

# SCHÉMAS de RÉFÉRENCE : QUESTIONS DES INTERCOS

## 1 CCHB

Les réseaux de communication sont essentiellement des routes départementales et proximité de gares SNCF (La Clayette, Chauffailles, Lamure, Belleville/Saône et Mâcon Loché TGV).

Vu la statistique 70 % des emplois sont sur le territoire, agriculture, sylviculture, d'où la nécessité de pouvoir construire dans et autour des hameaux ou existent les réseaux.

De maintenir des activités économiques liées aux ressources locales et leur transformation (éviter la fuite des matières premières non transformées localement :

- Production agricoles, agro- alimentaire, bois, construction, énergie bois, énergie renouvelables.

Comment soutenir : le développement d'une agriculture respectueuse de l'environnement sans compromettre la viabilité des exploitations agricoles et leur pérennité.

Le développement de la filière bois ; il nous faut faire cohabiter les activités : agriculture, forêt, tourisme, habitat ; de même valoriser les patrimoines, protéger les ressources naturelles.

Comment faire face à la fuite des services de proximité ?

Développer le guichet unique, l'accès à distance par visio-guichet ?

Nous avons depuis des années confortés nos réseaux :

Voirie, électricité, desserte eau potable (schéma directeur respecté) avec de nombreux investissements conséquents.

Volet départemental : avec Beaujolais Vert : programme Tepos, Leader, charte forestière, ENR, tous les critères pris en considération sont en cohérence avec l'aménagement durable.

Constructions de chaufferies bois : Propières St Clément de Vers St Bonnet des Bruyères Monsols Saint Igny de Vers.

Toutes ces données nous permettront de nous maintenir économiquement, d'éviter le rapprochement des hommes et des activités vers les pôles urbains, d'inverser le processus et maintenir le lien avec le bassin économique du territoire et nous permettre de ne pas désertifier nos zones rurales.

Ce qui est primordiale pour l'économie (écoles, commerces services).

Le SCOT précise l'hétérogénéité du territoire (milieux urbains denses et territoires ruraux isolés)

« Ce contraste conduit également à laisser des possibilités de construction dans les petites communes pour permettre aux habitants de pouvoir bénéficier des services nécessaires à la population. »

## 2 COR

### ➤ Première question : Volet DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Afin de bien prioriser le développement économique dans les orientations générales, peut-on mettre à jour la carte des orientations générales du SCOT (version arrêt 2008) afin d'intégrer les zones d'activités économiques existantes, les zones en extension et zones futures de développement et bien faire figurer les espaces urbains (friches industrielles) à vocation économique à réhabiliter ?

### ➤ Deuxième question : Volet TRANSPORT ET MOBILITE

Quelle liaison transversale AMPLEPUIS / TARARE / VILLEFRANCHE (axe nécessaire au développement de l'Ouest du territoire du SCOT ainsi qu'à l'équilibre entre le Val de Saône et le reste du SCOT) ?

Comment relier les points multimodaux définis dans le SCOT aux lieux d'habitation des habitants des territoires ?

### ➤ Troisième question : Volet ATTRACTIVITE DES CENTRES BOURGS

A partir des polarités du SCOT, peut-on inscrire le lien entre les villages et les bourgs centres dans un programme de réflexion d'implantations prioritaires des équipements sur le territoire ? :

- Equipements de Santé
- Petits commerces et zones d'activités commerciales
- Rénovation des logements prioritairement dans les Centres Bourgs.

### ➤ Quatrième question : Volet FORMATION AU CŒUR DU TERRITOIRE

En matière de formation, peut-on affirmer plus clairement la nécessité d'un Centre Universitaire principal (antenne de l'université de Lyon) à Villefranche et envisager un pôle secondaire à Tarare (IUT, BTS, Ecole d'infirmières ...) mais aussi des BTS dans chaque lycée (Tarare, Thizy les Bourgs.) ?

➤ **Cinquième question : Volet ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE**

Dans le cadre du SCOT, peut-on inscrire la démarche TEPOS comme laboratoire pour les autres territoires du SCOT, ainsi que l'ambition de la Charte forestière et des nouvelles pratiques en agriculture en regard de l'enjeu du changement climatique ?

➤ **Sixième question : Volet ENJEUX DU TOURISME**

Peut-on inscrire le TOURISME comme enjeu majeur de développement pour notre territoire avec la démarche GEOPARK et, en Beaujolais Vert, viser le développement ou la création de pôles nature, bases de loisirs ou stations vertes (la probable suppression de la procédure d'autorisation UTN offrant sur ce point une réelle opportunité) ?

### 3 CCSB

**Préalables :**

**Quel périmètre pour le schéma de référence ?**

*Périmètre CCSB ou périmètre du bassin de vie (différent du Val de Saône comme esquissé, mais bien CCSB + CC Haut Beaujolais + Mâconnais Beaujolais (71) + Montmerle 3 Rivières (01) + Val de Saône Chalaronne (01)) ?*

**Quelle est la valeur prescriptive du schéma de référence ?**

*Cf. SMB / valeur juridique du document, notamment en relation avec les documents d'urbanisme (inter)communaux ?*

**Besoin d'un accès et d'une diffusion élargie des documents du SMB, y compris des documents de travail concernant les schémas de référence.**

**Proposition de questions pour guider la réflexion de la commission SMB, à l'échelle de notre territoire :**

**1) Développement économique versus protection/mise en valeur des paysages ?**

*Quel(s) mode(s) de développement économique cohérent(s) avec les paysages du territoire et ses enjeux (environnementaux, patrimoniaux, touristiques, ...) ?*

*Différence géographique Monts du Beaujolais et Val de Saône...*

*Question du devenir des friches viticoles...*

**2) Quelles déclinaisons infra territoriales des schémas régionaux (SRCE, SRCAE, SRE, ...) ?**

*Quelles réelles articulations des documents ? Précisions à apporter et adaptation à des échelles plus fines, ...*

**3) Comment préciser et nuancer les prescriptions urbanistiques du SCoT, notamment dans le cadre du contexte de forte dynamique démographique ?**

*Orientations du SCoT parfois dépassées, erreurs à corriger, prescriptions à nuancer...*

**4) Quels leviers d'actions pour limiter l'usage (isolé) de la voiture particulière, et pour favoriser la mise en place d'alternatives ?**

*Transports en commun, alternatifs, doux, ... + question des Technologies de l'Information et de la Communication à développer (télétravail...)*

**5) Comment favoriser le développement et l'utilisation des énergies renouvelables ?**

*Réflexions et actions communautaires (PCET, TEPOS, ...) + réflexions communales + actions des particuliers, ...*

### 4 CCBPD

1) Le développement économique au sens large avec ses différentes composantes :

- Les zones d'activités contraintes dans leur développement par la géographie : vallées inondables, côtes, zones urbanisées, agriculture ; mais aussi par la réglementation : PIG de la plaine des Chères, PPRI de l'Azergues et de la Saône, et plus globalement la D.T.A.
- Une offre commerciale à développer pour répondre aux attentes d'une population en évolution contrainte souvent de déplacer vers l'agglomération caladoise ou la métropole lyonnaise.
- Un tourisme en devenir avec beaucoup d'atouts mais qu'il convient de développer en dynamisant l'offre.
- Une agriculture dominée par la viticulture mais avec de nombreux potentiels mais aussi des faiblesses : âge des exploitants, taille des exploitations et renouvellement des générations.

2) Les déplacements avec deux axes principaux, le val de Saône et surtout la vallée d'Azergues où l'on retrouve autoroute, voie ferrée. Le territoire est sillonné par un réseau routier dense et de bonne qualité. Par contre, l'offre de transport en commun est très limitée voire inexistante en dehors des deux axes principaux. sans oublier la spécificité de la liaison Villefranche/Tarare par le RD 338 qui n'est plus adaptée au trafic actuel ni au enjeu de ce territoire (liaison A89-Villefranche).

Les vallées attirent les grandes infrastructures mais si ces infrastructures : autoroute, LGV ne sont pas connectés au territoire, elles ne sont que nuisances. Quel intérêt d'un barreau autoroutier fermé : A466 alors qu'il pourrait servir de déviation à CHASSELAY au Sud et AMBERIEUX au Nord ?

3) Une urbanisation qui, après une période de fort mitage, a tendance à se densifier surtout dans la partie Est et Sud. Si le territoire est peu concerné par les friches industrielles, il l'est en revanche par les friches hospitalières avec les sites de Beaulieu à MORANCE, Bagère à CHARNAY ainsi qu'ALIX et LETRA. Outre la perte de services de santé de proximité, c'est la reconversion de ces grands ensembles qui interpelle.

- 4) Un environnement à préserver entre, d'un côté une urbanisation qui consomme de l'espace, des infrastructures qui découpent le territoire, une viticulture en déprise avec des friches, des arrachages, des exploitants moins nombreux pour assurer l'entretien de l'espace rural. La présence des cours d'eaux structurent le territoire : l'Azergues et ses affluents, mais aussi au nord les affluents du Morgon et bien sûr de la Saône. Les rivières et ruisseaux servent de maillage à une trame verte et bleue qui notamment à l'Est, peine à se connecter avec la Dombes.
- 5) Derrière tous ces points, on retrouve le foncier, son utilisation et sa préservation. Toutes les communes se sont dotées de documents d'urbanisme, la D.T.A. couvre la partie Est et Sud du territoire, mais si ces documents préservent, ils ne doivent pas sanctuariser. Ainsi pour le PIG de la plaine des Chères, il devient urgent de le faire évoluer en s'appuyant sur les PENAP . Que dire des grandes infrastructures qui passent en faisant fi de ces documents et sans grande concertation.

## 5 CAVBS

### **1 - Question relative à la politique publique de l'habitat**

Sur la base d'un diagnostic partagé prenant en compte l'évolution démographique et économique et les projets de desserte en transports collectifs :

- quels sont les objectifs d'offre de nouveaux logements répartis le cas échéant sur les périmètres INSEE des bassins de vie qui correspondent à des territoires « présentant une cohérence géographique, sociale, culturelle et économique » et cela au-delà des frontières administratives des EPCI ?
- De là découle un questionnement relatif à la conception d'une politique de l'habitat non plus basé sur des territoires communaux voir intercommunaux (PLH de la CAVIL) mais sur des espaces fonctionnels comme les bassins de vie ?
- Quels sont les objectifs d'amélioration et de réhabilitation du parc de logements existant public ou privé ?

### **2 - Question relative à la politique publique des transports et des déplacements**

Sur la prise en compte de cette politique publique dans le SCOT, on peut distinguer deux niveaux de questions. Des questions larges relatives au croisement nécessaire entre l'aménagement du territoire et la politique des déplacements et des transports collectifs :

- Quels sont les grands projets d'infrastructures aujourd'hui nécessaires au bon fonctionnement du territoire révélés sur la base d'études de trafic récentes ?
- En lien avec le SYTRAL (transports urbains, interurbains), la Région RA (le TER) et le Département ou demain les intercommunalités (Transport à la Demande dans les zones rurales), quel est le niveau de desserte souhaité ?
- Faut-il caler le développement du territoire en termes de développement économique et d'habitat sur la seule offre ferrée ou bien doit-on prendre en compte l'ensemble de l'offre en transports collectifs ?
- Doit-on structurer le développement du territoire à partir des infrastructures routières ou de l'offre en transports collectifs ? Dit autrement sur quelle politique publique doit-on se baser pour rééquilibrer le territoire en termes économique, d'habitat, culturel ?

Des questions plus précises sur la nature du document SCOT que l'on souhaite avoir : prescriptif ou non. En effet, le législateur ouvre des possibilités pour le SCOT d'être plus ou moins prescriptif par l'utilisation de verbe « peut » et cela notamment en lien avec la question des transports collectifs :

- Souhaite-t-on que le SCOT précise les obligations minimales ou maximales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés que les plans locaux d'urbanisme et les documents d'urbanisme en tenant lieu doivent imposer ?
- Souhaite-t-on que le SCOT précise les obligations minimales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules non motorisés que les plans locaux d'urbanisme et les documents d'urbanisme en tenant lieu doivent imposer ?
- Souhaite-t-on que le SCOT détermine des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte par les transports collectifs ?
- Souhaite-t-on que le SCOT détermine dans des secteurs qu'il délimite en prenant en compte leur desserte par les transports collectifs la valeur au-dessous de laquelle ne peut être fixée la densité maximale de construction résultant de l'application de l'ensemble des règles définies par le plan local d'urbanisme ou du document en tenant lieu ?
- Souhaite-t-on que le SCOT définisse des secteurs, situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés, dans lesquels les plans locaux d'urbanisme doivent imposer une densité minimale de construction ?

### **3 - Question relative à la préservation des espaces naturels et agricoles et de lutte contre l'étalement urbain**

Un des objectifs du SCOT est clairement la lutte contre l'étalement urbain. A titre d'exemple :

- Le SCOT présente une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'approbation du schéma et justifie les objectifs chiffrés de limitation de cette consommation compris dans le document d'orientation et d'objectifs.
- Le SCOT arrête, par secteur géographique, des objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain et décrit, pour chacun d'eux, les enjeux qui lui sont propres.

Dans l'objectif d'un développement harmonisé et équilibré du territoire, il y a lieu de faire porter la réflexion sur le phénomène de périurbanisation.

- Ne doit-on pas organiser par des politiques publiques cohérentes, la périurbanisation afin de maintenir un certain équilibre du territoire afin d'éviter à tout prix la densification de la ville-centre et que cette possibilité de s'installer en dehors de la ville profite au plus grand nombre ?
- Quels outils utiliser pour faire du phénomène de périurbanisation un phénomène non subi ?
- Comment mettre en cohérence les politiques publiques (déplacement, habitat, économique) pour arriver à cet objectif ? Il en va de la rationalisation des dépenses publiques dans une période de raréfaction de l'argent public (dépenses publiques liées à la voirie, à l'assainissement à l'eau potable...)?
- Comment aborder la problématique de la densité (outil d'organisation cohérente de la périurbanisation) sur l'ensemble du territoire ? Comment construire et densifier les espaces habités face à la réticence des populations ?
- Doit-on conserver le postulat de définir cinq niveaux de polarités avec une impossibilité de toute évolution pour les communes situées en polarité 5 avec pour conséquences le blocage de leur évolution et les conséquences négatives sur le commerce de proximité, les écoles, la vie associative, la vie d'un village tout simplement ? Ceci est contraire à la volonté du SCOT de favoriser un développement équilibré du territoire.

### **4 - Question du caractère prescriptif du SCOT**

Comme précédemment évoqué sur la problématique des déplacements, le législateur ouvre des possibilités pour le SCOT d'être plus ou moins prescriptif par l'utilisation de verbe « peut ».

- A l'issue d'une procédure d'élaboration faisant largement place à la concertation des élus, des forces vives du territoire et des citoyens, faut-il aller vers un SCOT prescriptif pour les documents d'urbanisme qui doivent avoir avec lui un rapport de compatibilité (PLU, Carte communale) ?

**Manque 5<sup>ème</sup> question volet éco doit arriver prochainement**