection de l'agriculture : identification des terres à fort potentiel et protection des terres par un zonage A. La zone An correspond aux terrains de la ZAD en cours de création, destinée à accueillir une urbanisation à long terme, au-delà de l'échéance du PLU.

Remarque : le Bureau s'interroge sur le zonage le plus approprié sur ces terres de la ZAD : une zone agricole totalement inconstructible, même pour des usages agricoles, et destinée à accueillir de l'urbanisation à terme est-elle la plus appropriée ? Une zone N inconstructible ne serait-elle pas préférable sur le plan juridique ? Après vérification technique, cette remarque sera jointe à l'avis.

- ... La protection des espaces et paysages naturels et bâtis:
 - zones humides, ripisylve, boisements sensibles, bosquets et haies bocagères
 - Stopper l'urbanisation linéaire, loin du centre ancien, qui banalise le paysage et nuit à l'identité de la commune
 - Insertion des nouvelles constructions dans l'environnement bâti : hauteur, aspect des constructions et leurs abords, éléments d'architecture bioclimatique et matériaux liés au développement durable à intégrer aux constructions
- ... La prévention des risques et des nuisances:
 - PPRN du Morbier et de ses affluents,
 - risques technologiques (canalisation de gaz combustible, ligne électrique à très haute tension),
 - pas de nouvelles constructions proches de la ZI de Reyrieux, des installations de stockage des déchets non dangereux sur Misérieux, de la déchetterie du SMICTOM sur Toussieux

2. Maîtriser et organiser un développement urbain respectueux de la ruralité et de la qualité de vie...

Face au vieillissement de la population et à la sous utilisation des équipements publics (notamment scolaires)

- ... En permettant une reprise maîtrisée de la croissance démographique **1,5% par an** en moyenne (2006-2026, soit) avec une croissance plus forte sur 2006-2016 (990 habitants en 2026 soit **135 logements** à construire en **20 ans**). L'ensemble des zones d'urbanisation future sont en 2AU et font l'objet d'orientations d'aménagement, afin de mieux maîtriser les éléments de programmation. La commune souhaite urbaniser dans un premier temps la partie Nord des Grandes Terres et la grosse « dent creuse » du centre-Village, le Sud des Grandes Terres et la zone des Vignols étant destinés à l'urbanisation à plus long terme.

Remarques : la compatibilité avec le SCoT gagnerait à être explicitée sur la période 2006-2016 ; c'est pourquoi l'ambition communale devra être spécifiée plus précisément dans le Rapport de Présentation (échancier prévisionnel de l'ouverture des zones d'urbanisation) et le PADD (ambitions démographiques et résidentielles sur la période 2006-2016).

Par ailleurs, compte tenu des problèmes de renouvellement de la population et de fonctionnement des équipements qui y sont liés, les objectifs de mixité sociale devront être renforcés sur la zone du Centre-village, dont l'urbanisation devrait intervenir à court-moyen terme, et qui pourrait accueillir a minima 50% de logements locatifs aidés. Une servitude de mixité sociale de type emplacement réservé mériterait d'être définie sur ce secteur.

- ... En densifiant le village et en utilisant le patrimoine bâti: potentiel d'une **40aine de logements en réinvestissement** des tissus urbanisés (compatible SCoT)
- ... En recentrant et en phasant le développement du village
 - Un développement **recentré en épaisseur**, ne pas permettre de nouvelles constructions dans les hameaux, stopper l'urbanisation linéaire
 - **Deux secteurs de développement** en continuité du bâti existant: aux Grandes Terres (2NA au POS), aux Vignols (NC au POS), zone d'aménagement différé (ZAD) en An
- ... En diversifiant l'offre d'habitat: petits collectifs, habitat groupé, logements locatifs aidés (20%) sur les nouveaux logements et une partie en priorité aux primo accédants.

Remarque : les objectifs chiffrés de diversité d'offre de logement introduits par la modification du SCoT (production de 40% de logement individuels groupés/collectifs, a minima) devront être repris dans le PADD ainsi que dans les orientations d'aménagement.

3. Permettre le développement des activités existantes et l'implantation d'un commerce de proximité

4. Améliorer l'offre en équipements et publics, la sécurité des déplacements et les liaisons des quartiers...

- ... En renforçant les équipements publics
 - Au centre village, bâtiments scolaires, périscolaires et locaux techniques
 - de l'autre côté du Morbier, un **terrain de sports et de loisirs**, parcours de santé, étang de pêche, terrain de football avec vestiaires et sanitaires
 - Le dégagement de l'église à l'Est et, en lien, l'aménagement du carrefour et la création d'une aire de stationnement ;
 - plantation d'une **haie** le long du Morbier
 - création d'une aire de **stationnement** en partie Nord du centre ;
 - Une nouvelle **déchetterie**, une **recyclerie** et des bureaux au sud

- ... En renforçant la sécurité des déplacements automobiles

- ... En développant les déplacements doux

Plan de développement des modes doux intercommunaux : liaisons piétonnes et cyclables prévues, parfois en lien avec des élargissements de voirie et dans les secteurs de développement (cf. schéma d'organisation).

Concernant le règlement, le nombre de places de stationnement imposées en zone UB (3 places minimum) apparaît important aux membres du Bureau (G. GROS indique que, pour le PLU de Chaleins, la DDE avait d'ailleurs demandé l'abaissement de ce nombre) ; il en va de même des possibilités d'extension autorisées en zone N (est autorisée l'extension des constructions à usage d'habitation existantes d'une SHON minimale de 80 m², dans la limite de 50 % de la SHON existante avant extension et dans la limite de 300 m² de SHON y compris l'existant).

Après présentation des principaux éléments du projet arrêté, les membres du Bureau émettent un **avis favorable au projet, assorti des remarques précédentes.**

II. Avis du Bureau sur la modification du POS de Fareins

Un projet de modification qui porte sur l'extension «sur un site déjà remblayé de la station d'épuration construite en 1981, dont la capacité est de 2000 équ.hab et qui est aujourd'hui en surcharge. L'extension de la station est concernée par de multiples contraintes :

1. le site se situe dans la **ZNIEFF de type 2** Val de Saône Méridional, qui n'exclut pas différents zonages si les grands équilibres naturels sont préservés
2. Il est surtout concerné par **2 servitudes d'UP** :
 - Dans la **zone rouge du PPRI de la Saône**, qui permet les travaux d'infrastructure nécessaire aux services publics, sous réserve de dispositions appropriées par le maître d'ouvrage. Situé en **aléa fort** pour le risque d'**inondation** issu de la modélisation de la crue 1840, la note de principe du Préfet indique que les travaux d'infrastructures publiques et équipements nécessaires au service public sont autorisées si leur réalisation hors zone inondable est jugée impossible et les remblais effectués avec la plus grande transparence hydraulique ; une justification technico-économique est alors nécessaire. De plus, un arrêté de juin 2007 interdit l'implantation de station dans les zones inondables **sauf impossibilité technique**
 - Sur le **site classé du Val de Saône** (décret de 2005) en raison de son intérêt paysager; toute modification de l'état/de l'aspect du site est interdite sauf autorisation spéciale du Préfet ou du ministre. Cette autorisation n'a encore pas été délivrée à la commune.

Le Rapport de présentation de la modification indique que le déplacement de la station est fortement déconseillé sur le plan technique et financier :

- Problème de fiabilité du système de transport des eaux usées
- Il augmenterait le linéaire de conduites de 10 à 15% avec un risque de pertes de pollution à moyen terme
- Eloignement du point de rejet de la Saône (moins sensible que d'autres affluents) qui pourrait augmenter les impacts sur les milieux naturels
- Surcoût de 50% sans le fonctionnement

La commune souhaite donc étendre la station **sur le site actuel**.

Les membres du Bureau demeurent sceptiques quant à cette modification car ils ne **disposent pas d'éléments d'appréciation suffisants pour juger sur le fond du dossier**. Ils s'interrogent sur l'opportunité et les capacités techniques de localisation de cette station à l'Est de la RD933, de l'autre côté de la route situé en dehors du site classé. La commune dispose t'elle d'un schéma directeur d'assainissement ?

Il est par conséquent convenu que la chargée de mission se renseigne auprès des services concernés (DDASS, DDT, commune etc.) et fasse un retour mail avant de rendre un avis.

III. Présentation des impacts du projet de loi Grenelle 2 sur les communes/EPCI et leurs documents d'urbanisme.

Cf. Fiche « *GRENELLE 2 : synthèse des dispositions et des principales implications pour les SCoT et les PLU* ».

IV. Points divers

- **finalisation et validation de l'avis sur le SCoT de l'agglomération lyonnaise** : le PPT de présentation du SCoT de l'agglomération lyonnaise sera envoyé à l'ensemble des membres du Bureau ainsi que le projet de courrier distribué ce jour, qui intégrera l'ensemble des remarques formulées par les membres du Bureau lors de la réunion ou envoyées par mail jusqu'au 5 avril au plus tard.
- **projet de Fédération Nationale des SCoTs** : un collectif d'élus et Présidents de SCoT a adressé un courrier au SMVSD visant à faire valoir l'utilité de faire évoluer le Club des SCoTs

- (association nationale des maîtres d'ouvrages de SCoT **technique** créée en 2007) vers en une **fédération nationale des SCoTs** visant à améliorer la représentativité politique de cette instance ; cette fédération poursuivait plusieurs objectifs
 - i. poursuivre et développer les échanges d'expériences et la mise en réseau engagée par le « Club des SCoTs ».
 - ii. Renforcer le rôle de réseau, de ressources et de veille juridique au service de ses membres
 - iii. Porter nationalement la voix des SCoTs

→ La copie du courrier est jointe **en annexe**.

- **Etude Commerce** : le SCoT de l'Ouest lyonnais s'est retiré du marché de l'étude commerce, en vue de l'élaboration d'un Document d'Aménagement Commercial (DAC). Il souhaite, en effet, mener cette étude seul. Le Bureau réaffirme sa volonté de mener cette étude en lien avec le Beaujolais. La participation du SCOT Val de Saône-Dombes augmentera de 15 à 22%. La chargée de mission a indiqué que le Conseil Général avait donné son accord de principe sur sa participation et était en attente des éléments financiers définitifs, issus de la passation du marché.
- **Rencontre Nationale de SCoTs organisées par l'Interscot ?** : l'Interscot lyonnais souhaite présenter sa candidature auprès du Club des SCoTs afin d'organiser la Rencontre Nationale des SCoTs de 2011. Il fera acte de candidature au printemps sur un thème à définir.

Madame M. Lamotte indique qu'elle souhaiterait que les réunions de Bureau repassent au vendredi, du fait de ses contraintes professionnelles.

Prochaine réunion de Bureau syndical : le vendredi 28 mai 2010, à 8h30, à Jassans-Riottier.

ANNEXE N° 1 : AVIS SUR LE SCOT DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE

**Monsieur Gérard COLLOMB,
Président du SEPAL**

Immeuble Porte Sud - 4 rue des Cuirassiers
69003 Lyon

Objet : Avis du syndicat mixte (SCOT) « Val de Saône-Dombes » sur le projet arrêté du SCOT de l'agglomération lyonnaise

Monsieur le Président,

Par un courrier daté du 6 janvier 2010, et conformément à l'article L122-8 du Code de l'Urbanisme, vous m'avez adressé votre projet de Schéma de COhérence Territoriale (SCoT) afin que nous puissions formuler un avis sur le dossier et je vous en remercie.

La présentation complète de votre projet a fait l'objet d'un accueil globalement favorable de la part des membres de notre Bureau syndical ; ces derniers ont souhaité formuler quelques observations, pour certaines déjà exprimées partiellement lors de la pré-consultation de juillet 2009, et que nous souhaitons porter à votre connaissance.

■ En matière de développement économique

Tout d'abord, votre syndicat mixte souligne, dans le PADD, sa volonté de **reconstituer une offre foncière économique en partenariat avec les territoires voisins**, à travers la définition d'orientations d'aménagement communes dans les secteurs « Les Echets-Cailloux » et « Saint-Germain-Quincieux-Genay » ;

➤ « Les Echets-Cailloux »

Dans un contexte de pression foncière accrue générée par l'arrivée de grandes infrastructures autoroutières (A432, A89, COL...), l'espace situé le long de l'A46 Nord accueille de **nombreux projets de création/extension d'espaces d'activité économique**. Leur assiette foncière (environ 200 ha cumulés¹) et les impacts générés sur le développement des territoires, les flux de déplacement, la couronne agricole etc. méritent sans aucun doute une **approche partenariale**. Associant les SCoTs et les collectivités concernées, cette démarche, déjà engagée par des entretiens auprès des élus/techniciens du territoire, devrait permettre d'améliorer **l'information réciproque** autour de ces projets (positionnement économique, volume d'espaces à aménager, phasage de l'opération,...) et **coopérer de manière plus opérationnelle** ; elle **ne saurait, toutefois, se limiter au seul secteur de « Les Echets-Cailloux »** comme l'indique le PADD (P.76), mais gagnerait à être élargie sur le plan géographique, de Massieux-Genay-Covrieux au Nord à Neyron/Rillieux au Sud, afin de tenir compte des projets envisagés dans le SCOT SEPAL et BUCOPA. Cet espace d'interface est d'ailleurs bien matérialisé dans sa couverture géographique au DOG, page 32.

Le Rapport de Présentation, dans son chapitre relatif à l'articulation avec les SCoTs voisins, indique que le projet de **zone d'activité intercommunale de Civrieux** « n'est pas totalement cohérent avec l'orientation de la préservation de l'ensemble naturel Franc Lyonnais/Dombes et des abords de l'A46N. » Nous vous informons que cette ZA de rang intercommunal, dont la conception et l'insertion environnementale et paysagère a été souhaitée par les élus, constitue désormais un « **coup parti** », les premiers travaux devant commencer à l'été 2010.

➤ Saint-Germain-Quincieux-Genay

Par ailleurs, si le bureau syndical du SCOT « Val de Saône-Dombes » accueille favorablement le principe de définir des **orientations d'aménagement partagées** avec ses voisins (SEPAL, et Beaujolais, le cas

¹ **Source** : Travaux de l'Interscot : « *l'Espace d'interface métropolitain A46 nord - Val de Saône – Plateau de la Dombes : Diagnostic et enjeux.* »

échéant) sur l'espace d'interface situé le long de la Saône, pour l'accueil d'une plateforme portuaire, il souhaite que cette démarche partenariale - menée en lien direct avec les collectivités concernées - soit **élargie à d'autres thématiques** et, notamment, au développement industrialo-commercial envisagé au Nord de la Z.I. Lyon Nord, en limite de Massieux/Genay. En effet, le bureau syndical souhaiterait s'assurer que **l'identification de la Z.I. Lyon Nord comme « polarité commerciale de bassin de vie »** (DOG, p.40) soit bien **compatible avec les objectifs partagés** lors de la Rencontre des Présidents de l'Interscot à Saint-Bernard sur le Commerce, et les ambitions du SCoT SEPAL de :

- maintenir voire renforcer l'offre commerciale de centre-ville,
- dans les polarités urbaines bien desservies,
- de limiter la consommation foncière,
- de préserver la ressource en eau dans les périmètres de protection de captage,
- et de mettre en valeur l'entrée d'agglomération.

Les dispositions de notre SCoT vont d'ailleurs dans le même sens : assurer un équilibre de l'offre commerciale sur le territoire par une offre qui réponde aux besoins de chaque bassin de vie, en favorisant une implantation aux plus proches des populations et des emplois et dans les centralités urbaines.

Nous attirons, en effet, votre attention sur les **équipements commerciaux projetés à court et moyen terme dans ce secteur**, dont certains ont déjà fait l'objet d'une décision favorable en CDAC, et qui ne nous semblent **pas compatibles avec ces objectifs** ; en atteste le projet de **relocalisation du Leclerc de Genay** qui devrait conduire à un doublement de la surface de vente : 6000 m² de surface de vente, 26 400 m² d'autres surfaces non soumises à autorisation qui laissent augurer d'autres demandes d'autorisations de surfaces de ventes ultérieures, comme l'atteste d'ailleurs la surface de parking (4,8 hectares pour 1685 places). L'ensemble du projet couvre une surface de plus de **18,5 hectares**, dont une partie en zone inondable et une autre dans les périmètres de protection des puits de captage d'eau potable du sud-ouest de l'Ain. Il est à noter, d'ailleurs, bien que non soumis à la présente autorisation, la localisation prévue d'une **station d'essence** au point le plus proche des puits de captages de Port Masson, et qui semble peu compatible avec le principe de précaution vis-à-vis des pollutions diffuses et accidentelles et d'imperméabilisation des sols, affiché par le SAGE (DOG, p.67-68). Enfin, la nature des commerces envisagés et leur zone de chalandise pourraient bien **mettre à mal l'offre commerciale des centralités de Neuville et Trévoux**.

Pour toutes ces raisons, et à titre d'information, le SCoT Val de Saône-Dombes a saisi **la Commission Nationale d'Aménagement Commercial (CNAC)** pour faire recours à la décision de la CDAC du 8 janvier 2010.

Enfin, le SCoT Val de Saône-Dombes s'inscrit lui aussi dans la volonté de développer l'usage de la voie navigable de la **Saône pour la plaisance et le transport fluvial de marchandises**. En ce qui concerne l'espace situé au nord de l'actuelle Z.I. Lyon Nord, pressenti (avec Saint-Germain/ Quincieux) pour l'accueil d'une plateforme portuaire trimodale, les collectivités devront, quoi qu'il advienne, s'assurer que les **conditions d'accessibilité** aux infrastructures de transport actuelles et projetées soient optimales – notamment par le fer (la réalisation de l'axe Lyon-Trévoux devrait permettre de maintenir le tonnage fret, mais de manière limitée). Cette condition s'inscrit dans une volonté de maîtrise des émissions de GES et de limitation des nuisances dans un secteur déjà saturé par des trafics routiers importants. Compte tenu des impacts potentiellement induits par l'implantation d'un équipement de ce type sur nos collectivités, notamment en termes de trafic, nous réitérons notre souhait d'être associé à l'ensemble des études et réflexions que vous pourriez mener à ce sujet.

■ En matière d'armature verte et bleue

Le Rapport de Présentation, dans son chapitre relatif à l'articulation avec les SCoTs voisins, indique que le SCoT VSD « ne prévoit pas la poursuite de l'aménagement des berges de Saône (principe de liaison bleue) prévu par l'agglomération lyonnaise ». Or le SCoT Val de Saône-Dombes **prévoit bien une « voie verte » à aménager le long de la Saône**, de Massieux à Garnerans, dont le caractère naturel doit être préservé et valorisé, ceci en continuité de la voie de cheminement de loisirs et de découverte évoquée dans votre DOG (p.94).

■ En matière de déplacements

Concernant votre volonté d'assurer un meilleur maillage du territoire en confortant et en étendant le réseau express de l'agglomération lyonnaise (REAL), nous **soutenons l'idée** selon laquelle **l'exploitation de l'emprise Sathonay-Trévoux doit être garantie à terme**.

Par ailleurs, l'ambition du SCoT de l'agglomération lyonnaise de **passer « de l'étoile à la toile »** (ferroviaire) passe par la mise en place de lignes structurantes (et notamment la réouverture de la ligne Lyon – Trévoux) et la recherche de **solutions alternatives de financement**, tant auprès des usagers concernés (péages / taxes) qu'auprès des territoires partenaires à l'échelle métropolitaine. Le SCOT VSD est sur le principe d'accord avec l'« organisation d'un système des transports à l'échelle métropolitaine » même si les **conditions de mise en œuvre** restent à être **débatues** collectivement et de manière concertée.

Enfin, nous notons favorablement la **prise en compte de la réactualisation des ambitions démographiques** de notre territoire rappelées dans le DOG (en page 44) et dans le PADD (page 26), et qui avait fait l'objet d'une de nos remarques à l'issue de la pré-consultation de juillet 2009.

Voici les différentes remarques que nous souhaitons formuler sur votre projet de SCoT, sur lesquelles nous ne manquerons pas, je l'espère, de revenir dans le cadre des futures collaborations et échanges entre nos syndicats collectivités évoqués précédemment.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

**La Présidente,
Jacqueline FOURNET**