

REUNION DU BUREAU COMPTE-RENDU DE LA SEANCE DU 23 JANVIER 2007

Le Bureau du Syndicat Mixte Bugey – Côtière – Plaine de l'Ain s'est réuni le mardi 23 janvier 2007 à 18 heures au centre socio-culturel de Miribel.

Etaient présents

M. BEGUET	Maire de Serrières-de-Briord
M. BERTHOU	Maire de Miribel
M. FOURNIER	Maire d'Ambronay
M. LOBIETTI	Président de la communauté de communes du canton de Montluel
M. MARCOU	Maire de Villieu-Loyes-Mollon
M. MAGDELAINE	Adjoint au Maire d'Ambérieu-en-Bugey
M. ORSET	Maire de Saint-Jean-le-Vieux
M. PAUCOD	Maire de St-Martin-du-Mont
Mme SELIGNAN	Maire de St-Eloi
M. VIENOT	Maire de Thil
Mlle LOCHON	Assistante pour le syndicat mixte BUCOPA
M. GARDONI	Chargé de mission pour le syndicat mixte BUCOPA

Etaient excusés

M. BANDERIER	Maire de Montluel
M. BOUCHON	Président de la communauté de communes de la vallée de l'Albarine
M. CHABRY	Président de la communauté de communes Bugey Vallée de l'Ain
M. FERRY	Président de la communauté de communes Pont d'Ain-Priay-Varambon

Etaient absents

Mme CASANOVA	Maire de Châtillon-la-Palud
M. BERTHOLET	Maire de Souclin
M. PELLETIER	Adjoint au Maire de Meximieux
M. PIRALLA	Maire d'Ambérieu-en-Bugey

En préambule, le Président remercie M. BERTHOU pour la mise à disposition de la salle, les membres du Bureau présents, puis cite les excusés.

Il mentionne ensuite les points à l'ordre du jour :

- 1 - Retour sur la rencontre avec Monsieur le Préfet au sujet de la demande de retrait de la communauté de communes Bresse Bombes Sud Revermont,
- 2 - Préparation des orientations budgétaires,
- 3- Avis sur le rapport d'étape de l'étude de localisation d'une plateforme d'autoroute ferroviaire,
- 4- Avis sur le projet de PLU arrêté de Miribel,
- 5- Retour sur la réunion des Présidents de l'Interscot,
- 6- Retour sur la séance de présentation de la DTA,
- 7- Etat d'avancement des PLU de Pont d'Ain et d'Ambérieu-en-Bugey,
- 8 - Questions diverses.

► **ORIENTATIONS BUDGETAIRES 2007**

Les orientations budgétaires 2007 sont expliquées brièvement. La stabilité du montant des contributions des membres du syndicat est soulignée.

Il est précisé que les postes études et maintenance font l'objet d'une affectation de dépenses moins élevées que lors de l'exercice précédent et que la contribution à l'Interscot sera reconduite pour un montant de 5 000,00 €.

Il est indiqué que 2007 sera la première année d'attribution du FCTVA.

Les orientations budgétaires sont acceptées par les membres du Bureau.

► **DEMANDE DE RETRAIT DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES BRESSE DOMBES SUD REVERMONT**

- Le président relate sa rencontre avec M. le Préfet SOUBELET qui a eu lieu le 15 décembre 2006. Il présente en quelques points la position du Préfet :

1- La demande de la communauté de communes BDSR n'est pas infondée, et cohérente en termes d'aménagement du territoire.

2- L'adhésion des communes et intercommunalités au périmètre BUCOPA a été volontaire et spontanée.

3- Il n'y a pas d'enjeux majeurs en matière d'équilibre territorial qui nécessitent de la part de l'Etat une pression pour un avis favorable.

4- Si l'Etat ne peut pas obliger le syndicat mixte BUCOPA à se prononcer en faveur de la demande de la communauté de communes BDSR, le Préfet peut toutefois enjoindre le syndicat à délibérer sur cette demande.

- Dans un second temps, le chargé de mission fait part d'un récent échange téléphonique avec Melle Mutin, fonctionnaire de la préfecture en charge des relations avec les collectivités.

Celle-ci l'a informé d'un courrier du Préfet à venir dans lequel il est fait état de la logique territoriale qui prévalu à la définition du territoire BUCOPA, tout en reconnaissant que 5 des 6 communes membres de la communauté de communes étaient dans l'aire urbaine de Bourg-en-Bresse.

Il serait indiqué qu'un rapprochement entre cet EPCI et la communauté d'agglomération serait pertinent.

En ce qui concerne l'évolution possible des périmètres des EPCI qui pourrait induire une modification des périmètres de SCOT, il serait fait référence au schéma d'orientation de l'intercommunalité rendu publique en juillet 2006 dans lequel est évoquée la pertinence d'un rapprochement entre la communauté de communes Pont d'Ain-Priay-Varambon et la communauté de communes Bugey Vallée de l'Ain.

- Pour le président il est nécessaire que le comité syndical se prononce. Il propose qu'un débat ait lieu lors de la prochaine réunion du comité. Les membres pourraient alors répondre à la question : accepte-t-on la demande de retrait de la communauté de communes Bresse Dombes Sud Revermont ?

- M. PAUCOD informe que les responsables de la C.C. BDSR ont récemment rencontré le préfet à qui ils ont réitéré leur souhait de rejoindre le SCOT Bourg Bresse Revermont.

Le Préfet leur a conseillé de délibérer à nouveau sur ce sujet.

Par ailleurs, M. PAUCOD indique que ses craintes à l'égard de la prise en compte des intérêts des petites communes rurales, exprimées en d'autres temps sont aujourd'hui levées.

- M. ORSET souhaiterait connaître l'avis de la C.C. Pont d'Ain Priay Varambon avant de rendre un avis sur la demande de retrait.

Il réaffirme son hostilité à toute partition de l'espace de la Basse Vallée de l'Ain entre deux SCOT. En l'absence d'une position officielle claire de la CC PPV, il déclare avoir un avis réservé et dit regretter l'absence de M. FERRY.

M. BEGUET se dit plutôt favorable au rattachement de la CC BDSR au SCOT Bresse Dombes Revermont après avoir indiqué que le fait d'être en bordure d'un périmètre pose souvent question. Il met toutefois en garde contre les possibles velléités d'autres à l'instar de la C.C. Rhône Chartreuse de Portes qui pourrait être attirée par un éventuel SCOT sur le secteur correspondant au CDRA du Bugey ?

Le président insiste pour que la procédure réglementaire SCOT soit distinguée de la démarche contractuelle CDRA.

M. MARCOU dit ne pouvoir que constater la pertinence d'une organisation territoriale SCOT centrée sur Bourg-en-Bresse. Il aurait ainsi tendance à être plutôt favorable à la demande formulée par la CCBDSR sauf si ce départ induit des conséquences néfastes pour le bon fonctionnement du syndicat mixte BUCOPA.

Messieurs BERTHOU et VIENOT se déclarent plutôt favorables au retrait de la CC BDSR, indiquant que cette évolution aurait l'avantage de recentrer le territoire sur un espace possédant une certaine communauté d'esprit, d'identité. Ils précisent qu'ils sont bien sûr hostiles à toute amputation de l'espace de la vallée de l'Ain, qui doit selon eux rester dans un seul SCOT.

Mme SELIGNAN est plutôt favorable mais insiste pour que soit, avant tout, recherchée la cohérence territoriale et non pas le rapprochement de certains élus. Dans le cas présent il est, selon elle, indéniable que certaines communes de la C.C Bresse Dombes Sud Revermont sont plus tournées vers Bourg. Elle termine en demandant que l'unité de l'espace de la Basse Vallée de l'Ain soit respectée.

Pour M. MAGDELAINE des incertitudes demeurent quant au positionnement à terme des communes Pont d'Ain Priay Varambon ; or selon lui tant que demeure ce flou, il semble difficile de délibérer.

Réagissant à ces propos, M. ORSET indique si la CC Pont d'Ain Priay Varambon prend l'orientation de rejoindre la CC BDSR, la CC Bugey Vallée de l'Ain n'a plus beaucoup de perspectives en matière de développement économique en raison de son poids démographique. Il rappelle que les capacités de développement économiques ont été accordées par le SCOT BUCOPA à l'échelle de deux intercommunalités.

Poursuivant, M. LOBIETTI rappelle que le projet d'une zone d'activités sur le secteur de Pont Rompu a été retenu contre l'avis de l'Etat.

M. PAUCOD dit rester favorable au respect de l'épine dorsale de la rivière d'Ain. Il ne fait désormais pas de doute selon lui que Pont d'Ain Priay et Varambon doit rester dans le SCOT BUCOPA.

M. FOURNIER est favorable au départ à la condition que la C.C.Pont d'Ain, Priay, Varambon demeure dans le SCOT BUCOPA.

Le Président déclare, pour sa part, qu'il est plus enclin à penser qu'il faut maintenir le périmètre actuel.

Il propose –bien que cela n'aura que peu d'incidence sur l'avenir- que dans l'éventualité où la demande de sortie de la communauté de communes BDSR était acceptée, que le syndicat manifeste sa volonté de voir maintenu dans le périmètre du SCOT BUCOPA l'intégralité de l'arc de la basse vallée de l'Ain.

► ETUDE DE LOCALISATION D'UNE PLATE FORME FERROVIAIRE

Le chargé de mission fait part d'une étude réalisée par la Direction Régionale de l'Equipement adressée au syndicat mixte le 21 décembre dernier.

Cette étude qui répond à une commande du ministre des transports passée en avril 2006, doit proposer un site de chargement et de déchargement pour l'autoroute ferroviaire selon la technologie des wagons surbaissés, qui soit opérationnel avant la fin des travaux de mise au gabarit du tunnel du Mont Cenis, soit avant le 31 décembre 2008.

Les collectivités et personnes publiques consultées sont invitées à rendre un avis avant le 31 janvier 2007.

Le chargé de mission indique que l'étude s'organise en 3 parties :

- Une première partie consacrée au diagnostic de la demande de transport.

La part du trafic d'échange avec l'Italie (77 % du trafic total soit 1 163 000 poids lourds par an pour 18,4 MT) et dès lors, la part des flux de courte distance sont pointés (1/3 du trafic aux tunnels alpins, soit 300 000 poids lourds par an).

- Une seconde partie consacrée à l'analyse des itinéraires ferroviaires pour l'Italie.

Deux itinéraires ferroviaires sont disponibles : Lyon-Ambérieu-Culoz-Chambéry ou Lyon-Saint André le Gaz-Chambéry. Des études d'insertion de sillons d'autoroutes ferroviaire doivent être effectuées, mais d'ores et déjà, il semble que les deux itinéraires seront mobilisés.

L'objectif est d'atteindre un taux de remplissage de 80 % avec au moins 10 aller-retour quotidiens.

- Une troisième partie consacrée à l'analyse des sites pour l'implantation de la plate forme d'autoroute ferroviaire.

Cette partie débute par une référence à la problématique dijonnaise, évoquant la pertinence d'une localisation de plateforme sur ce secteur.

9 sites rhônalpins ont été étudiés de façon plus ou moins approfondie : 3 sur un axe nord-sud de l'agglomération lyonnaise : Chasse/Rhône, Loire/Rhône, Solaize ; 5 sur un axe ouest-est de l'agglomération lyonnaise : Vénissieux, Satolas, les 4 chênes, Vaulx-Milieu, Cessieu ; et 1 près d'Ambérieu : les Fromentaux.

Au terme d'une analyse succincte (avantage/inconvénients) des sites, seuls trois sites sont identifiés comme étant susceptibles de pouvoir recevoir à court terme l'implantation d'une plate forme d'autoroute ferroviaire : Vénissieux, Chasse sur Rhône et Les Fromentaux.

Les délais de réalisation des travaux et les investissements à considérer pour une mise en œuvre sont estimés à :

- 2 ans et 7 M€ HT pour Vénissieux
- 3 ans et 8 M€ HT pour Chasse sur Rhône (avec une viabilisation des terrains)
- 5 ans et 25 M€ HT pour les Fromentaux (avec une desserte autoroutière)

Le chargé de mission rappelle qu'Aiton en Savoie, actuellement site d'expérimentation, pourra sous certaines conditions perdurer car il intéresse les entreprises du sillon Alpin.

Le chargé de mission expose ensuite différentes remarques techniques.

En préambule

- Bien que l'on garde en tête qu'il s'agit d'un rapport d'étape d'une étude en cours, on ne peut que souligner le caractère quelque peu succinct de l'analyse des sites.

- Par ailleurs la référence à l'opportunité foncière dijonnaise, laisse le lecteur dubitatif : la pertinence de certains sites présentés dans l'étude est-elle dès lors avérée ?

- L'analyse des réponses à l'enquête menée auprès des transporteurs et plus particulièrement le sujet du positionnement géographique de la plate forme telle que présentée dans le rapport d'étape est discutable : le graphique distingue par ordre de préférence l'Est, la périphérie de Lyon et le nord est, tandis que le texte mentionne une préférence des transporteur pour la périphérie est de Lyon avant l'Ain.

Le questionnaire citait-il explicitement le département de l'Ain (dont ses limites sud ouest sont situées à la périphérie est de l'agglomération lyonnaise...) ?

- On consacre une partie du rapport aux itinéraires ferroviaires (pour l'Italie) sans préciser les incidences du CFAL et de l'arrivée branche sud du TGV Rhin Rhône sur l'organisation des trafics (vers l'Italie) : l'analyse du site d'implantation de la plate forme semble faite sans l'hypothèse CFAL.

- On regrette que l'analyse individuelle de chacun des sites n'ait pas donné lieu à une grille multicritères identique pour chacun d'entre-eux de façon à faciliter toute comparaison.

- Il a été relevé que les disponibilités foncières de chacun des sites n'ont pas été évaluées de manière identique.

- Il est surprenant de ne trouver une estimation des coûts de différentes hypothèses d'aménagement que pour le seul site des Fromentaux.

Au sujet de la situation du site des Fromentaux

- Il est mentionné que l'emprise du camp des Fromentaux se situe sur le territoire des communes de Saint-Maurice de Rémens et de Chazey-sur-Ain. Par souci de précision, il convient d'ajouter qu'une partie du camp se situe sur la commune de Leyment.

- Les 60 kilomètres de distance entre le camp militaire des Fromentaux affichés dans l'étude sont excessifs.

- Il n'est pas mentionné, contrairement à d'autres sites, que le camp des Fromentaux se situe dans le périmètre de la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise.

- Il n'est pas indiqué que le camp des fromentaux se situe proche d'Ambérieu-en-Bugey identifié dans la DTA en tant qu'espace économique d'intérêt métropolitain.

- Il n'est fait aucune allusion à la présence sur Ambérieu-en-Bugey d'une gare de triage, et donc des possibilités de stationnement.

- La référence au PIPA localisé à proximité du site des Fromentaux est très imprécise :

Il n'est pas mentionné que le PIPA est identifié par la DTA comme espace économique d'intérêt métropolitain ;

Il aurait été pertinent de souligner que le PIPA bénéficie d'un embranchement ferré qui se connecte à la voie Ambérieu / Lyon au niveau de Leyment (c'est-à-dire à proximité du camp des Fromentaux) ;

Il n'est pas non plus fait référence à la présence d'entreprises de logistique sur le PIPA, qui a vocation à en accueillir d'autres compte tenu des disponibilités foncières existantes.

- Il n'est pas fait allusion à la branche sud du TGV Rhin Rhône qui devrait se connecter aux voies existantes dans le secteur d'Ambérieu-en-Bugey.
- La proximité de la bifurcation A 42 / A 40 n'est pas mentionnée.

Au sujet des caractéristiques du site

- Les disponibilités foncières à proximité du site n'ont pas été soulignées (contrairement à d'autres sites) ; or elles dépassent aisément les 20 hectares en proximité immédiate du camp.
- Sa topographie plane, et l'occupation agricole des espaces mitoyens n'ont pas été relevés contrairement à d'autres sites.
- Il n'est pas clairement précisé que l'autoroute longe le camp militaire des Fromentaux sur près de 2 kilomètres en une zone vierge de toute urbanisation.
- Il n'est pas souligné contrairement à d'autres sites, que les Fromentaux ne se localisent pas en proximité immédiate de zones d'habitation.
- Sa localisation en bordure du fuseau retenu pour le CFAL (et du tracé de l'A-48) n'est pas soulignée.
- La photographie retenue pour illustrer le site donne une piètre image de l'intérêt que revêt le site...et ce d'autant que l'accès au site des Fromentaux ne saurait se réduire aux seules voiries existantes.

Au sujet de l'analyse du site

- Il est indiqué que « le ministère de la Défense a décidé d'aliéner les lieux en octobre 2005 mais n'a pas trouvé d'acquéreur ». Ce point n'est pas exact : le ministère de la défense semble avoir décidé d'aliéner les lieux mais n'a pas encore engagé une démarche en ce sens. Par ailleurs, plusieurs collectivités locales ont d'ores et déjà manifesté leur intérêt pour le site du camp militaire, et des discussions ont régulièrement lieu entre les 3 communes sur le territoire desquelles se situe le camp pour envisager la prise d'une position commune. Il conviendrait de souligner que des représentants élus de la Région ont à plusieurs reprises manifesté l'intérêt qu'ils portaient au site.
- Il n'est pas mentionné que les PLU des communes de Chazey-sur-Ain, de Leyment et de Saint-Maurice de Rémens sont en cours de révision.
- Il n'est pas précisé lors de la référence au SCOT et au schéma de secteur d'Ambérieu-en-Bugey que ces documents préconisent un développement urbain en épaisseur des communes, proscrivant ainsi les zones pavillonnaires de plein champ.
- L'acceptation par les collectivités locales du site –comme l'atteste la réserve inscrite dans les documents de planification mais aussi la vocation agricole et naturelle des espaces mitoyens mentionnée dans les PLU- n'est pas soulignée.

M. BERTHOU souligne que pour permettre au syndicat de rendre un avis pertinent, il conviendrait de lever un certain nombre d'hypothèques sur les projets ou intentions de projets connus.

M. MARCOU dit vouloir en toute occasion conditionner sa prise de position à une analyse préalable des incidences du projet sur le bien être des habitants du territoire.

Dès lors, il estime que l'aménagement d'une plate forme ferroviaire sur le site des Fromentaux sans avoir réalisé l'A-48 induira une croissance du trafic routier sur le territoire avec le risque certain de constater l'utilisation de voiries inadaptées en traversée de villages.

Et ce d'autant qu'il ne fait aucun doute pour lui que l'aménagement d'une plate forme s'accompagnera de l'aménagement d'une plate forme logistique.

Il souligne que l'utilisation par le PIPA, d'une éventuelle plate forme est conditionnée à la réalisation au préalable de l'A-48.

Il déclare ne pas voir l'intérêt pour le territoire d'accueillir cette plate forme.

M. LOBIETTI se dit convaincu que le CFAL se réalisera et ce d'autant qu'il s'appuie sur une décision ministérielle de l'itinéraire du CFAL dépendre la localisation de la plate forme selon lui.

A la lecture de la DTA, on peut remarquer que le PIPA est identifié sans pour autant que lui soit conférée une vocation exclusive de plate forme de logistique. Par ailleurs une vaste zone est réservée sur le site des 4 chênes.

Ces différents éléments d'analyse tendent à laisser penser que c'est sur ce site des 4 Chênes que doit s'implanter l'équipement ferroviaire.

M. MAGDELAINE déclare ne pas partager cette analyse. Il rappelle les grandes lignes de réflexion de RFF et de la SNCF, ainsi que les projets en cours ou à venir.

Dans un tel contexte, le site des Fromentaux reste pertinent et ce d'autant qu'il est le seul site, à ce jour, à avoir fait l'objet d'une réservation retranscrite dans un document de planification.

Le chargé de mission indique qu'une rencontre entre les chefs de projet SCOT a eu lieu et qu'il a été évoqué la possibilité de rendre un avis commun aux SCOT concernés par le projet.

Cet avis commun sans prendre position en faveur d'un site plutôt qu'un autre, se bornerait en l'état actuel de l'analyse produite par la DRE (présentée dans un rapport qualifié d'étape), de souligner les manques et imprécisions de l'étude.

Dès lors on en resterait à une prise de position à une échelle haute, ménageant dans un premier temps les diverses positions exprimées autour de la table.

Le président suggère que cette proposition soit faite au prochain comité de pilotage.

► **PLU DE MIRIBEL**

Le chargé de mission fait état du projet de PLU arrêté de la commune de Miribel.

Il rappelle qu'il a eu l'occasion d'avoir plusieurs échanges avec le maire et le premier adjoint à l'urbanisme.

Le président indique que pour sa part qu'il a rencontré M. BERTHOU pour évoquer les préconisations du SCOT en matière de zone d'activités.

Le chargé de mission poursuit en soulignant qu'il avait été consulté préalablement à l'arrêt pour rendre un avis technique. Ses remarques ont été prises en compte.

Le projet de PLU arrêté n'amène pas selon lui de remarques particulières.

Le Bureau rend en conséquence un avis favorable au projet de PLU de Miribel.

► **INTERSCOT**

Monsieur le Président fait le compte rendu de la réunion des présidents de l'Interscot qui s'est déroulée le 15 décembre à Saint-Etienne.

Il marque sa satisfaction à l'égard de la nouvelle organisation de la réunion : seuls deux sujets abordés, introduction technique des sujets très succincte afin de laisser la plus grande place aux échanges entre les élus, l'animation des échanges étant dévolu à une personne neutre, extérieure (dont il souligne les très grandes qualités).

Il informe que la prochaine rencontre aura lieu le 22 mai 2007 dans le Nord Isère (vraisemblablement Bourgoin Jallieu)

M. VIENOT réitère son souhait de pouvoir être informé avant la rencontre de l'ordre du jour de celle-ci de manière à pouvoir exposer éventuellement certaines remarques dont le président pourrait se faire porte parole.

M. MARCOU pour sa part se déclare en faveur d'une mise en cohérence de différentes démarches existantes : comment faire se rapprocher Inter Scot et RUL ? Ne peut-on pas envisager qu'à terme l'Inter Scot soit porté par la RUL ?

Le chargé de mission se dit que pour sa part convaincu que de certains espaces d'échanges entre collectivités et/ou élus où se réfléchit l'avenir de l'espace métropolitain lyonnais, risquent d'être de plus en plus pertinents en raison du désengagement de l'Etat.

Dès lors il est sans aucun doute judicieux d'envisager d'institutionnaliser la démarche Inter Scot afin de la pérenniser au-delà de l'approbation de tous les SCOT ; et le portage de cette démarche par la RUL semble selon lui une piste à explorer finement.

► **DTA**

Le président informe que le décret concernant la DTA a été publié le 12 janvier 2007. Une séance d'explication de la DTA par le ministre de l'Équipement et de Transports Dominique PERBEN a eu lieu le jour même.

Une réunion du comité de pilotage de la DTA est prévue le 1^{er} février 2007 et permettra d'analyser le rapport entre DTA et SCOT et les conséquences notamment sur notre SCOT, qui rappelle que M. LOBIETTI avait tenu compte de remarques de l'Etat lors de son élaboration.

M. MAGDELAINE accompagnera M. le Président lors de cette réunion.

► ETAT D'AVANCEMENT DES PLU

Le chargé de mission informe les membres du Bureau de l'état d'avancement du PLU de Pont d'Ain et présente rapidement le projet urbain réalisé pour le site des Maladières dans le secteur de Pont Rompu où doit se localiser le supermarché. Il souligne l'évolution qualitative indéniable du projet urbain qui démontre ainsi le bien fondé des échanges entre syndicat mixte et municipalité.

Il fait part par ailleurs de la reprise des travaux pour l'élaboration du PLU d'Ambérieu-en-Bugey avec un nouveau cabinet d'urbanisme.

La séance est levée à 20 H 45.

M. BERTHOU invite les membres à finir cette réunion autour d'un plateau repas.