

COMITE SYNDICAL

DU 7 JUN 2019

Le 7 juin 2019 à 17 heures 30, le comité syndical de l'Etablissement Public de l'EP-SCoT, s'est réuni sur la convocation adressée en date du 29 mai 2019 par Monsieur Yannik OLLIVIER dans les locaux de l'Hôtel du Département.

Nombre de délégués syndicaux titulaires en exercice au jour de la séance :	30
Nombre de délégués syndicaux titulaires présents ou représentés :	24
Quorum requis : 5 entités territoriales présentes ou représentées :	6
6667 voix présents ou représentés :	8 018,73 voix

PRESENTS**Titulaires :**

Mmes et MM. Yannik OLLIVIER, Christine GARNIER, Jérôme DUTRONCY, Michelle VEYRET, Michel OCTRU, Jean-Noël CAUSSE, (Grenoble-Alpes-Métropole), Jean-Paul BRET, Jérôme BARBIERI, Michel ROSTAING-PUISSANT, (Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais), François BROCHIER, (Communauté de Communes de Bièvre Est), Martial SIMONDANT, Eric SAVIGNON, (Bièvre Isère Communauté), Jean-Claude POTIÉ, (Saint Marcellin Vercors Isère Communauté), Francis GIMBERT, Pierre BEGUERY, (Communauté de Communes Le Grésivaudan).

Suppléants :

Mr. Daniel CHEMINEL, (Bièvre Isère Communauté).

ABSENTS AYANT DONNÉ POUVOIR

M. Laurent THOVISTE, (Grenoble-Alpes-Métropole),
M. Renzo SULLI, (Grenoble-Alpes-Métropole),
M. Luc REMOND, (Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais),
M. Roger VALTAT, (Communauté de Communes de Bièvre Est),
M. Yannick NEUDER, (Bièvre Isère Communauté),
M. André ROUX, (Saint Marcellin Vercors Isère Communauté),
Mme Isabelle DUPRAZ- FOREY, (Saint Marcellin Vercors Isère Communauté),
M. Henri BAILE, Communauté de Communes Le Grésivaudan).

AUTRES PERSONNES PRÉSENTES

Mmes et MM. Georges DÉRU, (Payeur Départemental), Benoît PARENT, Constant BERROU, Julien CLEMENTI, (AURG), Catherine CHABERT, (DDT38), Bruno MAGNIER, (Grenoble-Alpes-Métropole), Arnaud GERME, Karine PONCET-MOISE, Olivier ALEXANDRE, Amandine DECERIER, Stéphanie MACHENAUD, Cécile BENECH, (Etablissement Public du SCoT).

PERSONNES EXCUSÉES

Mme et MM. Laurent THOVISTE, Renzo SULLI, Jean-Michel EVIN, (Grenoble-Alpes-Métropole), Luc REMOND, (Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais), Roger VALTAT, (Communauté de Communes de Bièvre Est), Yannick NEUDER, (Bièvre Isère Communauté), Daniel NIOT, (Communauté de Communes du Trièves), André ROUX, (Saint Marcellin Vercors Isère), Isabelle DUPRAZ- FOREY, (Saint Marcellin Vercors Isère Communauté), Henri BAILE, Communauté de Communes Le Grésivaudan).

Objet : Avis de l'Etablissement Public du SCoT de la Grande Région de Grenoble sur le projet de Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

COMITE SYNDICAL DU 7 JUIN 2019

DELIBERATION N° 19-VI-VIII

Avis de l'Etablissement Public du Schéma de Cohérence Territoriale de la Grande Région de Grenoble sur le projet de Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Vu la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République, dite loi NOTRe et instituant un nouveau schéma, le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET),

Vu la délibération de la Région Auvergne Rhône Alpes d'arrêt du SRADDET arrêtant le projet de Schéma régional de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) en assemblée plénière des 28 et 29 mars 2019,

Vu le dossier transmis à l'Etablissement Public du SCoT de la Grande Région de Grenoble par la Région ayant sollicité son avis sur le SRADDET arrêté et dont l'EP-SCoT a accusé réception le 2 mai 2019,

Vu l'article L4251-6 du Code Général des collectivités territoriales,

Vu la délibération du 21 décembre 2012 d'approbation du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la Grande Région de Grenoble (GRéG),

Vu le Code de l'urbanisme et notamment les articles L.131.1 et L131.2,

Le Président expose :

Préalable

La Région Auvergne-Rhône-Alpes a arrêté le projet de Schéma régional de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) en assemblée plénière des 28 et 29 mars.

Il est proposé d'examiner l'avis qui sera porté par l'Etablissement Public du SCoT de la Grande Région de Grenoble dans le cadre de la consultation en cours des Personnes Publiques Associées. Cet avis doit parvenir à la Région avant le mois d'août.

Pour mémoire, l'EP-SCoT et les collectivités du Sud Isère (SCoT de l'Oisans, PNR du Vercors et de la Chartreuse, Communauté de Communes la Matheysine), ont souhaité apporter à trois reprises des contributions durant la phase d'élaboration du SRADDET :

- Une contribution présentant les attendus particuliers du Sud Isère vis-à-vis du SRADDET a été transmise en janvier 2018.
- Des compléments ont été apportés par la suite, notamment concernant la logistique (juin 2018).
- Une note d'analyse du rapport d'objectifs a été transmise en février 2019.

Le document d'objectifs arrêté correspond sensiblement à celui proposé en février 2019, avec quelques amendements. Ce document synthétique vise à répondre aux attentes définies dans le Code de l'Urbanisme. Il propose le principe de subsidiarité, avec un rôle important dévolu aux SCoT dans la déclinaison des objectifs.

Le fascicule de règles, qui n'a pas fait l'objet d'échanges avant l'arrêt du qu'anticipé. Certaines règles se révèlent en l'état difficilement applicables adaptées.

Le rapport d'objectifs

Les objectifs à moyen et long terme s'imposent dans un rapport de prise en compte aux plans de déplacements urbains (PDU), chartes de parcs naturels régionaux (PNR), plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET), schémas de cohérence territoriale (SCoT) ou, en l'absence de SCoT applicable, directement aux cartes communales, aux plans locaux d'urbanisme (PLU) et documents tenant lieu de PLU.

Le rapport d'objectifs du SRADDET a dégagé 4 objectifs généraux et 10 objectifs stratégiques, déclinés en objectifs opérationnels et en actions concrètes :

Objectif général 1 : « *Construire une région qui n'oublie personne* », décliné en deux objectifs stratégiques :

- **Objectif stratégique 1 :** Garantir un cadre de vie de qualité pour tous
- **Objectif stratégique 2 :** Offrir les services correspondants aux besoins en matière de numérique, proximité, mobilité, santé, qualité de vie

Objectif général 2 : « *Développer la région par l'attractivité et les spécificités de ses territoires* », décliné en trois objectifs stratégiques :

- **Objectif stratégique 3 :** Promouvoir des modèles de développement locaux fondés sur les potentiels et les ressources
- **Objectif stratégique 4 :** Faire une priorité des territoires en fragilité
- **Objectif stratégique 5 :** Interconnecter les territoires et développer leur complémentarité

Objectif général 3 : « *Inscrire le développement régional dans les dynamiques interrégionales, transfrontalières et européennes* », décliné en deux objectifs stratégiques :

- **Objectif stratégique 6 :** Développer les échanges nationaux source de plus-value pour la région
- **Objectif stratégique 7 :** Valoriser les dynamiques européennes et transfrontalières et maîtriser leur impact sur le territoire régional

Objectif général 4 : « *Innovier pour réussir les transitions (transformations) et mutations* », décliné en trois objectifs stratégiques :

- **Objectif stratégique 8 :** Faire de la Région un acteur des processus de transition des territoires,
- **Objectif stratégique 9 :** Préparer les territoires aux grandes mutations dans les domaines de la mobilité, de l'énergie, du climat et des usages, en tenant compte des évolutions socio-économiques et sociétales,
- **Objectif stratégique 10 :** Développer une relation innovante avec les territoires et les acteurs locaux.

Plusieurs points d'intérêts sont à relever dans le rapport d'objectifs :

- un contenu resserré autour d'un nombre limité d'objectifs, répondant aux grands champs définis par la réglementation,
- un document d'orientation assez proche du contenu du SCoT de la GReG,
- une volonté de privilégier l'échelon local (SCoT, inter- SCoT) pour adapter les grandes objectifs aux contextes de proximité,
- des avancées importantes pour le territoire en terme de transport (objectif de Paris/Grenoble en 2h30, modernisation de la ligne Lyon/Grenoble, RER permettant d'irriguer le bassin de vie),
- une incitation à prendre en compte la résilience dans l'élaboration des projets de territoires,

- la priorité donnée à la densification et au renouvellement urbain sur les opérations d'extensions urbaines.

De nombreux objectifs du SRADDET correspondent aux orientations et objectifs du SCoT de la Grande Région de Grenoble. Ils vont parfois plus loin que le SCoT, notamment pour ce qui concerne les trames vertes et bleues, la biodiversité, la réduction de la pollution atmosphérique ou la réduction des gaz à effets de serre.

A la lecture du document, il apparaît cependant que les remarques transmises par l'Etablissement Public du SCoT en février 2019 n'ont pu être prises en compte dans le document final.

En particulier, nous pouvons regretter quelques insuffisances relatives à :

- L'armature territoriale régionale est déclinée de façon complète. Elle apparaît dans l'état des lieux, mais ne se traduit pas en orientations fortes dans la suite du document,
- Les spécificités du sillon alpin sont insuffisamment mises en avant,
- Le rôle des aires métropolitaines dans l'organisation du territoire mériterait d'être davantage développé,
- La spécificité des enjeux liés à la montagne (notamment en terme d'accessibilité) paraît insuffisamment développée.

Si les projets d'infrastructures recensés paraissent correspondre aux demandes formulées dans le contribution du Sud Isère, l'Etablissement Public du SCoT de la Grande Région de Grenoble demande que le SRADDET soit plus explicite sur le maintien de la ligne Grenoble/Gap (page 120). Cette ligne est en effet importante pour le développement du sud Isère et assure un lien important vers la partie septentrionale de la Région sud qui entretient des liens importants avec le territoire.

Le fascicule des règles

Le document, très synthétique, propose 42 règles générales.

Ces règles générales s'imposent dans un rapport de compatibilité aux plans de déplacements urbains (PDU), chartes de parcs naturels régionaux (PNR), plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET), schémas de cohérence territoriale (SCoT) ou, en l'absence de SCoT applicable, directement aux cartes communales, aux plans locaux d'urbanisme (PLU) et documents tenant lieu de PLU.

Le fascicule des règles appelle plusieurs remarques en première analyse :

- Le nombre de règles est resserré et ne décline pas l'ensemble des dispositions du rapport d'objectif,
- Le document apparaît plus prescriptif qu'initialement annoncé : les règles sont souvent ambitieuses dans leur contenu, elles vont loin dans le détail et sont engageantes pour les territoires
- Les règles du SRADDET appellent parfois des niveaux de précisions importants, pouvant aller jusqu'à des exigences définies à la parcelle (ex : foncier autour des pôles d'échanges)

Plusieurs principes ont guidé l'élaboration du fascicule de règles :

- Il est proposé d'aller loin dans le principe de subsidiarité, avec un rôle affirmé attendu des SCoT,
- L'exigence d'une plus forte coopération entre territoires voisins est affichée.

L'Etablissement Public du SCoT de la Grande Région de Grenoble est favorable à ces deux orientations qui constituent deux éléments novateurs. Cependant, leur écriture doit être ajustée, pour prévenir toute difficulté dans la future mise en œuvre.

Organisation de la subsidiarité :

Le principe de subsidiarité apparaît comme un élément positif de l'approche régionale, en laissant aux territoires une certaine latitude dans la déclinaison des règles. Sa mise en œuvre peut cependant s'avérer délicate, sa faisabilité doit être approfondie.

Il est proposé aux SCoT, ou à défaut aux PLU(i) ou chartes de PNR de traduire des règles générales

relevant à la fois de la planification, de la programmation urbaine, voire de des niveaux de précisions parfois pointus, comme le repérage d'opérations pouvant aller jusqu'à la parcelle.

Les SCoT, outils avant tout prospectifs et stratégiques, n'ont pas toujours vocation à descendre à ces niveaux d'investigation ou à définir des déclinaisons opérationnelles des projets. Les PDU, PLH et PCAET sont des outils parfois plus adaptés pour apporter une traduction concrète des règles du SRADDET.

Aussi, il apparaît nécessaire de clarifier et compléter la règle numéro 1, autour de deux principes :

- affirmer le principe général de subsidiarité SCoT/SRADDET
- laisser aux SCoT la possibilité d'organiser un second niveau de subsidiarité avec les documents d'urbanisme inférieurs ou les documents de planification sectorielle (PLH, PDU...). Ce principe se basera sur les dispositions du Code de l'Urbanisme en s'appuyant sur les rapports de compatibilité ou de prise en compte entre documents.

Des renvois à cet article 1 rénové seront ensuite à introduire dans les articles assis sur le principe de subsidiarité (règles 2,3,4,5,6,7,9,17,19,22,23,24,25,26,27,28,29,30,31,35,36,37,38,39,40,41).

Coordination avec les territoires limitrophes :

Le SRADDET demande de justifier les choix en coordination, cohérence et complémentarité avec les territoires limitrophes pour ce qui concerne l'armature territoriale, la production de logements, le foncier économique et l'urbanisme commercial (règles 2-3-5-6).

L'Etablissement public du SCoT est favorable à cette disposition. Sa mise en oeuvre peut être cependant difficile, tant les contextes ou approches peuvent différer entre territoires.

Il est proposé de maintenir cette règle, et de prévoir des adaptations pour éviter toute situation de blocage dans la mise en oeuvre.

- Anticipation des projets dans les documents d'urbanisme :

Le fascicule de règles prescrit la réservation d'emprises pour le développement des projets structurants pour le développement régional (règle 9), pour le développement des pôles d'échanges (règle 16), pour la desserte des zones logistiques (règle 18) ou du maintien des emprises ferroviaires désaffectées (règle 22).

L'Etablissement Public du SCoT de la Grande Région de Grenoble est favorable à ces principes.

Cependant, l'inscription de ces réservations suppose que la collectivité porteuse du document d'urbanisme soit compétente pour réaliser les études pré-opérationnelles nécessaires ou, qu'à défaut, les maîtres d'ouvrages ou porteurs pressentis puissent mettre à disposition ces éléments.

Il est proposé de maintenir cette règle, et de prévoir des adaptations pour éviter toute situation de blocage dans la mise en oeuvre.

Un accompagnement de la technique et financier de la Région peut être nécessaire pour accompagner les collectivités et maîtres d'ouvrages dans la réalisation de ces études.

- Autres remarques

L'annexe jointe apporte quelques remarques complémentaires à la présente délibération

Au vu de ces éléments, il est proposé :

- que l'Etablissement Public du SCoT de la Grande Région de Grenoble émette un avis favorable au projet de Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires. Cet avis est assorti de trois réserves portant sur l'organisation de la subsidiarité, les principes de coordination avec les territoires limitrophes, et l'anticipation des projets à rendre en compte dans les documents d'urbanisme.

Vote : à l'unanimité

Voix pour : 8 018,73
Voix contre : 0
Abstention : 0

Fait à Grenoble, le 7 juin 2019

Envoyé en préfecture le 17/06/2019
Reçu en préfecture le 17/06/2019
Affiché le 
ID : 038-253804314-20190607-19_VI_VIII-DE

Le Président

Yannik OLLIVIER



**OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS DES REPRESENTANTS
TECHNIQUES DES ETABLISSEMENTS PUBLICS DE SCOT
AUVERGNATS RHONE-ALPINS RELATIVES AU PROJET DE SCHEMA
REGIONAL D'AMENAGEMENT, DE DEVELOPPEMENT DURABLE ET
D'EGALITE DES TERRITOIRES
DE LA REGION AUVERGNE-RHONE-ALPES**

(PROJET ARRETE LES 28 ET 29 MARS 2019)

Le projet de SRADDET a été arrêté par la Région Auvergne-Rhône-Alpes lors de l'Assemblée plénière des 28 et 29 mars 2019. Celui-ci est soumis pour avis aux personnes publiques associées, dont les SCoT.

*À l'issue d'une réunion de travail qui s'est tenu le 16 mai 2019 à Lyon en présence d'une vingtaine de chefs de projet de Scot, mais aussi de représentants techniques de la Région venus répondre à certaines questions, **ces représentants techniques des Scot ont décidé de formaliser leurs observations et propositions communes dans le présent document.***

Ces observations et propositions ont vocation à être jointes, en tout ou partie, aux avis officiels des établissements publics porteurs de Scot qui le souhaitent.

Sur la base de ces observations, une réunion est programmée le 5 juillet 2019 avec les services de la Région et quelques chefs de projets Scot pour travailler sur la réécriture de certaines règles.

REMARQUES GENERALES SUR LES OBJECTIFS DU SRADDET

Les Scot remercient la Région d'avoir entendu leurs contributions pendant la période de concertation sur le projet de SRADDET, et d'avoir globalement bien traduit le principe de subsidiarité SRADDET / SCoT. La Région fait ainsi confiance aux SCoT pour respecter le cap donné par le SRADDET et s'appuie sur eux pour le décliner localement (par exemple en matière de limitation de consommation d'espaces, d'urbanisme commercial ou encore de production de logements).

Les Scot soulignent également les engagements inscrits dans le SRADDET :

- d'une forte implication de la Région en tant que personne publique associée dans les SCoT pour la mise en œuvre du SRADDET ;
- de l'implication de la Région dans les instances de gouvernances locales favorisant les échanges et les articulations entre territoires urbains et territoires ruraux (syndicats de transports, syndicats mixtes, Inter-SCoT, etc.). ;

- d'accompagnement des SCoT en Région.

Le projet est globalement en phase avec les objectifs des Scot en région ; toutefois, l'analyse du projet de SRADDET arrêté, et notamment de l'écriture du fascicule des règles qui n'avait pas été transmis en amont de l'arrêt du projet (cf. « remarques sur les règles du fascicule » ci-après), appelle de la part des Scot les observations et propositions ci-après.

Ainsi, de manière générale, les Scot regrettent l'**absence de reconnaissance des grands systèmes territoriaux d'enjeux régionaux** dans le projet de SRADDET : que ce soit le sillon alpin, la vallée du Rhône ou encore les territoires métropolitains (autour de Lyon, Saint Etienne, Grenoble, Clermont-Ferrand ou Genève). Ainsi, à l'exception de l'agglomération du Grand Genève, aucun de ces systèmes territoriaux n'est identifié dans le SRADDET comme « territoire à enjeux d'échelle régionale » alors qu'ils jouent des rôles fondamentaux dans la structuration régionale¹.

Plus spécifiquement, les Scot regrettent la **faible prise en compte** dans le projet de SRADDET :

- de la **montagne** et de ses enjeux propres, alors même que la Région Auvergne-Rhône-Alpes est la Région la plus montagneuse de France. À titre d'exemple, il serait opportun dans les objectifs portés par la Région en matière de mobilité de considérer les ascenseurs valléens comme des supports d'une mobilité durable en lien avec les pôles d'échanges multimodaux d'intérêts régionaux ;
- de la **forêt** et de ses enjeux propres, qui couvrent également une large partie de la Région ;
- du **tourisme** en dehors des deux labels retenus dans la carte de synthèse (Petites cités de caractère et Plus beaux villages de France). Ainsi, les secteurs de montagne, mais aussi les grandes villes et les espaces ruraux classés au patrimoine de l'UNESCO, méritent d'être identifiés parmi les facteurs d'attractivité à valoriser par la Région.
- du **e-commerce**, en fort développement ces dernières années, et qui constitue aujourd'hui une véritable alternative au commerce physique.

Par ailleurs, les Scot regrettent le **manque de prospection de la Région en matière d'amélioration du service ferroviaire** (amélioration du réseau, desserte des gares, cadencement, réouverture de haltes ou de gares,...). En effet, la déclinaison des grands projets d'équipements et de dessertes par les transports collectifs² ainsi que les grandes orientations de la politique des transports et de déplacement³ incombent aux SCoT. Une précision sur la vision à long terme de la Région pourrait être utilement intégrée dans le SRADDET afin de trouver une traduction réglementaire dans les SCoT.

À contrario, les Scot jugent les exigences vis-à-vis des Scot trop importantes en matière d'anticipation de la **mobilisation de fonciers de compensation à fort potentiel**

¹ Cf. Objectif 3.5

² L141-13 du CU

³ L141-13 du CU

environnemental⁴. Ainsi, alors que la partie « contexte et enjeux » de cet objectif encourage les Scot à identifier les zones potentielles de compensation, sans le leur imposer, les « actions concrètes » (cadre gris) ne leur laisse pas le choix :

- « Anticiper les besoins en compensation dans les documents de planification et d'urbanisme.
- Identifier, a minima à l'échelle des SCoT, en amont des projets d'aménagement (en lien avec les TVB, les politiques ENS, etc.), une offre de compensation environnementale mobilisable. »

L'identification par les SCoT des zones potentielles de compensation environnementale « indépendamment et en amont des projets », suggérée dans le rapport d'objectif, reste un exercice difficile, voire quasi impossible dans le temps d'élaboration d'un Scot, tant ces projets sont nombreux et par nature souvent peu ou mal définis. Ainsi, le rapport de « prise en compte » entre le rapport d'objectifs du SRADDET et les Scot n'étant pas neutre (d'autant qu'il pourrait être remplacé par un rapport de « comptabilité » suite à l'ordonnance de simplification des normes en cours de rédaction), les Scot demandent à ce que la rédaction de cet objectif soit revue pour traduire une possibilité et non une obligation de faire.

Dans le même esprit, il s'agira pour la Région de bien relire l'ensemble des « actions concrètes » du rapport d'objectifs afin que leur rédaction n'entre pas en contradiction avec les règles du fascicule dont le sens et la rédaction pourraient être modifiés suite aux demandes des Scot.

Enfin, les Scot regrettent vivement que la liste des « parcs d'activités économiques d'intérêt régional » et celle des « pôles d'échange d'intérêt régional » ne figure pas encore dans le projet de SRADDET arrêté. Ceux-ci sont en effet en cours de définition par la Région et feront l'objet de délibérations spécifiques ultérieures, ce qui ne laissera pas véritablement la possibilité aux territoires, et notamment aux Scot (qui ne siègent pas en CTAP), de donner leur avis sur ces choix. Il est ainsi suggéré de ne citer aucun exemple de parc d'activités économiques d'intérêt régional dans la rédaction de la règle n°9.

REMARQUES D'ORDRE JURIDIQUE SUR LES REGLES DU FASCICULE

→ La formulation des règles devrait être adaptée pour permettre leur traduction par les SCOT

Les « effets » des règles générales du fascicule du SRADDET à l'égard des documents d'urbanisme sont définis aux articles L 4251-3 cgct, L. 131-1 et L.131-7 c.urb. : « les SCOT et, à défaut, les PLU (...) sont compatibles avec les règles générales du fascicule de ce schéma, pour celles de leurs dispositions auxquelles ces règles sont opposables ». Ainsi, dès lors qu'un SCOT est exécutoire, les PLU n'ont plus d'obligation juridique à l'égard des règles du SRADDET qui ne s'imposent donc qu'aux seuls SCOT. Or, certaines règles du SRADDET (pas la majorité) ne pourraient trouver leur mise en œuvre que par les PLU, sans que les SCOT n'aient la capacité juridique d'exprimer eux-mêmes ce qui relève du champ des PLU ; autrement dit, dès lors qu'un SCOT existe, la portée de certaines règles du SRADDET se trouverait de facto diminuée voire effacée.

⁴ Cf. Objectif 3.2

Aussi, à titre d'exemple, la règle 16 « *Les SCoT, ou à défaut les PLU(i), veillent à identifier et réserver le foncier nécessaire à l'évolution des équipements et au développement des pôles d'échanges d'intérêt régional* », la règle 39 « *Ils mobilisent les zonages spécifiques pour les protéger et préconisent une gestion durable de ces espaces* », et la règle 23 « *Les SCoT, et à défaut les PLU(i), devront faire respecter des objectifs performanciers en matière d'énergie pour tous les projets d'aménagements, neufs ou en requalification* », pourraient s'appliquer aux PLU qui disposent de cette possibilité réglementaire. En revanche, les SCOT ne peuvent définir un tel zonage, de telles réserves foncières, ou s'imposer à « tous » les projets d'aménagements quel que soit leur taille. Ainsi, telle qu'elles sont exprimées, ces règles du SRADDET n'auraient de portée qu'à l'égard des PLU dans les territoires sans SCOT...

Même si cela ne concerne que quelques règles, il semblerait donc particulièrement pertinent que leur formulation permettent aux SCOT de s'inscrire dans l'obligation légale de compatibilité, avec des éléments qu'ils peuvent effectivement traduire et qui ne relèvent pas du seul niveau des PLU.

Il conviendrait aussi que le SRADDET soit particulièrement explicite et attentif quant aux « **périmètres-cibles** » de ses règles qui correspondent parfois à des « *projet urbain mixte* » (R6), des « *projets d'aménagement* » (R23, R24, ...), des « *opérations d'aménagement* » et des « *projets immobiliers* » (R19),... La plupart de ces périmètres ne peuvent pas être concernés par les objectifs et les orientations qu'un SCOT - qui fait « écran » entre le PLU et le SRADDET- peut exprimer.

Plus particulièrement, concernant la **règle 19** demandant aux SCoT d'identifier les mesures nécessaires à l'intégration des fonctions logistiques lors de la conception des opérations d'aménagement et de projets immobiliers ; quand bien même cet objectif est vertueux, les documents d'urbanisme ne sont pas les outils les plus adaptés pour le mettre en œuvre. Préférer le terme « *les collectivités, en lien avec les opérateurs publics et privés* » plutôt que « *les SCoT et les PLUi* », qui pourront néanmoins fixer des grands principes directeurs. Il s'agirait également de cantonner cette règle aux centre-ville et cœurs d'agglomération.

Concernant la **règle 28** qui évoque le conditionnement à l'ouverture des zones d'activités économique ; faut-il considérer celles gérées par les EPCI⁵ ou toutes les ZAE dès lors qu'il y a un « *groupement d'entreprises* » ? La capacité d'action du SRADDET pourrait être utilement renforcé en s'appuyant sur une liste partagée politiquement et complémentaire aux parcs d'activités économiques d'intérêt régional.

Enfin, concernant la **règle 34** sur le développement de la mobilité hydrogène, le SRADDET demande aux documents de planification et d'urbanisme de « *prévoir un zonage permettant de respecter une zone de chalandise dans laquelle il ne sera pas possible d'installer une nouvelle station à énergie décarbonée* ». D'une part, l'élaboration de ce type de zonage ne semble pas relever des documents d'urbanisme et nécessiterait des études spécifiques conséquentes pour les collectivités compétentes ; d'autre part, cette règle semble anti-concurrentiel vis-à-vis des énergies décarbonées autres que l'hydrogène (GNV, électricité,...). **Les Scot demandent de supprimer cette règle.**

⁵ suite au transfert de la compétence par la loi NOTRe

→ **Les règles du SRADDET doivent, s'agissant notamment des documents d'urbanisme, exprimer des exigences « de fond » et non pas des obligations « de forme » (contenu ou procédures)**

Les dispositions qui régissent le SRADDET ne lui permettent pas de réglementer le contenu des documents soumis à une obligation de compatibilité à l'égard de ces règles : le « contenu » des documents est défini par les législations respectives dont ils relèvent.

Ainsi, les règles du SRADDET ne sauraient imposer aux documents d'urbanisme « d'identifier les secteurs de déprise à l'origine des friches agricoles » (R7), « identifier le potentiel de production en énergie renouvelable » (R24) « identifier notamment le maillage bocager et les linéaires de haies, les coteaux thermophiles et les pelouses sèches,... » (R39).

Il s'agit pour le SRADDET d'exprimer des exigences « de fond », les exigences de forme pouvant être exprimées en tant que « propositions de mesures d'accompagnement », dépourvues de tout caractère contraignant (art. R. 4251-8, al.3 à 5, cgct).

En somme, il faudrait absolument chercher à éviter que la rédaction - plus même que le fond - des règles du SRADDET prête le flanc à la critique juridique, tant du SRADDET en tant qu'il excéderait le champ de ses compétences, que des SCOT et des autres documents à qui il serait reproché une incompatibilité avec une règle que le SRADDET n'aurait pu ou dû exprimer sous cette forme.

Aussi, à titre d'exemple, une rédaction des règles commençant par « **Les plans et programmes doivent ainsi définir, dans le respect du principe de subsidiarité et de leurs compétences,...** » pourrait être appropriée.

Enfin, il serait opportun que la Région **identifie dans le fascicule les documents et les acteurs ciblés réglementairement par chacune des règles**, à savoir : les Scot, et pour les territoires non couverts par un SCoT, les PLU(i) ou cartes communales ; les PDU ; les PCAET ; les chartes de PNR ; et/ou les acteurs des filières déchets.

Envoyé en préfecture le 17/06/2019

Reçu en préfecture le 17/06/2019

Affiché le

SLO

ID : 038-253804314-20190607-19_VI_VIII-DE

Etablissement public du SCoT de la Grande Région de Grenoble SRADDET – Annexe à la délibération

Préambule

Créé par la loi Notre, le Schéma Régional de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) est un document de planification stratégique et transversal, tendant vers une simplification et une cohérence des politiques régionales menées en matière d'aménagement du territoire.

Il recouvre ainsi non seulement les questions d'aménagement du territoire mais aussi de mobilité, d'infrastructures de transports, d'environnement et de gestion des déchets.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes a souhaité la mise en place d'une phase de concertation et l'organisation de réunions thématiques pour compléter la consultation des acteurs locaux, de manière à capter le plus finement possible les enjeux locaux majeurs, et appréhender au mieux les axes de développement et les projets de chaque territoire.

A ce titre, les élus de l'Etablissement public du SCoT de la Grande région de Grenoble (GReG) ont souhaité y participer.

Suite à la délibération du 17 octobre 2017, trois documents ont été réalisés :

- La contribution du Sud Isère datant du 10 janvier 2018 présentant leurs attendus particuliers sur les thèmes portés par le SRADDET en recherchant :
 - Les enjeux liés aux thèmes concernés ;
 - La stratégie à promouvoir en valorisant les ambitions du SCoT et apports des acteurs du Sud-Isère ;
 - Les moyens à développer dans le cadre des documents d'urbanisme et de leur mise en oeuvre en s'inspirant des orientations et objectifs du SCoT de la GREG ;
 - des conditions de réussite de la mise en oeuvre du SRADDET pour que le grand bassin de vie régional fonctionne dans un cadre de solidarité et de respect mutuel des territoires et des institutions, en articulation et en s'appuyant sur les espaces de dialogue et de coopération de proximité et de solidarités territoriales (EP SCoT, EPCI, pôles métropolitains...).
- L'annexe à la contribution Sud Isère concernant la logistique réalisée en juin 2018
- Une note sur l'analyse du rapport d'objectifs en date du 18 février 2019

La fin de l'année 2018 et le premier trimestre 2019 ont consisté à l'écriture du pré-projet de SRADDET par les services de la Région.

Il a été arrêté lors de l'Assemblée plénière des 28 et 29 mars 2019 avec une phase obligatoire de consultation des personnes publiques associées (SCoT, Départements, Etat etc.) au deuxième trimestre.

L'enquête publique devrait débiter à la fin de l'été 2019 et le document définitif devrait quant à lui être adopté par la Région à la fin de l'année.

Les spécificités du SRADDET de la région Auvergne-Rhône-Alpes

La première spécificité du contenu du SRADDET est liée à l'intégration par le SRADDET de plusieurs schémas et plans régionaux conformément aux dispositions du CGCT.

C'est ainsi qu'ont été intégrés :

- le SRI (Schéma Régional d'Intermodalité) et SRIT (Schéma Régional des Infrastructures et des Transports), pour les domaines concernant le transport et l'intermodalité
- le SRCAE (Schéma Régional Climat Air Energie) adopté le 24 avril 2014 dans les domaines du climat, de l'air et de l'énergie
- le SRCE (Schéma Régional de Cohérence Ecologique) adopté le 7 juillet 2015 pour la protection et restauration de la biodiversité
- le PRPGD (Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets) pour la prévention et la gestion des déchets.

La seconde spécificité de son contenu est le choix de la Région de limiter le nombre de règles spécifiques par la possibilité offerte par l'article R.425-8 du CGCT qui rend possible "toute autre règle générale contribuant à la réalisation des objectifs" du SRADDET.

La composition du SRADDET

Le SRADDET est composé de trois pièces, définies par la loi :

- Le rapport qui réunit un état des lieux synthétique du territoire régional, les enjeux et l'exposé de la stratégie régionale, les objectifs en matière d'aménagement et de politiques sectorielles, et un ou plusieurs documents graphiques illustratifs.
- Le fascicule qui rassemble les règles générales à valeur prescriptive organisées en chapitres thématiques, ainsi que des documents graphiques et des propositions de mesures d'accompagnement non prescriptifs et facultatifs. Ce fascicule doit s'accompagner des modalités et indicateurs de suivi et d'évaluation de l'application des règles générales et de leurs incidences.
- Les annexes qui incluent le rapport sur les incidences environnementales établi dans le cadre de l'évaluation environnementale du schéma ; l'état des lieux de la prévention et de la gestion des déchets dans la région ; le diagnostic du territoire régional, la présentation des continuités écologiques retenues pour constituer la trame verte et bleue régionale, le plan d'action stratégique et l'atlas cartographique qui relèvent du SRCE ; et de façon facultative, tous

documents, analyses, évaluations et autres éléments utilisés pour élaborer le schéma que la région estime nécessaire de présenter à titre indicatif ainsi que ceux qui portent sur la mise en oeuvre de celui-ci, notamment la contribution attendue du contrat de plan État-région.

Rappel du cadre juridique

Le fascicule des règles constitue la deuxième pièce du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET).

Il a pour objectif :

- d'exposer les règles prévues par la Région pour contribuer à atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés et présentés dans le rapport du SRADDET
- de faciliter la mise en oeuvre de ces règles sur le territoire régional

Conformément aux articles L.4251-3 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT) et L.131-1-2° du Code de l'Urbanisme (CU), les schémas de cohérence territoriale (SCoT) doivent être compatibles avec les règles générales du fascicule du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires pour celles de leurs dispositions auxquelles ces règles sont opposables.

L'obligation de compatibilité est une obligation négative de non-contrariété ; c'est-à-dire qu'une norme est jugée compatible avec une autre dès lors qu'elle n'y contrevient pas.

Cette notion de compatibilité préserve donc une certaine marge de manoeuvre aux SCoT.

Pour rappel, en vertu de l'article L.131-2-1° du CU, les SCoT prennent en compte les objectifs du SRADDET prévu à l'article L. 4251-3 du CGCT.

Le rapport de prise en compte est le moins contraignant des trois niveaux « d'opposabilité ». Sans impliquer d'opposabilité directe dans le droit de l'aménagement du territoire, le rapport de prise en compte tend à s'en rapprocher avec une obligation croissante de compatibilité avec les options fondamentales du document de norme supérieure, sous réserve de dérogations motivées (avec le cas échéant un contrôle approfondi du juge sur la dérogation).

Le rapport de prise en compte implique donc pour les SCoT de ne pas remettre en cause les orientations fondamentales du rapport du SRADDET et contrairement au rapport de compatibilité, cette notion de prise en compte n'exclut pas une dérogation à titre exceptionnel et justifiée sous le contrôle du juge.

En application de l'article L.131-3 du CU, une fois le SRADDET approuvé, le SCoT de la GRéG devra, si nécessaire, être rendu compatible avec ce document lors de la première prochaine révision du schéma.

Le rapport d'objectifs

1/ Remarques générales

Le SRADDET affiche une ambition à horizon 2030. Cette échelle de temps paraît assez courte, au regard des horizons à 12 ans des documents d'urbanisme locaux en cours d'élaboration. Cela affaiblit la dimension stratégique du SRADDET et la capacité de prise en compte dans les documents d'urbanisme existants : la révision successive des SCoT et des PLU(i) sera en effet très progressive.

Le document présenté est à la fois synthétique et concis, son contenu est clair. Le document reprend une part significative des éléments de la contribution envoyée par les collectivités du sud-Isère en janvier 2018.

Il est ambitieux sur différents aspects (habitat, environnement, lutte contre les GES, transports) et engage les collectivités dans le cadre du rapport de prise en compte.

Cependant, le document n'aborde pas toujours les conditions de faisabilité par objectifs, notamment financiers. La Région mentionne à plusieurs reprises ses engagements actuels, sans mettre en perspective les mesures d'accompagnement qu'elle compte mettre en place pour faciliter la mise en œuvre des objectifs préconisés dans le document.

Une seconde contribution portée à la connaissance de la Région en février 2019 attirait l'attention sur plusieurs points insuffisamment traités dans une première version du rapport d'objectifs. Le court délai précédent l'arrêt du projet par la Région n'a pas permis une prise en compte satisfaisante de ces différents points. Le rapport d'objectifs pourrait utilement être complété sur ces points.

Pour mémoire :

- L'armature territoriale d'ensemble apparaît dans l'état des lieux, mais ne se traduit pas en orientations fortes dans la suite du document.

Cette articulation entre les systèmes urbains, entre l'urbain et le rural, le rapport entre vallées et montagnes sont des éléments très présents dans le fonctionnement des territoires.

Il est important d'affirmer ces fonctionnements spécifiques dans le SRADDET car leur prise en compte ne peut uniquement se gérer dans le cadre des SCoT et Inter-SCoT. Il s'agit en effet de s'assurer de la cohérence globale des interventions tant en terme d'environnement que de mobilité à l'échelle de grands territoires.

L'affirmation de ces grands territoires d'enjeux permettra également de permettre de faire levier vis-à-vis des logiques nationales ou européennes : financement des grands équipements, des grandes infrastructures...

- Les spécificités du sillon alpin sont insuffisamment mises en avant :

Les interactions fortes entre les territoires alpins, entre vallées et massifs, sont bien repérés dans l'état des lieux, mais n'apparaissent qu'en filigrane dans les objectifs. Le volet transport propose de structurer les déplacements par bassins autour de Valence, Grenoble, Annecy et Genève mais les relations intercités ne font pas l'objet de précisions.

Il est important d'identifier le sillon alpin comme un axe de développement majeur de la Région, au même titre que l'axe Saône/Rhône ou de la vallée de l'Allier.

Le sillon alpin est à considérer dans le document :

- Pour les enjeux environnementaux en lien avec son développement : consommation économe de l'espace, pression sur les surfaces agricoles, qualité de l'air, vulnérabilités et risques,
- Pour les enjeux de transports liés à des échanges très importants entre les villes,
- Pour son insertion globale dans l'espace alpin, et ses ouvertures vers la Suisse et l'Italie,
- Pour les liens et solidarité vallées/massifs.

Cela implique des réponses spécifiques et adaptées notamment en terme de solidarités et de gouvernance.

- Le rôle des aires métropolitaines dans l'organisation du territoire mériterait d'être davantage développé

Le territoire d'Auvergne-Rhône-Alpes est fort de 5 métropoles qui contribuent à l'attractivité du territoire. La contribution du Réseau des villes centres et des grandes agglomérations d'Auvergne-Rhône-Alpes au SRADDET rappelait que les aires urbaines de 9 plus grandes agglomérations de la Région représentaient 60% de la population totale de la Région.

Ce rôle des métropoles doit être conforté par :

- Une connectivité aux territoires aux réseaux nationaux et internationaux : par la route, par le fer et l'aérien (enjeu notamment d'accès facilités et rapides aux aéroports de Genève et Lyon),
- Des équipements et de services de centralités : culture, santé, éducation, tourisme (siège d'université, CHU, fonctions de recherches, grandes fonctions, congrès...)
- Un renforcement de l'innovation et de la recherche (à traiter en terme d'aménagement dans le cadre du SRADDET)

Le SRADDET peut être l'occasion d'affirmer la nécessité de renforcer la gouvernance entre les métropoles et leurs territoires d'influence, dans des logiques de solidarités et de co-développement :

- de diffusion du développement
- de solidarité inter-territoriale,
- d'attractivité, (notamment résidentielle), d'économie productive et présente : habitat, commerces,
- d'une gestion élargie des ressources (énergie, eau, bois, autosuffisance alimentaire) et des risques.

Ces métropoles ne doivent pas être appréciées uniquement à l'aune de leur bassin de vie, mais également, au-delà, en terme de rayonnement et d'influence : pour Grenoble, cette influence s'étend non seulement sur le sud Isère, mais également à Gap ou Briançon.

- Les enjeux liés à la montagne doivent également être soulignés

La montagne est au cœur de l'identité et de l'organisation du territoire. Elle apparaît à plusieurs reprises dans le document, au travers des approches thématiques.

Cependant, les spécificités et qualités propres aux massifs mériteraient d'être davantage mis en avant, notamment :

- la question des accès au massif tous modes de transports confondus,
- la nécessité d'une approche adaptée de l'accès aux services publics (notamment de santé),
- le rôle des PNR et des parcs nationaux dans le développement des massifs, et la préservation des équilibres environnementaux ou paysagers,
- la nécessité de renforcer les coopérations et solidarités massifs/vallée, dont les destins sont liés, notamment en terme d'équilibres environnementaux ou de ressources (alimentaires, énergie, eau...),
- les effets prévisibles du changement climatique, avec des effets profonds sur l'enneigement et la nécessaire adaptation du tourisme, l'agriculture, les paysages, la ressource en eau et les éco-systèmes.

L'approche plus précise du rapport d'objectifs appelle plusieurs remarques

2/ Approches par thématiques

Habitat : des pistes intéressantes sont proposées répondre aux évolutions des besoins (habitat intergénérationnel, développement des foncières solidaires). Les questions liées au logement social, d'urgence, ou les réponses aux enjeux de vieillissement mériteraient d'être développées.

Réduction de la pollution atmosphérique et des GES, en lien avec le PRSE 33, la référence à l'atteinte des niveaux de recommandation de l'OMS est très amiteuse. La référence aux outils de planification (PDU, SCoT, PLUi.) comme levier pour atteindre les objectifs pourrait être développée.

Trame verte et bleue : le SRADDET ajoute des objectifs par rapport au SRCE : séquestration carbone de la forêt, préservation des espaces de mobilité des cours d'eau, lien entre espaces perméables favorables à la biodiversité et réduction de la consommation d'espace, prise en compte de la pollution lumineuse.

Paysages, patrimoines et espaces naturels remarquables : La référence aux outils de planification (PDU, SCoT, PLUi.) comme levier pour atteindre les objectifs pourrait être développée.

Réduction de la consommation d'espace : l'objectif du SRADDET de « privilégier le recyclage du foncier à la consommation de nouveaux espaces » (p95 du RO) n'est pas intégré ou rappelé dans les objectifs TVB (pp60 à 75).

Transition des territoires, ne sont cités que les PCAET (qui, pour rappel, doivent prendre en compte les SCoT). Le rôle des SCoT et PLUi/PLU n'est pas cité dans le rapport d'objectif, alors qu'il est largement décliné dans le fascicule des règles. La problématique de la précarité énergétique n'est que très peu évoquée.

2/ La prise en compte du réseau ferroviaire local

Le SRADDET propose des évolutions positives concernant la desserte périurbaine de Grenoble ou la grande accessibilité du territoire depuis Lyon et Paris.

Le statut la ligne ferroviaire Grenoble-Gap reste ambigu dans le document. La carte page 120 n'offre qu'une vision à horizon 2020 du réseau de lignes capillaire.

L'Etablissement Public du SCoT de la grande Région de Grenoble demande à ce que le caractère structurant permettant d'assurer une liaison forte vers le gapençais et le nord de la Région Sud, avec laquelle les liens sont étroits. Le train constitue l'offre de transports collectifs potentiellement la plus performante en terme de temps de parcours et de confort sur cet axe.

Le fascicule des règles du SRADDET

Les règles définies par la Région sont au nombre de 42. Elles sont présentées par chapitres thématiques.

L'analyse proposée croise les approches issues d'un travail de l'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise, de la Fédération régionale des SCoT d'Auvergne-Rhône-Alpes et de l'Etablissement du SCoT de la Grande Région de Grenoble.

Section 1 : Aménagement du territoire et de la montagne

Règle 1 : Subsidiarité SRADDET/SCOT

Dans une volonté de subsidiarité permettant de prendre en compte les spécificités locales, les SCoT, ou à défaut les PLU(i), les chartes de PNR et tous les documents devant s'inscrire en compatibilité avec le fascicule des règles, devront décliner opérationnellement à l'échelle de leur périmètre, et en cohérence avec ceux voisins, l'ensemble des objectifs du SRADDET.

Cette déclinaison, qualitative et quantitative, ciblera notamment la limitation de la consommation d'espaces, le développement de surfaces commerciales et de zones d'activités et logistiques, ainsi que la production de logements.

Cette règle, qui définit la subsidiarité entre le SRADDET et les autres documents d'urbanisme doit être revue, pour trois raisons :

- La formule « les SCoT ou à défaut les PLU(i), les chartes PNR » est à préciser. Elle est en effet sujette à interprétation.
- Le Code de l'Urbanisme précise que les documents d'urbanisme infra, tels que le SCoT, doivent être compatibles avec le fascicule des règles, et prendre en compte les objectifs du SRADDET. La règle proposée va plus loin que ce que prévoit le Code de l'Urbanisme concernant la portée des objectifs du SRADDET.
- Le SCoT est un outil de planification à vocation stratégique et ne permet pas en l'état d'établir des programmations opérationnelles.

La notion de cohérence avec les territoires est à préciser car elle est en effet sujette à interprétation

Règle 2 : Renforcement de l'armature territoriale

Les SCoT, ou à défaut les PLU(i), doivent renforcer, sur leur territoire, les différents niveaux de polarités et leurs fonctions de centralité : accessibilité et desserte en transports, services et équipements, développement économique, pôle de formation, commerces, gestion économe du foncier, etc.

Ce travail doit être réalisé et justifié en coordination, cohérence et complémentarité avec les démarches de projet voisines / les territoires limitrophes, à différentes échelles, et en prenant en compte l'armature de transport régional.

L'Etablissement public du SCoT est favorable à cette disposition. Cependant, sa mise en œuvre peut être difficile, tant les contextes ou approches peuvent être différer entre territoires.

Il est proposé de maintenir cette règle, et de prévoir des adaptations pour éviter toute situation de blocage dans la mise en œuvre.

Règle 3 : objectif de production de logements et cohérence avec l'armature définie dans les SCoT

Les objectifs de production de logements définis dans les plans et programme (SCoT, PLU(i), PNR, etc.) doivent être définis et justifiés en cohérence avec les niveaux de polarité (par exemple ceux de l'armature définie dans les SCoT), et avec les besoins tendanciels observés sur le territoire et les territoires voisins en matière de : projection démographique (taux de croissance envisagé), offre de transports, localisation des zones d'emplois, changements de modes de vie, parcours résidentiels, préservation du foncier et ressources disponibles, etc.

Par ailleurs, ces objectifs devront être justifiés et phasés dans le temps, et leur mise en œuvre devra être déclinée sur différents axes : prioritairement la réhabilitation des logements dégradés (copropriété privée et publique, mono-propriété) et le traitement de l'habitat indigne, puis la lutte contre la vacance, et enfin la production de logements neufs.

L'objectif d'adapter la production logements à l'armature urbaine correspond bien aux objectifs des SCoT. Les SCoT doivent cependant rester sur des logiques stratégiques, les PLH étant davantage adaptés aux déclinaisons opérationnelles.

La priorité de la reconquête du parc de logement ancien (parc dégradé, logements vacants) constitue une priorité partagée, son inscription dans le SRADDET est pertinente.

Cependant, elle suppose une ingénierie (notamment foncière) actuellement inégalement développée dans les territoires. Nous recommandons donc ici de rester dans une rédaction incitative, portant sur le renforcement des opérations de reconquête des quartiers existants. Il faut cependant prendre garde aux interprétations trop restrictives qui pourraient voir le jour vis-à-vis de la production de logements neufs. La pression démographique appelle en effet le maintien d'une construction dynamique plus économe en foncier.

La *justification* des besoins en logements doit s'opérer non seulement au regard des tendances mais également de la cohérence du projet politique du territoire. Cependant, il paraît délicat de *définir* ces besoins au regard des tendances.

Règle 4 : Gestion économe et approche intégrée de la ressource foncière

Pour participer à la réduction de la consommation foncière à l'échelle régionale, les SCoT, ou à défaut les PLU(i), et les chartes de PNR le cas échéant, doivent donner la priorité à la limitation de la consommation d'espace quel que soit l'usage (économique, logistique, habitat, services, équipements, commerces, etc.).

Pour se faire, il conviendra de :

- Élaborer une approche innovante des cycles du foncier, par une gestion intégrée (habitat, économie, agriculture, biodiversité etc.) et à visée opérationnelle. Cette approche pourra faire l'objet de stratégies foncières déclinées à terme en plans d'action foncière à l'échelle des EPCI, dans le cadre de démarches multi partenariales.
- Mobiliser prioritairement, avant tout projet d'extension ou de création, les opportunités existant à l'intérieur des enveloppes bâties et aménagées, en privilégiant le renouvellement urbain, notamment par la densification du tissu existant, le réinvestissement des dents creuses et du bâti vacant, les réhabilitations, les

changements d'usage et de destination, la mutualisation d'équipements (par exemple stationnement, stockage, restauration, etc.) et la requalification des friches (démolition / reconstruction). A défaut, des éléments de justification devront être produits.

- Orienter le développement dans les limites urbaines existantes et les secteurs les mieux desservis, avant toute extension ou création. A défaut, ces dernières se feront en continuité urbaine et seront conditionnées à la définition d'objectifs de qualité urbaine, architecturale, paysagère et naturelle, ainsi que de densité.

L'EP SCoT rejoint les préoccupations énoncées dans cet article.

Cependant, il paraît pour le premier alinéa de rester dans l'incitation à travers les SCoT à mettre en place les approches innovantes. Le SCoT est en effet un outil avant tout stratégique et ne dispose pas des leviers opérationnels nécessaires.

Sur le deuxième alinéa, si l'on entend le principe vertueux sur la question du renouvellement urbain mais le terme « avant tout projet d'extension ou de création » apparaît presque contradictoire avec la volonté d'en faire une « préférence »

Règle 5 : Densification et optimisation du foncier économique existant

Pour participer à la réduction de la consommation foncière à l'échelle régionale, les SCoT ou, à défaut les PLU(i) doivent prioriser, avant toute création ou extension de zones d'activité économique, y compris logistiques, la densification et l'optimisation des zones d'activités existantes, en cohérence avec les opportunités de complémentarités entre territoires limitrophes, et cela afin de favoriser les synergies d'entreprises et le développement de services mutualisés dans une logique de redynamisation d'ensemble.

Par ailleurs, les SCoT, ou à défaut les PLU(i), et les chartes de PNR le cas échéant, doivent dimensionner, phaser, motiver et encadrer les projets de création et d'extension de zones d'activité, et tenir compte :

- de l'économie foncière (densification, renouvellement, etc.) ;
- de l'insertion paysagère et architecturale en cohérence avec l'objectif global de densification ;
- de la qualité environnementale et de la préservation des continuités écologiques ;
- de l'intégration des problématiques de production d'énergies renouvelables et de réduction de consommation d'énergie ;
- des possibilités de desserte en transport en commun et en modes actifs (piéton, vélos, etc.), de covoiturage, de parkings mutualisés ;
- des connexions au réseau d'infrastructures (routières, ferroviaires, fluviales, plateformes de transbordement) qui devront être en capacité d'absorber les trafics générés ;
- de l'intégration prioritaire des activités n'engendrant pas de nuisances dans les secteurs déjà bâtis afin de développer une mixité des fonctions.

Enfin, dans le cadre de projets de création et d'extension de zones d'activité, il faudra :

- Encourager la réalisation de PDU/plans de mobilité.
- Prévoir les aménagements nécessaires (pistes cyclables, cheminements piétons, stationnement sécurisé et à l'abri, éclairage, etc.) et veiller à la mise en place de dispositifs d'animation, d'information et de conseil en mobilité, afin de favoriser l'usage de modes alternatifs à la voiture individuelle et la mutualisation des services (navettes communes, ratio de places de parking dédiées au covoiturage, service télématique favorisant ce covoiturage, parc de vélos partagés, etc.).
- Prévoir les aménagements afin de faciliter la collecte sélective des déchets.

L'EP SCoT partage les grands objectifs de la règle.

Cependant, des ajustements de règles sont nécessaires pour tenir compte du positionnement des SCoT davantage prospectifs et stratégiques qu'opérationnels. Là aussi, la déclinaison du principe de

subsidiarité doit être appréciée au regard des compétences des différentes compétences et des organisations territoriales locales.

- Ainsi, nous sommes attachés aux principes prévalant sur notre territoire, où le SCoT répartit les enveloppes foncières à l'échelle de secteurs (correspondant sensiblement aux périmètres des EPCI), charge à chacun de répartir les besoins par site, en tenant compte de l'armature de son propre territoire. Il appartient au SCoT de définir le cadre de la subsidiarité, et d'équilibre mais aux PLUi ou aux secteurs de proposer des réponses plus précises dans le cadre des PLU et PLUi.

- l'EP SCoT attire l'attention de la nécessité d'une écriture du premier paragraphe « prioriser, *avant toute* création ou extension de zones d'activités économique, y compris logistiques, la densification et l'optimisation des zones d'activités existantes... ». L'objectif général est partagé, mais comme mentionné dans l'article 3, il convient de garder une certaine agilité pour faire face aux opportunités d'implantation.

Le SCoT peut inciter à la mise en place de dispositifs d'animation, d'information et de conseil en mobilité mais n'a pas les leviers nécessaires pour faire face aux prescriptions prévues dans l'avant-dernier paragraphe.

Règle 6 : Encadrement de l'urbanisme commercial

Les SCoT, ou à défaut les PLU(i), et les chartes de PNR le cas échéant, doivent contribuer (notamment via l'élaboration de DAAC pour les SCoT qui n'en auraient pas) à éviter les nouvelles implantations commerciales diffuses, et enrayer la multiplication des surfaces commerciales (y compris les petites unités en entrée de ville) en :

- priorisant les implantations nouvelles dans les centres-villes et centres bourgs, et les zones existantes et déjà dédiées aux commerces, et en limitant la mutation de fonciers dédiés à l'activité économique/productive vers du foncier à vocation commerciale, notamment hors tissu urbain dense ;
- inscrivant les nouvelles implantations de surfaces importantes dans un projet urbain mixte qui ne nuit pas au bon fonctionnement d'un pôle urbain limitrophe ;
- travaillant sur les complémentarités entre territoires limitrophes ;
- priorisant le renouvellement et l'extension à toute nouvelle création.

Par ailleurs, les projets de création et d'extension de surfaces commerciales devront être motivés et encadrés :

- au regard de leur cohérence avec la typologie de la demande existante et de sa dynamique d'évolution sur le territoire ;
- au regard de leur cohérence avec l'offre commerciale existante, notamment dans les centralités urbaines (objectif de maintien d'un maillage commercial de proximité) et des possibilités de densification/requalification des zones et polarités commerciales existantes ;
- au regard de la desserte en transport actuelle et prévue ;
- au regard de leur impact environnemental, notamment de la préservation des continuités écologiques identifiées au titre de la trame verte et bleue ;
- en fixant des conditions d'implantation des commerces selon leur localisation ;
- en fixant des objectifs en termes de qualité urbaine, d'optimisation et de desserte des zones commerciales (exemple : définition préalable d'un projet d'aménagement d'ensemble, amélioration de l'accessibilité tous modes, amélioration de la qualité architecturale et de l'intégration paysagère, réduction de l'impact environnemental, utilisation économe de l'espace, etc.) ;
- en prévoyant les aménagements afin de faciliter la collecte sélective des déchets.

Les objectifs sont partagés et la rédaction de la règle est justement incitative.

Néanmoins, l'EP SCoT souhaiterait partager plusieurs remarques :

- La notion de projet urbain mixte est à préciser car elle est en effet sujette à interprétation : "mixité des activités ? mixité avec logements ? avec bureaux?...).

De plus l'effort de l'effort de mixité urbaine ne doit pas être réservé aux grands projets.

- Il serait intéressant d'insister sur le commerce de périphérie et il serait utile d'évoquer le développement du e-commerce et l'organisation logistique (ex: entrepôts) associée.

- Le SRADDET ne traite du développement commercial qu'à travers les polarités (de centre-ville, de périphérie) alors qu'une grande partie du développement se fait de manière diffuse depuis 10 ans (notamment le long de certains axes routiers, de giratoires), contribuant à la fragilisation du commerce de centre-ville/centre bourg.

Règle 7 : préservation du foncier agricole

Afin de favoriser la protection du foncier agricole, tout en articulant au mieux les enjeux agricoles et forestiers avec ceux de préservation de la biodiversité, il convient pour les SCoT, ou à défaut les PLU(i), et les chartes de PNR le cas échéant, de :

- Définir et identifier de manière partagée les dynamiques agricoles du territoire, les espaces agricoles et forestiers stratégiques du point de vue de la production agricole, de la qualité agronomique des sols, des paysages remarquables et de la biodiversité.
- Identifier en parallèle les secteurs de déprise à l'origine des friches agricoles.
- Mettre en œuvre les mesures nécessaires à la structuration et la préservation des espaces agricoles et forestiers stratégiques sous pression foncière, tout en rendant possibles les activités indispensables à leur fonctionnement.
- Définir les modalités d'implantation des unités de transformation, de logement des exploitants, et de développement de la pluriactivité.

Les objectifs sont partagés et la rédaction de la règle est justement incitative.

Si l'inscription dans le SCoT de principe régissant les grandes implantations des unités de transformation peut s'entendre, les modalités d'installations plus modestes, des logements des exploitants, et de développement de la pluriactivité nous semblent davantage relever de l'échelle plus fine des PLU et PLUi.

Règle 8 : préservation de la ressource en eau

Afin de préserver la ressource en eau, et dans un contexte d'adaptation au changement climatique, les acteurs concernés, en fonction de leur niveau de compétences, doivent :

- Démontrer l'adéquation de leur projet de développement territorial avec la ressource en eau disponible actuelle et future de leur territoire (sur la base de scénarii plausibles). La réflexion doit notamment prendre en compte :
 - le bon fonctionnement des milieux aquatiques, notamment le respect de débits minimum biologiques dans les cours d'eau ;
 - les besoins agricoles, en incluant des ouvrages de régulation de cette ressource (retenues collinaires par exemple).
- Démontrer que leur projet de développement territorial ne compromet pas la préservation de la qualité des ressources en eau stratégiques (souterraines ou superficielles) identifiées dans les SDAGE ou plus localement dans les SAGE pour les principaux usages actuels et futurs, notamment l'alimentation en eau potable.
- S'assurer de l'adéquation de leur projet de développement territorial avec les capacités des réseaux d'assainissement et de distribution de l'eau.
- S'assurer, en amont de tous projets d'aménagement, de la protection à long terme des zones de ressources stratégiques en eau potable actuelles et futures, notamment en :
 - préconisant pour les zones d'alimentation (impluvium ou bassin versant) de ces ressources stratégiques, la limitation de l'urbanisation, et garantir leur préservation vis-à-vis des pollutions domestiques et industrielles et des pratiques agricoles non compatibles ;
 - préconisant pour les territoires les plus vulnérables, notamment ceux identifiés en déséquilibre quantitatif dans le cadre des SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion de la ressource en Eau) ou plus

localement dans les SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion de la ressource en Eau), des mesures visant à favoriser : les économies d'eau, les limitations des prélèvements en fonction de la ressource disponible et plans de gestion de la ressource en eau élaborés à l'échelle des bassins versants concernés.

Le SCoT de la Grande Région de Grenoble comporte d'ores et déjà des dispositions en ce sens et poursuit une démarche prospective relative à l'évolution de la ressource en eau à moyen/long terme.

Il est difficile à l'échelle d'un SCoT d'apprécier précisément l'adéquation des projets de développement territorial au regard des réseaux. Cela semble relever davantage des niveaux PLU/PLUi.

Règle 9 : développement des projets à enjeux structurants pour le développement régional

Afin de permettre la réalisation ou le développement de projets qualifiés par le SRADDET de structurant pour le développement régional, les SCoT, ou à défaut les PLU(i), et les chartes de PNR le cas échéant, devront :

· Faire évoluer ou adapter les règles de planification et d'urbanisme pour rendre possible la réalisation des projets telle que définie par la Région.

· Et/ou réserver et préserver les fonciers stratégiques nécessaires à la réalisation des projets.

Ces projets structurants sont de plusieurs natures. En premier lieu, cela concerne des projets majeurs à vocation économique ou touristique :

· Le développement de la plaine de Saint Exupéry.

· Le développement des parcs d'activités économiques d'intérêt régional : INSPIRA, etc.

· La création et la mise en service des itinéraires de véloroutes-voies vertes d'intérêt national et régional.

· La création vallée mondiale de la gastronomie.

En deuxième lieu, il s'agit de projets d'infrastructures de transports majeures :

· Les accès français au tunnel transfrontalier du Lyon-Turin.

· Le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise.

· La ligne nouvelle à grande vitesse entre Paris-Orléans-Clermont Ferrand et Lyon (POCL)

ainsi que les aménagements nécessaires pour l'amélioration des liaisons existantes Paris-Clermont et Clermont-Lyon.

· La nouvelle liaison autoroutière entre Saint-Etienne et Lyon.

· L'aménagement et le renforcement de l'infrastructure ferroviaire entre Lyon et Grenoble pour accueillir des liaisons à grandes vitesses performantes.

· Les infrastructures et équipements de transports nécessaires au développement de la plaine de Saint Exupéry et d'une optimisation de l'usage de la gare de Lyon Saint Exupéry.

· Le renforcement ou la création des infrastructures de transports nécessaires pour accroître la capacité du nœud ferroviaire lyonnais à long terme.

· Les nouveaux points de connexion au réseau national ferré et notamment à grande vitesse (exemple : Gare de Montélimar Provence).

· Les infrastructures et équipements de transport programmés dans le cadre des Contrats de Plan Etat-Région (CPER), du Contrat de Plan Interrégional Etat Région (CPIER) « Plan Rhône », et de la stratégie nationale portuaire.

· Les sites permettant le transbordement des marchandises de la route vers le fer et le fleuve par les différentes techniques d'intermodalité mobilisables (combiné, autoroute ferroviaire, etc.).

Enfin, il s'agit de faciliter l'exercice des compétences régionales :

· La création ou le développement de lycées.

· La création ou le développement de gares routières de compétence régionales.

· Le lancement et le développement du Campus Région du numérique à Charbonnières-les-Bains.

· La transformation de la Halle aux blés de Clermont-Ferrand en un futur Fond Régional d'Art Contemporain (FRAC).

· L'extension de la Grande Halle d'Auvergne à Cournon d'Auvergne et le développement de son accessibilité, notamment en mode doux.

· Le développement (mise en service progressive et programmée de nouvelles attractions) du parc Vulcania à Saint-Ours-les-Roches.

· La création d'infrastructures de transports dédiées à la circulation de transports collectifs d'intérêt régional.

Plusieurs remarques peuvent être formulées concernant la rédaction de cet article :

- la liste des projets est fermée, peu de projets concernent directement le sud-Isère. Il paraît opportun d'ajouter à la liste des réservations foncières nécessaires la réservation des emprises foncières nécessaires à la constitution du RER grenoblois devrait être mentionnée : doublement des voies entre Grenoble et Moirans, nouvelles haltes de Domène et Pont-de-Claix, création d'un terminus à Brignoud,
- la préservation de fonciers stratégiques passe par une définition fine des emprises, qui fait actuellement défaut (ex : emprises ferroviaires entre Lyon et Grenoble).

Règle 10 : objectif de la réduction de la vulnérabilité du territoire

Améliorer la résilience du territoire face aux risques naturels et au changement climatique en privilégiant les principes d'aménagement exemplaire et innovant qui permettent de faire reculer la vulnérabilité du territoire. Les différents dispositifs de prévention des risques naturels prendront utilement en compte les principes d'aménagement réduisant l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols et soutiendront l'agriculture périurbaine, facteur de résilience pour les territoires. Car celle-ci contribue en effet à la gestion des inondations : les terres agricoles périurbaines constituent d'excellentes zones d'épandage des crues ; de même que la rétention des eaux pluviales et d'inondation permettent la réalimentation des nappes phréatiques.

Pas d'observation sur cette règle sur laquelle l'EP SCoT a engagé une démarche prospective.

Section 2 : infrastructures de transport, d'intermodalité et de développement des transports

Règle 10bis : coordination et cohérence des services de transport à l'échelle des bassins de mobilité

Les autorités organisatrices de la mobilité ou des transports (AO) se concertent, en associant les collectivités territoriales et les principaux acteurs de la mobilité, afin de définir le périmètre d'un bassin de mobilité selon les principes définis ci-après.
L'ensemble des bassins de mobilité du territoire régional seront définis au plus tard 3 ans après la date d'approbation du SRADDET. Ils pourront faire l'objet d'actualisation.
Les AO précisent ensemble les modalités de coordination opérationnelle à mettre en œuvre à cette échelle pour garantir la cohérence des services de transports et de mobilité tous modes, a minima concernant les sujets suivants : complémentarité et correspondance des offres et des services (horaires, connexions physiques, etc.), information et tarification multimodale, pôles d'échanges multimodaux, cohérence des documents de planification des déplacements et/ ou de la mobilité limitrophes.

Cette règle favorable aux mobilités de proximité correspond aux orientations du SCoT et des principes de coopération en développement à l'échelle du grand bassin grenoblois.

Règle 11 : cohérence des documents de planification des déplacements ou de la mobilité à l'échelle d'un ressort territorial, au sein d'un même bassin de mobilité

Toute élaboration ou révision d'un document de planification des déplacements ou de la mobilité à l'échelle d'un ressort territorial doit rechercher la cohérence avec les orientations avec les documents de planifications similaires produits par les autres autorités organisatrices (autorités organisatrices) du même bassin, a minima sur les aspects suivants : pôles d'échanges, information multimodale, tarification combinée, continuité des infrastructures, analyse de la mobilité (voyageurs et marchandises) et de ses évolutions prospectives.

Cette règle favorable aux mobilités de proximité correspond aux orientations du SCoT et des principes de coopération en développement à l'échelle du grand bassin grenoblois.

Règle 12 : Contribution à une information multimodale fiable et réactive en temps réel

Les autorités organisatrices contribuent à développer une information multimodale voyageurs fiable et réactive, en produisant, gérant et diffusant une information si possible en temps réel sur les offres de mobilité qui relèvent de leurs compétences, et intégrable par le système d'information multimodal régional. Elles contribuent par ailleurs à la collecte des informations disponibles sur les offres de mobilité privées sur leur ressort territorial.

Cette règle favorable aux mobilités de proximité correspond aux orientations du SCoT et des principes de coopération en développement à l'échelle du grand bassin grenoblois.

La capacité d'intégrer les offres de transports privés reste cependant tributaire d'accès aux données concernées. La diffusion de ces données doit être compatible avec les objectifs de développement durable poursuivis par ailleurs à travers notamment le développement d'offres de transports collectifs des collectivités.

Règle 13 : Interopérabilité des supports de distribution des titres de transport

Les autorités organisatrices s'efforcent de rendre interopérables les systèmes et supports de distribution de titres de transports mis en œuvre sur leur ressort territorial, en conformité avec les prescriptions régionales en la matière, afin de proposer des tarifications multimodales.

Cette règle favorable aux mobilités de proximité correspond aux orientations du SCoT et des principes de coopération en développement à l'échelle du grand bassin grenoblois.

Règle 14 : identification du Réseau Routier d'intérêt régional

Les gestionnaires d'infrastructures routières doivent prendre en compte, pour l'exploitation du réseau dont ils ont la compétence, la définition du réseau routier d'intérêt régional (RRIR) répondant aux orientations définies par l'objectif 5.2 du rapport d'objectifs.

Le Réseau Routier d'Intérêt Régional correspond aux axes et voiries déterminées par les éléments ci-dessous :

- les tronçons d'axes et voiries du réseau national inclus dans le périmètre territoire régional et illustrés par la carte ci-après ;
- les tronçons d'axes et voiries des réseaux départementaux identifiés par le tableau descriptif des voiries

concernées et illustrés par la carte ci-après ;

· les tronçons d'axes et voiries des réseaux métropolitains identifiés par le tableau descriptif des voiries concernées et illustrés par la carte ci-après.

La liste de ces voiries et axes est actualisée en tant que de besoin.

Les conditions de mises à jour de la liste des infrastructures concernées mériteraient d'être précisées.

Règle 15 : Coordination pour l'aménagement et l'accès aux pôles d'échanges d'intérêt régional

Au sein de chaque bassin de mobilité, les collectivités territoriales, leurs groupements et les autres acteurs concernés se réunissent de façon régulière pour définir ou suivre les aménagements nécessaires à la création ou à l'évolution des pôles d'échanges multimodaux d'intérêt régional répondant aux fonctionnalités définies par l'objectif 5.3 du rapport d'objectifs.

Ces échanges doivent permettre de mieux répondre aux besoins des usagers en :

- conciliant les besoins de services avec les problématiques d'insertion urbaine, les contraintes techniques et financières ;
- identifiant les aménagements utiles à la bonne connexion des différents modes de transports publics comme privés et facilitant l'intégration et la prise en compte des modes de transports sobres et propres.

Les aménagements définis devront également prendre en compte les aspects environnementaux suivants : l'insertion paysagère, les continuités écologiques, l'écoconstruction, l'économie d'espace, la maîtrise de la ressource en eau, la maîtrise de la ressource énergétique.

Les collectivités territoriales, leurs groupements et les autres acteurs concernés veilleront par ailleurs à permettre les accès des offres de transport collectif d'intérêt régional à l'ensemble des pôles d'échanges y compris ceux situés au cœur des villes centres des agglomérations. Ces accès permettront d'assurer un service performant et efficace aux usagers (temps de parcours, coût, confort, etc.).

Cette règle favorable aux mobilités de proximité correspond aux orientations du SCoT et des principes de coopération en développement à l'échelle du grand bassin grenoblois.

Règle 16 : Préservation du foncier des pôles d'échanges d'intérêt régional

Les SCoT, ou à défaut les PLU(i), veillent à identifier et réserver le foncier nécessaire à l'évolution des équipements et au développement des pôles d'échanges d'intérêt régional.

L'EP SCoT partage l'objectif de mieux anticiper l'évolution des pôles d'échanges, en intégrant une approche planificatrice qui fait souvent défaut.

Toutefois, cet objectif relève d'études pré-opérationnelles fines, qui relèvent d'une logique pré-opérationnelle : périmètre du pôle d'échanges, bénéficiaire de la réserve. Les conditions d'accompagnement de la Région de la charge financière afférente mériteraient d'être précisées.

Le SCoT, outil davantage stratégique qu'opérationnel, ne semble pas correspondre à l'échelle de planification adapté à ce travail précis. Il semble nécessaire de rester sur des logiques davantage prospectives que prescriptives.

Règle 17 : cohérence des équipement des pôles d'échanges d'intérêt régional

Les SCoT et à défaut les PLU(i), et les collectivités concernées, intègrent les mesures nécessaires pour assurer la cohérence des niveaux d'équipements au sein des pôles d'échanges d'intérêt régional concernant la gestion des correspondances (notamment : consignes ou remises, P+R, dépose minute, jalonnement) des services voyageurs (notamment : accessibilité PMR, confort, information, distribution, sécurité, sûreté), et des services

dédiés aux opérateurs de mobilité (notamment : quais, bornes d'avitaillement, zone de régulation, zone de repos, atelier technique).

Idem règle 16.

Règle 18 : préservation du foncier embranché fer et/ou bord à voie d'eau pour la logistique et le transport de marchandises

Les territoires, via leurs documents de planification et d'urbanisme, et en partenariat avec les gestionnaires d'infrastructures et d'équipements multimodaux, identifient des sites à enjeux urbains et périurbains et réservent du foncier embranché fer et/ou bord à voie d'eau pour de la logistique et du transport de marchandises utilisant ces modes.

Le principe est aujourd'hui inscrit dans le DOO du Scot de la Grande Région de Grenoble. Le SCoT peut repérer les sites stratégiques, mais n'a pas vocation à s'inscrire dans des champs pré-opérationnels : la réservation des fonciers relève d'études précises de la responsabilité des maîtres d'ouvrages et bénéficiaires des réserves. La prise en compte pourra intervenir une fois ces études réalisées et concertées avec les acteurs du territoire.

Règle 19 : intégration des fonctions logistiques aux opérations d'aménagement et de projets immobiliers

Les SCoT, ou à défaut les PLU(i), identifient les mesures nécessaires à l'intégration des fonctions logistiques lors de la conception des opérations d'aménagement et de projets immobiliers.

L'EP SCoT partage l'objectif sous-tendu de cette règle.

Cependant, ces mesures relèvent d'un travail fin, adapté aux réalités locales. Il est proposé que le SCoT propose un cadre général, veillant au développement global et équilibré de l'offre logistique sur le territoire, en distinguant ce qui relève de la décision collective et structurante à l'échelle du grand territoire, de ce qui relève des PDU et PLU/PLUi qui ont davantage vocation à répondre aux fonctionnements locaux.

Règle 20 : cohérence des politiques de stationnement aux abords des pôles d'échanges

Les SCoT, et à défaut les PLU(i), ou les PDU lorsqu'ils existent, et les collectivités concernées, devront respectivement identifier et mettre en oeuvre les mesures nécessaires à la cohérence des politiques de stationnement (parcs relais P+R, etc.) des collectivités aux abords des pôles d'échanges, a minima à l'échelle d'un axe de transport comportant une ou des offres de mobilité structurantes. Ces mesures feront l'objet d'un accord de l'(ou des) autorité(s) organisatrice(s) de l'(ou des) offre(s) de mobilité structurante(s) sur l'axe concerné.

Il y a un enjeu à discuter de ces enjeux au niveau des bassins de mobilités, dans un dialogue entre autorités organisatrices de mobilités, intercommunalités et communes.

Cependant, les réponses à apporter ne peuvent être prescrites à l'échelle d'un SCoT, compte-tenu du nombre d'acteurs impliqués et de la nécessaire prise en compte des réalités locales : insertion urbaine de la gare, degré d'intermodalité existant sur site, degré de coopérations sur les questions de mobilité...

Il est proposé que le SCoT incite à mener ces réflexions dans l'élaboration des PLU/PLUi ou PDU.

Règle 21 : cohérence des règles de circulation des véhicules de livraisons dans les bassins de vie

Les autorités organisatrices engagent, à l'occasion de la révision ou de l'élaboration de leurs documents de planification des déplacements ou de la mobilité, une réflexion concertée, si nécessaire avec la Région, pour la mise en cohérence des règles de stationnement et de circulation des véhicules de livraison avec les plans de déplacements urbains inclus dans le même bassin de vie.

Il convient de rester également ici dans une logique incitative. En effet, la multiplicité d'acteurs autour de ces questions est à prendre en compte, en particulier le droit de police du stationnement et de la circulation relève souvent de la police du maire.

Règle 22 : Préservation des emprises des voies ferrées et priorité au réemploi à des fins de transports collectifs

Les SCOT, ou à défaut les PLU(i), et les PDU, doivent permettre la préservation de l'emprise des infrastructures de transport ferré désaffectées en vue d'un réemploi à des fins de transports collectifs de voyageurs ou de marchandises et, à défaut, permettre le développement de modes de circulations en mobilités douces ou de nouveaux services de mobilité.

La règle, qui obéit à un principe intéressant, nécessite d'être approfondie juridiquement, pour connaître les implications potentielles en terme juridique et de portage foncier. Les conditions d'accompagnement de la Région vis-à-vis de ce portage doivent être précisés.

Section 3 : climat, air, énergie

Règle 23 : performance énergétique des projets d'aménagement

Les SCoT, et à défaut les PLU(i), devront faire respecter des objectifs performanciers en matière d'énergie pour tous les projets d'aménagements, neufs ou en requalification :

- Recherche de neutralité carbone.
- Optimisation de l'accessibilité par des transports moins carbonés.
- Réflexion sur la morphologie urbaine : compacité des bâtiments, potentiel de mise en place de réseaux de chaleur, gestion de l'eau et de la biodiversité (lutte contre les îlots de chaleur).
- Utilisation de matériaux à faible énergie grise.

Cet objectif est louable si l'on souhaite atteindre les objectifs de la SNBC, mais est-ce réaliste d'avoir une exigence pour tous les projets d'aménagements, neufs ou en requalification, quelque soit leur taille ?

Les SCoT peuvent définir des niveaux de performance cibles, mais laisser une souplesse motivée pour tenir compte des contextes locaux et de l'économie générale des projets.

Les SCoT et PLU(i)/PLU ne disposent pas de levier pour veiller à leur respect. Cette vérification pourra intervenir en aval, dans le cadre de la mise en oeuvre opérationnelle des projets ainsi que dans le cadre des autorisations d'urbanisme.

Règle 24 : neutralité carbone

Les SCoT, et à défaut les PLU(i), les PCAET et chartes de PNR, devront viser une trajectoire neutralité carbone en soutenant le développement des énergies renouvelables sur le territoire régional et la lutte des contre les émissions de GES :

- Identifier et mettre en place pour chaque projet d'aménagement, le potentiel de production en énergie

renouvelable (en particulier à base d'énergie solaire produite en toiture) et les modalités de diminution des émissions de GES, et le mettre en place de façon systématique sauf impossibilité.

· Faciliter l'implantation d'installations de production d'énergies renouvelables dans les nouveaux projets d'aménagement hors requalification.

· Permettre par des réseaux de transports adaptés la production d'énergie électrique décentralisée : renforcement des réseaux et surdimensionnement des capacités dans tous les nouveaux projets.

L'objectif est vertueux, la règle semble cependant difficilement applicable en l'état :

- 1^{er} point : la notion « d'impossibilité » de mise en œuvre des potentiels de production et des modalités des diminutions des GES doit être encadrée, soit par précision de la règle, soit en renvoi à l'élaboration des documents d'urbanismes. La faisabilité économique sera également à prendre en compte,
- 3^{ème} point : la notion de « surdimensionnement » des capacités paraît délicate à apprécier, et il doit être renvoyé aux documents d'urbanisme et PCAET les périmètres d'application de la règle, avec des possibilités de dérogations ciblées et encadrées.

Règle 25 : performance énergétique des bâtiments neufs

Les SCoT, et à défaut les PLU(i), les PCAET et les chartes de PNR, devront inciter dans leurs outils réglementaires de construire des bâtiments neufs à des niveaux ambitieux de performance énergétique selon le référentiel E+/C- bâtiment à énergie positive (type E4) et faible émission de carbone (niveau C2).

Les bâtiments publics devront être particulièrement exemplaires.

Pas d'observation, règle incitative.

Règle 26 : rénovation énergétique des bâtiments

Les SCoT, et à défaut les PLU(i), les PCAET et les chartes de PNR, devront inciter dans leurs outils réglementaires de réduire les consommations d'énergie dans les bâtiments par la réalisation de travaux de rénovation énergétique à des niveaux type BBC rénovation.

Pas d'observation, règle incitative. Accord sur l'objectif.

Règle 27 : développement des réseaux énergétiques

Les SCoT, et à défaut les PLU(i), les PCAET et les chartes de PNR, devront prévoir que le développement de l'urbanisation se fasse en cohérence avec l'existence ou les projets de réseaux énergétiques (de chaleur ou de froid) en privilégiant les énergies renouvelables et de récupération pour leur alimentation.

Pas d'observation, règle incitative. Accord sur l'objectif.

Règle 28 : production d'énergie renouvelable dans les ZAE

Les SCoT, et à défaut les PLU(i), devront conditionner les ouvertures de projets de création ou d'extension de zones d'activités économique à l'intégration de dispositifs de production d'énergie renouvelable (électrique et/ou thermique) ou de récupération de l'énergie fatale.

L'objectif est partagé. Il peut être demandé aux SCoT de définir des objectifs ambitieux en la matière, en précisant les modalités et champs d'application. La notion de conditionnalité devra être également appréciée dans les documents d'urbanisme.

Règle 29 : développement des ENR

Les SCoT, et à défaut les PLU(i), les PCAET et les chartes de PNR, devront prévoir dans leurs outils réglementaires les potentiels et les objectifs de production d'énergie renouvelables et de récupération permettant de contribuer à l'atteinte du mix énergétique régional.

La priorité est donnée au développement des filières Bois énergie, méthanisation et photovoltaïque.

Ils devront prévoir de développer en cohérence la production d'énergie renouvelable et les équipements de pilotage énergétique intelligent et de stockage.

Les sites de production d'énergie renouvelable devront prendre en compte la préservation de la trame verte et bleue, l'impact sur les paysages et leur implantation sera conditionnée à une intégration paysagère et naturelle harmonieuse.

Règle 30 : développement maîtrisé de l'énergie éolienne

Au regard des impacts paysagers et sur la biodiversité il s'agit de maîtriser le développement des parcs éoliens. Pour se faire, les SCoT, et à défaut les PLU(i), les PCAET, et les chartes de PNR, devront tenir compte, pour l'implantation des nouveaux parcs éoliens (en distinguant installations industrielles et domestiques), des contraintes liées à la protection des paysages et de la biodiversité (notamment au sein des composantes la trame verte et bleue).

Les demandes d'implantations, seront transmises au Préfet, avec l'avis favorable de toutes les collectivités impactées.

La règle édictée encadre très strictement le développement des énergies éoliennes. Les procédures liées aux demandes d'implantation relèvent du code de l'environnement, il paraît difficile d'adapter la procédure dans la règle.

Règle 31 : diminution des GES

Les SCoT, et à défaut les PLU(i), doivent favoriser la diminution des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES), et la préservation / développement des puits de captation du carbone, notamment par la préservation et l'entretien des prairies et des espaces forestiers.

Les territoires devront également démontrer que les mesures qu'ils envisagent de prendre permettront de contribuer à l'atteinte des objectifs.

Pas d'observation, règle incitative. Accord sur l'objectif.

Les PDU, non mentionnés ont un rôle important à jouer en terme de diminution des GES.

Règle 32 : diminution des émissions de polluants dans l'atmosphère

De manière à améliorer durablement la qualité de l'air sur leur territoire, les documents de planification et d'urbanisme, les chartes des PNR et les Plans Climat-Air-Energie Territoriaux (PCAET), définissent les dispositions permettant de réduire les émissions des principaux polluants atmosphériques (visés dans le sous-objectif 1.5.1.) du rapport d'objectifs issues des déplacements (marchandises et voyageurs), du bâti résidentiel et d'activités mais également des activités économiques, agricoles et industrielles présentes sur leur territoire.

Les territoires devront prioriser la réduction des émissions pour répondre de façon proportionnée aux niveaux d'altération de la qualité de l'air et d'exposition de la population constatée dans leur état des lieux de la pollution atmosphérique.

Pas d'observation.

Règle 33 : réduction de l'exposition de la population aux polluants atmosphériques

De manière à limiter l'exposition des populations sensibles (enfants, personnes âgées ou fragilisées) à la

pollution atmosphérique, les documents de planification et d'urbanisme, les chartes des PNR et les Plans Climat-Air-Energie Territoriaux (PCAET), prévoient des dispositions visant à prioriser l'implantation de bâtiments accueillant ces publics hors des zones les plus polluées. Ils devront privilégier l'implantation d'immeubles d'activités (bureaux, petites entreprises, etc.) plutôt que des logements dans les zones très exposées.

A défaut, des mesures contribuant à réduire la pollution atmosphérique environnante devront être mises en œuvre (par exemple, circulation réservée aux véhicules peu polluants, révision du plan de circulation, création de zones de trafic apaisée, etc.).

Pas d'observation.

Règle 34 : développement de la mobilité hydrogène

Dans un marché de la mobilité H2/hydrogène émergent, afin de maintenir un équilibre économique pérenne autour d'une station de distribution et/ou de production d'énergie (ou d'une station multi énergies) permettant une mobilité décarbonée efficace sur le territoire d'Auvergne-Rhône-Alpes, les documents de planification et d'urbanisme devront prévoir un zonage permettant de respecter une zone de chalandise dans laquelle il ne sera pas possible d'installer une nouvelle station à énergie décarbonée.

Cette zone de chalandise, propre à chaque station, dépendra de la densité de population et d'une distance minimum.

Cette règle semble difficilement applicable : le marché de la mobilité hydrogène est émergent, comme mentionné dans la règle. Il paraît à ce stade difficile d'anticiper, dans l'état actuel de connaissance du marché et de la demande, la mise en place d'un schéma de développement des stations. Il paraît également d'en apprécier l'équilibre économique.

La capacité des SCoT et des PLUi à mener de telles investigations reste à apprécier, un accompagnement fort de la Région, y/C financier, doit être envisagé.

Dans ce contexte, il convient donc de rester sur une écriture plus incitative que prescriptive de la règle.

Section 4 : Protection et restauration de la biodiversité

Règle 35 : préservation des continuités écologiques

Les SCoT, ou à défaut les PLU(i), et les chartes de PNR, doivent identifier les continuités écologiques locales à l'échelle de leur territoire sur la base de la trame verte et bleue régionale du SRADDET.

Ils doivent garantir leur préservation par l'application de leurs outils réglementaires et cartographiques, et éviter toute urbanisation dans les sites Natura 2000 afin de ne pas remettre en cause l'état de conservation des habitats et espèces ayant servi à la désignation des sites.

Les Scot doivent « garantir leur préservation par l'application de leurs outils réglementaires et cartographiques, et éviter toute urbanisation dans les sites Natura 2000 » : Cette règle est plus restrictive que la Loi qui autorise l'urbanisation sous conditions dans les sites Natura 200 et fait ainsi porter aux SCoT plus de responsabilités.

Règle 36 : préservation des réservoirs de biodiversité

Les SCoT, ou à défaut les PLU(i), et les chartes de PNR, doivent identifier à l'échelle de leur territoire les réservoirs de biodiversité sur la base de la trame verte et bleue du SRADDET et des investigations complémentaires qu'ils réalisent. Ils affirment la vocation des réservoirs à être préservés de toute atteinte pouvant remettre en cause leur fonctionnalité écologique.

Ils garantissent cette préservation dans l'application de leurs outils réglementaires et cartographiques.

Pas d'observation concernant la règle.

Règle 37 : Identification et préservation des corridors écologiques

Les SCoT, ou à défaut les PLU(i), et les chartes de PNR, doivent identifier à leur échelle les corridors écologiques du territoire, sur la base de la trame verte et bleue du SRADDET et des investigations complémentaires qu'ils réalisent. Ils préconisent leur préservation ou leur restauration selon leur fonctionnalité. Ils doivent identifier les corridors les plus menacés et prendre les mesures pour les préserver de toute atteinte à leur fonctionnalité écologique en fixant notamment des limites précises à l'urbanisation.

La notion de "corridors les plus menacés" est ambiguë ? Est-ce aux Scot de les définir parmi les corridors linéaires et les corridors surfaciques ? Ces deux types de corridors d'intérêt régional doivent-ils être délimités précisément ou sont-ce seulement les corridors linéaires (comme dans le SRCE Rhône-Alpes) ?

Règle 38 : préservation de la trame bleue

Les SCoT, ou à défaut les PLU(i), doivent identifier, à l'échelle de leur territoire, la trame bleue sur la base de la trame régionale du SRADDET, en complément des investigations locales qu'ils réalisent. Ils doivent s'assurer de sa préservation ou de sa restauration selon sa fonctionnalité.

Ils identifient notamment :

- les cours d'eau issus de la trame bleue du SRADDET, leurs espaces de mobilité et leurs espaces de bon fonctionnement ou à défaut un espace tampon de part et d'autre du cours d'eau ;
- des cours d'eau complémentaires en bon état écologique, notamment de petits cours d'eau de têtes de bassin versant, en fonction des connaissances locales ;
- les zones humides identifiées dans les inventaires départementaux ou locaux.

Ces règles sont plus prescriptives que ce qui existait jusqu'ici dans le SRCE. La justification de la règle va au-delà de ce que définit la règle elle-même, pouvant entraîner des confusions.

Deux observations :

- la connaissance fine des cours d'eau de tête de versant telle que demandée demandera un travail rigoureux de repérage à des échelles de travail très resserrées, pouvant relever parfois de l'échelle du PLU/PLU,
- l'exigence semble porter à la fois sur les zones non urbanisées et urbanisées.

Demandes de l'EP SCoT :

- les SCoT peuvent prescrire l'inscription dans le PLU(i) de l'inventaire fin des cours d'eau de tête de bassin,
- le caractère prescriptif peut être maintenu sur les espaces non urbanisés, mais renvoyer aux SCoT la possibilité de permettre des évolutions ponctuelles et strictement encadrées en zone urbaine (maintien de l'existant, activités compatibles avec le caractère de la zone).

Règle 39 : préservation des milieux agricoles et forestiers supports de biodiversité

Les SCoT, ou à défaut les PLU(i), identifient sur leur territoire les secteurs à vocation agricole et forestière supports de biodiversité et garants du bon fonctionnement territorial, notamment :

- les forêts anciennes et à enjeu écologique ;
- le maillage bocager et les linéaires de haies ;
- les zones agro-pastorales, estives et alpages ;
- les prairies naturelles ;
- les coteaux thermophiles et les pelouses sèches ;

· les zones de maraîchage proches des centres urbains.
Ils mobilisent les zonages spécifiques pour les protéger et préconisent une gestion durable de ces espaces.

Accord de principe dans la recherche d'une meilleure préservation de la biodiversité. Le travail demandé dans l'explication de la règle demandera de développer des expertises très fines, potentiellement coûteuses.

Règle 40 : préservation de la biodiversité ordinaire

Les SCoT, ou à défaut les PLU(i), assurent la préservation de la biodiversité dite ordinaire et les espaces relais perméables pour la biodiversité comme un élément fondamental participant de la qualité du cadre de vie en :

- limitant la consommation des espaces de nature ordinaire ;
- préservant en zone périurbaine des espaces naturels et agricoles, supports de biodiversité ;
- favorisant la nature en ville.

Accord sur les principes. La préservation en zone périurbaine des espaces naturels et agricoles devra autorisées des dérogations strictement encadrées par les SCoT pour tenir compte des spécificités locales.

Règle 41 : amélioration de la perméabilité écologique des réseaux de transport

Les SCoT, ou à défaut les PLU(i), doivent améliorer la perméabilité écologique des réseaux de transport :

- Les principaux secteurs de rupture des continuités écologiques par les infrastructures de transport sont identifiés à l'échelle des documents de planification et d'urbanisme, sur la base des ruptures de continuités identifiées par le SRADDET et des investigations menées localement.
- Des préconisations sont faites pour éviter toute nouvelle rupture des continuités écologiques locales par des infrastructures de transport dans les secteurs identifiés.

L'EP SCoT partage la nécessité d'atténuer les coupures générées par les infrastructures les continuités écologiques et la préservation de la biodiversité.

La responsabilité des travaux visant à éviter, réduire ou compenser les ruptures nécessite un travail fin, de la responsabilité des gestionnaires d'infrastructures, avec des variantes concertées avec les acteurs de la biodiversité.

De fait, le rôle du document est davantage, conformément à la règle, d'identifier les points de rupture, que de proposer des solutions trop précises comme le soutient l'explication de la règle.

SECTION 5 : prévention et gestion des déchets

Règle 42 : respect de la hiérarchie des modes de traitement des déchets

La prévention et la gestion des déchets doivent être réalisées dans le respect de la hiérarchie des modes de traitement :

1. prévention,
2. préparation en vue du réemploi,
3. recyclage, valorisation matière,
4. valorisation énergétique,
5. élimination.

Les règles propres à la prévention et à la gestion des déchets, mais aussi à l'économie circulaire, font l'objet d'un tome spécifique auquel il convient de se référer.

L'articulation de cette règle avec les documents d'urbanisme reste à préciser.