

Révision du SCOT de la Boucle du Rhône en Dauphiné :  
diagnostic-enjeux  
**L'avis du Conseil Local de Développement**

*Le Conseil Local de Développement (CLD) de la Boucle du Rhône en Dauphiné, dans son rôle d'accompagnement du travail des élus pour la construction du projet de territoire, suit la révision du SCOT.*

*Le travail du CLD permettant d'aboutir à cet avis sur le diagnostic-enjeux (d'après la version du document du 21 mars 2014) s'est construit tout au long de ce premier semestre 2014 :*

- deux réunions de présentation du SCOT 2007 (le 26 mars 2013) et du document diagnostic-enjeux (le 22 avril 2014) par les chargés de mission SCOT aux membres du CLD.*
- plusieurs réunions d'échange entre membres du bureau et parfois élargies à d'autres membres du CLD (le 22/04/14 et le 19/05/14 avec pour chacune une vingtaine de personnes présentes).*
- entre ces réunions, une analyse par enjeu a été réalisée en groupes de 4-5 personnes pour chaque thématique puis mise en commun pour pouvoir sélectionner les éléments constituant cet avis.*

**A l'issue de l'ensemble de ces réunions et temps de réflexion, le CLD émet quelques remarques sur ce document et plus particulièrement les enjeux.**

Le diagnostic dresse une lecture assez complète du territoire. Il met en évidence pour chacun des thèmes, un décalage entre les besoins et l'existant. Pour éviter d'aggraver ces situations, des priorités apparaissent pour répondre aux attentes des populations et de leur accroissement prévu dans les années à venir. Ainsi, le CLD souhaiterait que les enjeux, bien que déjà très pertinents et représentatifs de nos problématiques territoriales, soient complétés par les éléments suivants.

Le document de référence fait une approche thématique du diagnostic et des enjeux. **Les interactions entre les différents enjeux** sont souvent implicites ou peu développées. Il apparaît important pour le CLD d'insister sur ces interactions afin que les solutions qui émergeront des enjeux soient abordées d'une manière la plus globale possible.

C'est la « dynamique démographique et résidentielle » qui entraîne le plus d'interactions avec les autres thématiques, à savoir : l'augmentation des populations entraînerait...

... sur les mobilités,

- une augmentation des déplacements internes et externes au territoire,
- un réseau routier davantage congestionné,
- l'absence de transports collectifs performants se ferait de plus en plus sentir.

... sur notre système économique,

- une augmentation du potentiel de clientèle pour le commerce,
- une augmentation du potentiel de création d'emploi dans les services,
- un risque pour le territoire de devenir de plus en plus un « dortoir », car la création d'emploi ne suit pas l'augmentation de la population qui évolue plus vite (croissance de 24% de la population entre 1999 et 2009 pour 11% d'emplois sur la même période sur le territoire<sup>1</sup>),
- un risque de fortes pressions sur l'agriculture (mitage du territoire et diminution des surfaces agricoles).

<sup>1</sup> Document INSEE sur la Boucle du Rhône en Dauphiné de septembre 2013

### ... sur nos ressources agricoles et naturelles,

- un risque de banalisation du territoire (habitat notamment),
- un risque de fragilisation du patrimoine naturel,
- des capacités en eau et assainissement insuffisantes,
- une augmentation des émissions des gaz à effet de serre.

Le CLD émet également des remarques et compléments sur plusieurs enjeux par entrée thématique.

### **Les mobilités**

- Le fait de conditionner le développement démographique et résidentiel à la mise en place d'un système de transports collectifs (TC) performant peut être utile s'il s'agit de faire pression sur l'Etat et les collectivités extérieures (Département, Région, Métropole) pour que ces transports collectifs soient mis en place dans les meilleurs délais, en particulier sur l'agglomération pontoise. Il faut prendre en compte qu'en cas d'absence prolongée de transports collectifs performants, une limitation du développement démographique, pour autant qu'elle soit compatible avec la directive territoriale d'aménagement (DTA), ne réglerait pas le problème de la saturation routière qui existe sur notre territoire depuis de nombreuses années<sup>2</sup>. Cette saturation devrait continuer à évoluer au rythme de l'augmentation de population en cours jusqu'à l'approbation du nouveau SCOT et des PLU résultants.
- Les solutions de rabattement en transports collectifs vers l'extérieur du territoire (gares TER du Nord Isère et réseau TC du Grand Lyon notamment) ne seront efficaces en termes de fréquentation que si elles sont suffisamment attractives pour inciter des automobilistes à changer de mode de transport. Comme le montre l'évaluation du SCOT réalisée en 2013, les lignes actuelles ne sont pas attractives (très faible part modale des transports collectifs et baisse de fréquentation sur plus de la moitié des lignes entre 2007-2008 et 2011-2012). Ces lignes sont essentiellement utilisées par des usagers n'ayant pas d'automobile.
- La mobilité des personnes ne possédant pas de véhicule ou en situation de vulnérabilité énergétique doit également être appréhendée. Il s'agit notamment des personnes âgées et des jeunes dont le nombre va fortement augmenter selon les projections INSEE pour notre territoire, ainsi que des personnes en difficulté sociale. Des solutions devront être identifiées et mises en œuvre, notamment dans les zones rurales.

### **Les systèmes économiques**

- Concernant le développement de nouvelles activités économiques, compte tenu de ses caractéristiques, notre territoire a intérêt à :
  - développer des activités peu consommatrices de foncier (activités à forte valeur ajoutée, nouvelles et hautes technologies, ...). Notre territoire a des atouts pour attirer ce type d'entreprises (cadre de vie, ...) même si des faiblesses existent (absence de très haut débit informatique, qualification moyenne plus faible que celle de territoires équivalents, système de transports collectifs peu performant, ...).

---

<sup>2</sup> cf. SCOT actuel approuvé en 2007

- limiter la création de plateformes logistiques nécessitant une forte consommation de foncier et qui génère une augmentation du trafic routier.
- mieux utiliser le potentiel touristique :
  - faciliter le déplacement des personnes venant « au vert » depuis l'agglomération lyonnaise : transports collectifs performants,
  - développer l'offre de type « package » sur plusieurs jours : mise en réseau des hébergeurs, des centres de loisirs (Vallée Bleu, Walibi), des espaces naturels (réserve naturelle du Haut Rhône) et des lieux de visites patrimoniales du territoire et de sa périphérie.
- Un élément paraît essentiel à souligner pour notre territoire : le risque important d'accroissement du déficit d'emplois par rapport à la population active résidant sur le territoire. Effectivement, les créations d'emplois, bien qu'elles soient significatives, sont insuffisantes pour faire face à l'augmentation des actifs : augmentation de 6 points entre 1999 et 2009 des actifs avec emploi travaillant en dehors du territoire<sup>3</sup>. Avec 6 actifs sur 10 qui travaillent en dehors du territoire, ce dernier pourrait de plus en plus n'être qu'un « dortoir » (à noter que ces déplacements pendulaires domicile-travail vers l'extérieur du territoire entraînent une saturation de plus en plus importante du réseau routier : cf. enjeu sur les mobilités).
- Cet enjeu doit également être complété par la question de la pérennité des services et commerces de proximité dans les communes rurales. Leur diminution / disparition pourrait entraîner :
  - des contraintes insupportables pour les personnes ne pouvant plus utiliser un véhicule (personnes âgées en particulier),
  - une augmentation des déplacements,
  - une frustration de la population (actuelle et future) qui aspire à juste titre à un niveau de services importants,
  - une perte de la vie sociale de la commune.

### **Les ressources agricoles et naturelles**

- Les activités agricoles et forestières doivent être appréhendées comme un tout avec les filières amont (engrais, semences, machines agricoles, ...) et aval (industries de transformation, distribution, ...).
- Seulement 20% des agriculteurs auront potentiellement l'opportunité de diversifier leur activité (tourisme, circuits courts). Les autres, 80 %, travaillent dans la filière longue qui n'est pas compatible avec cette diversification. Il y aurait lieu de définir une politique territoriale permettant de promouvoir des activités plus respectueuses de l'environnement (agriculture durable, agro écologie, agriculture biologique) et de mieux valoriser les produits (mise en place de labels, ...).
- La filière bois pourrait être mieux valorisée en diversifiant les espèces et les produits (bois d'œuvre, filière du peuplier) alors qu'elle est actuellement cantonnée à la production de bois de chauffage.

<sup>3</sup> cf. document INSEE sur Boucle du Rhône en Dauphiné de septembre 2013