

<b>REUNION DU BUREAU</b> <b>COMPTE-RENDU DE LA SEANCE DU 09 FEVRIER 2006</b>
---

Le Bureau du Syndicat Mixte Bugey – Côtière – Plaine de l'Ain s'est réuni le jeudi 09 février 2006 à 18 heures à la communauté de communes du canton de Montluel.

**Etaient présents**

Mme SELIGNAN	Maire de Saint-Eloi
M. BANDERIER	Maire de Montluel
M. BEGUET	Maire de Serrières de Briord
M. BERTHOLET	Maire de Souclin
M. CHABRY	Président de la communauté de communes Bugey Vallée de l'Ain
M. FOURNIER	Maire d'Ambronay
M. FERRY	Président de la communauté de communes Pont d'Ain-Priay-Varambon
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. PELLETIER	Adjoint au Maire de Meximieux
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**

Mme CASANOVA	Maire de Châtillon-la-Palud
M. BERTHOU	Maire de Miribel
M. BOUCHON	Président de la communauté de communes de l'Albarine
M. PAUCOD	Maire de St-Martin-du-Mont

**Etait absent**

M. PIRALLA	Maire d'Ambérieu-en-Bugey
------------	---------------------------

En préambule, le Président présente sa communauté de communes. Les membres le remercient pour son accueil.

► **LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU CANTON DE MONTLUEL EN QUELQUES POINTS**

La communauté de communes du canton de Montluel baptisée 3CM, est territorialement proche de Lyon, recense 21 306 habitants (chiffres RGP 1999) répartis dans 9 communes.

Les communes les plus importantes sont Montluel et Dagneux, la plus petite étant Sainte-Croix.

Cette communauté de communes créée le 28 décembre 1993 a succédé au SIVOM créé en 1966 (les 40 ans de l'intercommunalité seront fêtés en 2006).

En janvier 2000, elle est devenue communauté de communes à Taxe Professionnelle Unique –cette évolution a du reste permis à l'EPCI de se prémunir contre tout risque d'absorption de la part du Grand Lyon.

Une particularité à souligner dans l'administration de cette communauté de communes : quelle que soit la taille de la commune membre, elle est représentée par 2 délégués.

Parmi les compétences obligatoires prises par la 3 CM, le président LOBIETTI cite : l'aménagement de l'espace (SCOT), les ZAC, le développement économique et les actions de promotion économique, la politique du logement, les équipements sportifs, la mise en œuvre du CDRA.

Les compétences facultatives sont : la protection de l'environnement, la qualité de l'air, les équipements culturels et sportifs la requalification de la gare de Montluel, les aires gens du voyage.

Parmi les chantiers en cours portés par la 3CM, citons l'aménagement d'une zone d'activités située au sud de l'autoroute A42, l'engagement d'une ZAC multi-sites ainsi que la mise en œuvre d'un schéma touristique.

Concernant le sujet des déchets et des ordures ménagères, il est signalé que le rythme de collecte des ordures ménagères est hebdomadaire mis à part pour Montluel où la collecte a lieu 2 fois.

45 aires de propreté ont été installées pour le tri sélectif ; une telle installation permet de bénéficier d'une TVA à taux réduit. La communication sur le sujet se fait par l'intermédiaire d'un bulletin grand public baptisé « Tritounet ».

Après avoir cité les excusés, le président présente l'ordre du jour.

## ► SCHEMA DE SECTEUR D'AMBERIEU-EN-BUGEY

Le Président rappelle que l'enquête publique s'est déroulée du 19 décembre 2005 au 19 janvier 2006.

Il signale que M. SOMMET, commissaire enquêteur a demandé que lui soit rendu un mémoire récapitulatif tous les buts de ce schéma, et présentant les réponses du syndicat aux remarques des services de l'Etat et des personnes publiques.

M GARDONI indique que les éléments demandés ont été remis au commissaire enquêteur au cours d'une rencontre à laquelle participait M. MAGDELAINE.

Tous deux pensaient que M. SOMMET évoquerait les remarques enregistrées au cours de l'enquête publique mais ils n'ont pas pu prendre connaissance des registres et M. SOMMET n'a fait aucun cas des remarques.

M. GARDONI indique que son rapport ne sera pas transmis au siège avant le 21 février.

M. GARDONI informe que la permanence qui s'est tenue en mairie de Château-Gaillard a été marquée par une forte participation de la population locale. Cet afflux s'explique, selon lui, par la confusion faite par nombre d'administrés entre l'enquête publique engagée dans le cadre du schéma de secteur et l'étude pour le tracé du CFAL arrêté par le ministre.

M. GARDONI présente ensuite les différentes remarques recensées au cours de la phase de consultation

### ① Les remarque des services de l'Etat

#### ♦ **Le couloir à ne pas urbaniser pour réserve à long terme d'axe de circulation**

Le raisonnement qui à prévalu à l'inscription de cette réserve s'est fait en tenant compte de l'occupation actuelle de l'espace.

Certains aménagements ou constructions –particulièrement les bretelles et système de péage de diffuseur autoroutier- n'ont pas été jugés réductibles.

Il est rappelé que cette réserve n'a pas été pensée pour un projet précis.

Les membres du Bureau indiquent que tout aménagement d'infrastructure nouvelle se fera dans le cadre d'un projet d'intérêt général au cours duquel certaines installations pouvaient être déplacées.

La localisation de la zone En Beauvoir ne semble pas devoir être revue.

*Proposition des membres du Bureau :*

*Le couloir à ne pas urbaniser pour réserve à long terme d'axe de circulation est maintenu ; il est jugé compatible avec l'aménagement de la ZA « En Beauvoir ».*

#### ♦ **La ressource en eau potable**

La zone d'urbanisation résidentielle future située à l'est de la commune de Saint-Maurice-de Rémens est maintenue.

Pour autant il est convenu qu'elle se développe en tenant compte des prescriptions attachées au puit AEP de La Plantée et en assurant la préservation de la qualité de cette ressource.

Il est noté que le déplacement –un moment envisagé- du puit de captage AEP, au profit du puit de captage de Chatillon La Palud – Villette réduirait cette contrainte.

Il est noté que les remarques relatives aux périmètres de protection sont actées.

*Proposition des membres du Bureau :*

*Maintenir la zone d'urbanisation résidentielle future.*

Indiquer dans le document d'orientation que leur urbanisation est soumise à la préservation de la ressource en eau et que le recours à un autre captage pour l'alimentation en eau potable est susceptible de modifier le contexte.  
Peut-être faut-il ajouter une précision dans le point 1.3 (?)

#### ♦ Déplacements et transports

Les élus confirment leur souhait de voir le tracé du CFAL suivre l'autoroute A-42.

Il est souligné que le schéma de secteur est l'occasion pour les élus locaux de réaffirmer leur position à l'égard de la localisation du tracé des infrastructures intéressant le territoire, au premier titre desquelles le CFAL.

La localisation de l'hypothèse du CFAL inscrite au schéma de secteur respecte les orientations du SCOT (cf couloir à ne pas urbaniser pour réserve à long terme d'axe de circulation).

#### ♦ L'urbanisation résidentielle prévue au sud de la RN 75 à Saint-Denis-en-Bugey

Cette possibilité d'urbanisation apparaissait au SCOT. Il s'agit d'une zone d'urbanisation mixte c'est à dire susceptible de recevoir l'installation d'équipement –à l'image d'un stade-.

Les élus soulignent qu'une urbanisation résidentielle de cet espace reste conditionnée (en premier lieu) au réaménagement du carrefour RN 84 / RN 75.

#### ♦ L'aménagement d'un gare relais

Cette proposition répond à deux enjeux :

- L'enjeu de la croissance du nombre des usagers : Cet aménagement doit permettre à la fois de capter certains usagers actuels (ainsi que des usagers potentiels) résidant dans les communes situées au sud d'Ambérieu-en-Bugey ou les communes branchées sur la RN 75, et de dégager les accès à la gare d'Ambérieu-en-Bugey de certains flux automobiles. Celle-ci continuera à jouer son rôle pour les habitants intra muros et les habitants des communes appartenant à l'unité urbaine d'Ambérieu-en-Bugey ou les communes riveraines d'Ambérieu (localisées au nord ou à l'est).

- L'enjeu de l'amélioration de l'accès à la gare notamment pour les personnes habitants Ambérieu : Les élus du secteur souhaitent par ailleurs éviter que les difficultés d'accès à la gare deviennent rédhibitoires ou favorisent le recours à la voiture pour atteindre les gares de Meximieux, voire Montluel.

#### ♦ Prévention des bruits

Les élus proposent qu'une précision soit introduite sur ce sujet dans la partie du document d'orientation consacré aux activités.

#### ♦ Canalisations de transport de matière dangereuse

Un complément sera apporté comme demandé.

#### ♦ Carrière

La correction qui s'impose sera réalisée.

### ② Les remarque des personnes publiques

#### Au sujet des remarques de la communauté de communes de la Plaine de l'Ain

##### La référence au Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) de la Basse Vallée de l'Ain

- Le chargé de mission rappelle que le SCOT, et en conséquence le schéma de secteur, doit être compatible avec le SAGE (loi du 21 avril 2004).

- De plus l'ordonnance de transposition n° 2004-489 du 3 juin 2004 a introduit l'obligation de réaliser dans les documents d'urbanisme une évaluation environnementale.

Le schéma de secteur dont l'engagement de élaboration est antérieur à cette ordonnance bénéficie des dispositions transitoires de cette dernière

Dans ce contexte, il était indispensable de tenir compte des orientations du SAGE concernant le secteur étudié dans le cadre du schéma de secteur.

### La qualification de la nappe

Le chargé de mission indique qu'il n'appartient pas au syndicat mixte de vérifier le bon fondement, la pertinence ou la bonne construction des données, des informations ou des prescriptions contenues dans les documents supérieurs ou qui doivent être pris en compte lors de l'élaboration du schéma de secteur.

### Le pourcentage d'espaces verts et la certification ISO 14001

Le chargé de mission rappelle que le schéma de secteur préconise la préservation de la ressource en eau et la protection de la nappe alluviale de l'Ain.

Cela relève bien de sa compétence (cf art L. 121-1 et L. 122-1 du code de l'urbanisme).

Le schéma de secteur, plus précis que le SCOT, présente les moyens à mettre en œuvre pour atteindre cet objectif. Il est dans son rôle.

Reste que les préconisations du schéma de secteur s'imposent aux documents d'urbanisme locaux dans rapport de compatibilité.

*Sur avis du Bureau il est proposé de ne pas faire référence à un pourcentage précis d'espaces verts et d'ôter la référence à ma norme ISO 14001*

### La Znieff située sur la zone d'activités en Beauvoir

Pour le chargé de mission, l'évaluation de l'incidence environnementale du projet d'aménagement de zone d'activités devrait préciser les obligations de la communauté de communes relatives à la présence d'une znieff de type 1.

*Compte-tenu des remarques de l'Etat (cf note annexe) et du raisonnement précédent, les membres du Bureau propose de revoir la rédaction (du 2ème point du paragraphe consacré à la zone En Beauvoir page 54) de la manière suivante : Les éventuelles mesures à prendre en raison de la présence d'une znieff de type 1 seront précisées dans le cadre de l'évaluation environnementale préalable au projet d'aménagement de la zone.*

### L'aire d'accueil des gens du voyage

Elle n'a pas été mentionnée sur les documents graphiques.

*Elle pourrait donner lieu à une représentation sur les plans, mais en raison des incertitudes qui demeurent, il est conevnu de ne pas la retranscrire sur le plan*

### Les trames viaires

Pour le chargé de mission, il n'y a pas dans le projet arrêté une représentation d'une trame viaire précise pour la desserte de la future za d'Ambérieu-en-Bugey ; une telle représentation a un temps existé dans les premières esquisses du schéma de secteur avant d'être abandonnée afin de ne pas contraindre un projet d'aménagement qui, pour l'heure, n'a donné lieu à aucune réflexion.

Toutefois, une intention de voirie qui mérite d'être inscrite en raison de son caractère d'entrée d'agglomération, est mentionnée sur la carte intitulée « orientations générales d'aménagement ».

La carte intitulée « orientations d'aménagement pôle d'Ambérieu-en-Bugey » présente un principe d'organisation de la trame viaire et de hiérarchisation des voiries de la future zone d'activités.

Le but est de souligner la nécessité d'organiser les voies d'accès et de desserte de cette future zone et non de prescrire un système de voirie prédéfini (il convient de garder en mémoire le principe de compatibilité).

*Sur avis du Bureau, il est proposé de revoir l'expression graphique du principe de voirie (simplifier le schéma afin de le rendre plus lisible)*

### **Au sujet de la remarque du syndicat intercommunal d'aménagement du bassin versant de l'Abarine**

- Le chargé de mission présente la distinction entre cours non permanent de l'Albarine, son bras secondaire et l'aménagement d'un second bras secondaire en cours d'étude.

*Proposition des membres du Bureau :*

*1- Prolonger sur les cartes concernées, le cours non permanent de l'Albarine : de Bettant jusqu'à sa confluence avec la rivière d'Ain.*

2- Indiquer par une légende spécifique le bras secondaire de l'Albarine conformément au tracé indiqué sur la carte transmise par le syndicat de l'Albarine.

3- Attribuer une légende spécifique à la représentation du bras secondaire en cours d'étude (mentionné sur les cartes du projet de schéma de secteur arrêté).

### **Au sujet des remarques du syndicat mixte Bourg Bresse Revermont**

#### L'impact du développement envisagé sur les territoires environnants du secteur d'Ambérieu-en-Bugey

- Le chargé de mission rappelle que le schéma de secteur concerne une partie seulement du territoire du SCOT. Les territoires environnants du secteur d'Ambérieu-en-Bugey (qui appartiennent aux communautés de communes Bugey Vallée de l'Ain, de la Plaine de l'Ain, de la vallée de l'Albarine, ou de Pont d'Ain Priay-Varambon) relèvent donc du SCOT BUCOPA.

Or, l'objectif du développement de l'agglomération ambarroise est un des principes inscrits dans la stratégie de développement et d'aménagement du SCOT.

La réflexion préalable sur les incidences ou impacts du développement d'Ambérieu-en-Bugey a été menée lors de l'élaboration du SCOT.

*Proposition des membres du Bureau : Ne pas tenir compte de cette première remarque qui ne paraît pas pertinente au regard du travail mené par le syndicat mixte BUCOPA.*

#### La politique environnementale et la point particulier de la gestion des déchets

Il est rappelé que la gestion des déchets relève du plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés de l'Ain. Le SCOT BUCOPA n'a pas vocation à traiter des sujets qui ne relèvent pas du code de l'urbanisme : est-il fondé à traiter du sujet des déchets ? (cf art L. 122-1 du code de l'urbanisme).

Lors de l'élaboration du SCOT, les élus membres du Bureau et du comité syndical ont eu l'occasion d'affirmer le souhait de ne pas ouvrir un nouvel espace de débat sur ce sujet compte tenu des réflexions en cours au niveau départemental, et leur volonté de respecter les compétences des EPCI en la matière.

Soulignons cependant que la meilleure organisation de la collecte des déchets, voire de leur gestion constitue des arguments en faveur de formes d'habitat groupé ou d'urbanisme plus dense.

*Proposition des membres du Bureau : Ne pas tenir compte de cette remarque compte-tenu des débats passés et de l'existence du plan départemental qui sera prochainement révisé.*

#### La politique de déplacement vers Bourg-en-Bresse, notamment la transformation de la RN 75 en boulevard urbain.

Le chargé de mission indique qu'il n'aura sans doute pas échappé au syndicat BBR que le déclassement de la RN75 en boulevard est conditionné à la réalisation à long terme d'un contournement ouest d'Ambérieu-en-Bugey permettant de déplacer les trafics de transit circulant actuellement sur la RN75.

Par ailleurs, la réalisation de l'A-48 est susceptible de peser sur les termes du débat relatif à ce sujet.

Pour autant, cette requalification sera vraisemblablement rendue nécessaire par le développement urbain à l'ouest de la RN 75 notamment dans le cadre de la création de la zone d'activités.

Soulignons qu'il est indiqué dans le schéma de secteur (page 57) que « l'échéance d'une telle requalification, sa définition en terme d'aménagement et de fonctionnement du réseau de voirie et sa nécessaire concomitance avec le développement urbain de l'agglomération vers l'ouest devront faire l'objet d'une réflexion approfondie associant toutes les collectivités gestionnaires concernées ».

*Proposition des membres du Bureau : Ne pas tenir compte de cette remarque.*

#### Les besoins en équipements publics complémentaires sur le secteur d'Ambérieu-en-Bugey

Le chargé de mission rappelle que la politique d'équipement public relève des compétences des communes ou EPCI membres du syndicat mixte.

Il est rappelé que ce sujet est abordé au cours des échanges qui ont lieu au sein du syndicat, des EPCI ou communes lors de la mise en œuvre du SCOT telle que le syndicat mixte la pratique depuis plus de deux ans maintenant.

*Proposition des membres du Bureau : Ne pas tenir compte de cette remarque.*

## Au sujet des remarques de la commune d'Ambronay

### Un nombre trop d'important de zones vertes

Le chargé de mission demande ce que recouvre la notion « zones vertes » :

Est-ce la ligne boisée des coteaux à préserver ? Elle était déjà mentionnée au SCOT ?

Sont-ce les routes vertes à dégager ? Elles étaient déjà inscrites au SCOT seules leurs limites ont été précisées dans le cadre du schéma de secteur.

Seul le caractère de la zone agricole déjà portée au SCOT a été précisé et un corridor écologique introduit au nord de la commune sur un secteur à vocation agricole.

*Proposition des membres du Bureau : Ne pas tenir compte de cette remarque, le schéma de secteur n'ayant pas ajouté de prescriptions environnementales sur le territoire de la commune d'Ambronay.*

### L'installation d'activités polluantes

Pour le chargé de mission, cette remarque est incompréhensible : de quelle zone d'activités parle-t-on ?

*Pour les membres du Bureau, cette remarque ne peut pas être relevée faute de précisions.*

### La prise en compte des impacts du ruissellement des eaux lors de l'aménagement du plateau des Seillères.

Le chargé de mission indique qu'en raison de la surface de la zone à aménager des études spécifiques seront engagées (certaines sont du reste en cours). Un dossier loi sur l'eau sera vraisemblablement à réaliser.

Toutefois dans le point 1.3 intitulé « préserver la ressource en eau et limiter les expositions aux risques d'inondation » (page 44) un point peut être ajouté.

*Proposition des membres du Bureau : Indiquer au point 1.3 : Afin de prévenir les risques d'inondations certains secteurs déjà urbanisés ou infrastructures ou équipements, tout projet d'aménagement d'importance devra s'accompagner des aménagements indispensables à la bonne gestion des eaux de ruissellement.*

## Au sujet des remarques de la commune de Saint-Maurice-de Rémens

### La densification de l'habitat

Le chargé de mission indique que le schéma de secteur distingue les communes de l'agglomération d'Ambérieu-en-Bugey, des communes de la 2<sup>ème</sup> couronne, des communes de la côtère de l'Ain.

Par ailleurs, l'analyse des communes menée dans le cadre du schéma de secteur a identifié les contraintes réglementaires et les risques naturels auxquels sont soumises les communes (cf rapport de présentation).

Dès lors, les orientations du schéma de secteur en faveur de la création de logements par renouvellement et densification de l'existant, s'inscrivent dans ce contexte et respectent les normes supérieures et autres servitudes qui s'imposent aux documents d'urbanisme.

Il est par ailleurs souligné que l'échéance des objectifs quantitatifs du schéma de secteur a été fixée à 2020.

### Le nombre de construction

Selon le chargé de mission, Il n'appartient pas au schéma de secteur de définir la politique municipale en matière d'équipement public.

En revanche, le schéma de secteur, comme le SCOT dont il est la déclinaison, identifie les besoins notamment en matière d'habitat au regard des prévisions économiques et démographiques.

Saint-Maurice-de-Rémens n'échappe pas à la dynamique (notamment de croissance démographique) de la région d'Ambérieu-en-Bugey, dont elle est partie prenante.

Même remarque que précédemment : l'échéance des objectifs quantitatifs du schéma de secteur a été fixée à 2020 ; l'évolution du nombre de logements se fera au cours de ces quinze années.

Le rythme de mise en œuvre des orientations du schéma de secteur appartient aux communes et EPCI concernés en fonction de leurs choix politiques et de leurs capacités financières mobilisables pour accompagner ce développement.

*Proposition des membres du Bureau : Ces remarques n'induisent pas une correction du schéma de secteur.*

## Au sujet des remarques du Conseil Régional Rhône-Alpes

### L'évaluation des déplacements domicile-travail sur les besoins en logements et fonciers

Pour le chargé de mission, cette remarque est peu explicite : quelles sont les impacts des « migrations quotidiennes domicile-travail » sur les besoins en logements et en foncier ?

A la lumière des travaux menés lors de l'élaboration du SCOT, il apparaît que le territoire connaît une croissance démographique et en conséquence une augmentation des besoins en logements et en foncier en raison de l'arrivée de nouvelles populations (dynamique métropolitaine lyonnaise) et d'un taux d'accroissement naturel soutenu (cf travaux du SCOT).

Les distances parcourues lors des déplacements quotidiens domicile-travail, ou les moyens de transports sont moins discriminants dans les choix de résidences que les coûts du logement (particulièrement en accession).

| Les membres du Bureau proposent de ne pas retenir cette remarque

### Urbanisation durable et maillage des espaces agricoles et naturels

Le chargé de mission rappelle que le SCOT s'impose aux PLU dans un rapport de compatibilité.

Le sujet des préconisations pour une urbanisation durable relève plus du règlement d'un PLU que d'un SCOT. Il semble difficile d'être très précis en matière de préconisations pour des opérations d'aménagement ou de constructions durables sous peine d'outrepasser l'objet du SCOT tel que défini par le code de l'urbanisme.

Le schéma de secteur pouvait difficilement être plus précis que ce qu'il énonce.

Il est souligné que les préconisations du schéma de secteur en faveur du renouvellement et de la densification ou de l'existant, de constructions regroupées ont été énoncées en arguant de certains principes d'urbanisme durable (économie de foncier, accès aux services et aux transports en commun, mixité sociale, préservation des paysages, ...).

En ce qui concerne le maillage des espaces agricoles ou des espaces naturels, des corridors écologiques ont été inscrits en plus de celui exigé par la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise ; par ailleurs, une nouvelle zone agricole à maîtriser et une zone agricole raisonnée ont été inscrites.

### Création d'une halte ferroviaire nouvelle

Le chargé de mission indique que cette proposition répond à deux enjeux

- L'enjeu de la croissance du nombre des usagers : Cet aménagement doit permettre à la fois de capter certains usagers actuels (ainsi que des usagers potentiels) résidant dans les communes situées au sud d'Ambérieu-en-Bugey ou les communes branchées sur la RN 75, et de dégager les accès à la gare d'Ambérieu-en-Bugey de certains flux automobiles. Celle-ci continuera à jouer son rôle pour les habitants intra muros et les habitants des communes appartenant à l'unité urbaine d'Ambérieu-en-Bugey ou les communes riveraines d'Ambérieu (localisées au nord ou à l'est).

- L'enjeu de l'amélioration de l'accès à la gare notamment pour les personnes habitant Ambérieu : Les élus du secteur souhaitent par ailleurs éviter que les difficultés d'accès à la gare deviennent rédhibitoires ou favorisent le recours à la voiture pour atteindre les gares de Meximieux, voire Montluel.

Il est rappelé que la municipalité d'Ambérieu-en-Bugey a mis en place un service de transport collectif (mini bus) qui dessert la gare à partir des principaux quartiers d'Ambérieu-en-Bugey.

Une réflexion est actuellement en cours pour améliorer cette offre de service et l'adapter aux besoins des usagers train (TER particulièrement) et mieux gérer les effets des heures de pointe.

Il convient de garder en tête que l'organisation de la ville d'Ambérieu et la prégnance du site marqué par un certain relief, ne favorise pas le recours à la bicyclette pour atteindre la gare.

Cette même municipalité travaille actuellement à la révision de son PLU dans lequel seront déclinés les principes du schéma de secteur au premier titre desquels le renouvellement urbain du quartier de la gare.

La capacité de création de nouveaux logements sur ce quartier est estimée, dans le schéma de secteur, entre 200 et 300 logements.

Le chargé de mission note que le schéma de secteur, sur ce point, décline certains principes d'urbanisation –densification des quartiers situés proches des gares- rappelés de manière récurrente par certains services de la Région en charge de la politique de transport.

Dans le cadre de l'élaboration de son PLU, Ambérieu-en-Bugey se penche aussi sur l'organisation d'itinéraires piétonniers facilitant les liaisons interquartiers et l'accès aux principaux services de la commune (dont la gare).

Il est clair que toute réflexion ou engagement local favorisant le report modal sur le transport ferroviaire ou l'accès au TER donnera lieu à des échanges et des discussions préalables avec les élus régionaux et les services concernés de la Région.

| *Pour les membres du Bureau, les remarques de la Région n'induisent aucune correction.*

## **6- Au sujet de la remarque de la Chambre d'Agriculture de l'Ain**

### Suppression de la zone d'activités à l'est de la RD 36

Le chargé de mission rappelle que cette zone d'activités est inscrite dans le SCOT. Lors de l'élaboration du SCOT, aucune remarque n'avait été formulée par la chambre d'Agriculture à son encontre.

Le schéma de secteur a permis l'extension du périmètre de la zone agricole dite à maîtriser. La Chambre d'Agriculture lors de l'élaboration du schéma de secteur a eu l'occasion de souligner la pertinence de cette initiative sans énoncer quelconque critique vis-à-vis de la zone d'activités précédemment citée.

Toute correction portée aux orientations du SCOT nécessite une modification ou une révision du dit document. Or les élus du syndicat ont eu l'occasion à plusieurs reprises d'indiquer que le schéma de secteur n'avait pas vocation à remettre en cause le SCOT mais bien de le préciser.

| *La demande de la chambre d'Agriculture est rejetée par les membres du Bureau.*

## **7- Au sujet des remarques de la Chambre de Commerce et d'industrie de l'Ain**

### Les informations de la carte intitulée « orientations d'aménagement – pôle Ambérieu-en-Bugey »

La carte intitulée « orientations d'aménagement du pôle d'Ambérieu » ne distingue pas les espaces destinés à recevoir de l'activité en fonction de la hiérarchie établie par le SCOT (à la différence de la carte intitulée trame urbaine économique) mais en fonction de leur vocation.

| *Les membres du Bureau proposent de ne pas tenir compte de cette remarque*

Le chargé de mission indique que la légende relative à la vocation de la zone d'activité située à l'ouest de la RN 75 est effectivement intervertie

| *Il est proposé de corriger la légende de la carte en conséquence (bleu clair = vocation mixte, bleu foncé = vocation tertiaire et aspect urbain dominant).*

Le chargé de mission indique que le sujet de l'aménagement d'un stationnement au sud de la gare d'Ambérieu-en-Bugey n'a pas donné lieu à un débat spécifique lors de l'élaboration du schéma de secteur. Des incertitudes semblent demeurer... Par ailleurs, cet aménagement doit être pensé au regard des orientations et préconisations du schéma de secteur qui traitent de l'aménagement d'une gare relais sur le secteur de Leyment, de la gestion des trafics automobiles en centre d'Ambérieu et dans la traversée de Saint-Denis en Bugey, l'accessibilité à la gare...

### Le boulevard urbain structurant, le retraitement des carrefours, le contournement routier d'Ambérieu-en-Bugey

Le schéma de secteur fixe des orientations et des principes pour l'aménagement et l'organisation de l'espace situé à l'ouest de la R 75.

La mise en œuvre de ces principes, leur réalisation opérationnelle relève de la compétence de la communauté de communes de la Plaine de l'Ain, maître d'ouvrage de cette future zone d'activités, rappelle le chargé de mission.

Cette analyse vaut aussi pour les deux dernières remarques de la CCI : le schéma secteur prévoit le traitement des carrefours et le changement de vocation de la RN 75 ; la réalisation opérationnelle de ces aménagements incombe aux collectivités compétentes.

Le schéma de secteur comme le SCOT fixe le cadre légal permettant la réalisation de certains aménagements ou opérations d'urbanisme sans toutefois déclencher leur réalisation.

| *Les membres du Bureau proposent que les remarques 2, 5 et 6 ne donnent lieu à aucune correction du projet de schéma de secteur.*

La requalification de la zone d'activités du « triangle d'activités »

Le chargé de mission rappelle qu'il est indiqué (page 53) que « le repositionnement de ce secteur et la requalification de l'avenue Léon Blum appelé à devenir une des voies d'entrée principale de la ville sont impératifs » et il est ensuite précisé qu'« un plan de recomposition urbaine et une redéfinition des activités à y accueillir devraient permettre de repositionner l'ensemble ».

*Les membres du Bureau suggèrent de préciser que le triangle d'activité, particulièrement sur sa partie proche de la rue Léon Blum devrait faire l'objet d'un véritable projet urbain en lien avec l'aménagement de la future ZA. Des transferts d'entreprises pourraient être envisagés vers la ZA intercommunale afin de permettre une restructuration de l'espace attaché à la rue Léon Blum. Un plan de recomposition urbaine et une redéfinition des activités à y accueillir devraient permettre de repositionner l'ensemble*

La renouvellement du quartier de la gare

Pour le chargé de mission, le maintien et l'accueil d'activités non nuisantes (dans le cadre d'entreprises de petites tailles ou d'ateliers) n'est pas antinomique du développement de l'offre d'habitat du quartier de la gare pour peu que le renouvellement urbain et l'organisation urbaine du quartier aient donné lieu à une réflexion préalable.

Notons que diverses communes urbaines se sont engagées en faveur du maintien de petites activités en milieu urbain

*Il est proposé de ne pas tenir compte de cette remarque*

## ► AU SUJET DU SCHEMA DE COHERENCE LOGISTIQUE

Le Chargé de mission rappelle en préambule que la Région Urbaine de Lyon (RUL) est une association Loi 1901 créée en 1989.

Ses membres sont : les départements de l'Ain, Isère, Loire et Rhône, la communauté urbaine de Lyon et la région Rhône-Alpes.

Saint-Etienne Métropole, les agglomérations du pays Viennois, de Villefranche sur Saône, du Nord Isère et de la Plaine de l'Ain en sont les membres associés.

Il indique que la RUL est un lieu de dialogue et de concertation permanent destiné à mieux cerner les enjeux de l'aire métropolitaine lyonnaise et stéphanoise.

Cet espace permet la proposition de schémas stratégiques de développement et d'aménagement et d'impulser des actions coordonnées entre les collectivités et les acteurs de cet espace.

Le chargé de mission rappelle qu'un premier schéma de cohérence logistique a été élaboré en 1997.

Il contenait 7 orientations :

- Favoriser l'ouverture de la région urbaine de Lyon
- Gérer les transits
- Renforcer l'armature du pôle logistique constitué par les grands équipements spécialisés intermodaux (dont le site d'Ambérieu-en-Bugey dans le futur dispositif ferroviaire européen)
- Développer le transport multimodal (le secteur d'Ambérieu / Plaine de l'Ain étant affiché)
- Afficher un ensemble différencié de plates formes multimodales (les plates formes et sites majeurs et les sites d'accueil de la logistique locale)
- Préserver et maîtriser les espaces sensibles
- Conforter le pôle logistique

Ce schéma a été mis en révision pour plusieurs raisons :

- Le rythme croissance des implantations (en moy 300 000 m<sup>2</sup> par an)
- La croissance des emplois logistiques (19 % des emplois totaux en région lyonnaise)
- Evolution des activités logistiques (densification et diversification des emplois, spécialisations et professionnalisation des acteurs, meilleur prise en compte de l'environnement...)
- Des capacités d'accueil au sein des plateformes dédiées insuffisantes
- Des retards pris en matière d'intermodalité
- Les évolutions de l'activité mal connues (une image parfois négative de l'activité)
- Contexte de raréfaction foncière
- De nouvelles stratégies affirmées par certains territoires en matière d'accueil de logistiques
- La mise en œuvre de 10 SCOT à l'échelle de la RUL

Le chargé de mission présente ensuite les principales orientations et propositions du nouveau projet de schéma de cohérence logistique qui couvrirait la période allant jusqu'en 2020 :

**1- Clarifier les fonctions logistiques recherchées : les cibles**

Organiser la performance logistique pour toutes les entreprises aujourd'hui implantées dans le RUL

Porter une attention particulière au développement des services liés à la logistique (activités tertiaires et centres de services)

Assumer la demande de logistique

Etre en mesure de répondre à des implantations majeures (la logistique est un argument fort pour l'attraction des entreprises internationales)

**2- Mettre en place les infrastructures clés et favoriser l'intermodalité**

Pour répondre à cet objectif les équipements nécessaires sont :

-un chantier de transport combiné rail-route compétitif,

-un chantier de ferroutage pour le Lyon-Turin et pour le corridor ferroviaire Nord-Sud type Modalhor)

-un chantier pour la navette grand gabarit Lyon-Turin à l'échéance de la réalisation de cette nouvelle infrastructure (type eurotunnel)

-un chantier rail-route complémentaire en région stéphanoise à étudier

**3- Organiser l'accueil des fonctions logistiques**

Pour éviter les implantations sauvages et éviter le mitage de l'espace

Distinction entre :

-les sites d'accueil dédiés bi ou tri modaux de plus de 90 ha (PIPA notamment)

-les potentialités à étudier pour le moyen et le long terme (Ambérieu, secteur du camp des Fromentaux)

-les quartiers logistiques dans les zones d'activités économiques (bimodalité exigée)

**4- Identifier les espaces à protéger de la pression logistique**

(secteur de La Boisse est identifié comme secteur à pression)

**5- Développer l'animation du « cluster » et redéfinir la stratégie de promotion**

Action de l'Alliance Logistique créée en 1999

**6- Favoriser le développement d'une logistique plus respectueuse de l'environnement**

Le chargé de mission présente ensuite la proposition d'avis du syndicat mixte. Il s'organise autour de 4 points :

1- Au sujet des zones d'activités dédiées : la vocation des zones d'activités du territoire du SCOT BUCOPA les plus propices à l'accueil de ce type d'activité ne saurait être exclusive.

Il est essentiel pour l'essor de ces sites et le bon fonctionnement économique du territoire de respecter un principe de diversité des activités.

Rappel : ce raisonnement porté par les élus locaux a prévalu lors de l'élaboration du SCOT.

2- Au sujet de la stratégie d'accueil préconisée afin d'éviter les effets négatifs d'une offre dispersée.

Les orientations du SCOT en matière de localisation des zones d'activités identifient les zones susceptibles d'accueillir ce type d'activité (zones d'activités de niveau 1 et de niveau 2 selon la hiérarchie établie par notre SCOT). Tel est le cas des sites de la Plaine de l'Ain et de Montluel.

Le SCOT a réservé le site du camp des Fromentaux dont l'activité militaire est aujourd'hui démantelée, à des fins d'activités de transbordement rail-route.

La distinction faite le SCOT entre le site du PIPA et les zones d'activités existantes ou en cours d'aménagement sur l'agglomération d'Ambérieu-en-Bugey ou le secteur de la communauté de communes de Montluel, mériterait d'être reprise dans le projet de schéma logistique. Ces sites n'ont pas la même ambition et ne disposent pas la même disponibilité foncière.

Ne conviendrait-il pas d'établir une hiérarchisation entre les sites aptes à accueillir de l'activité logistique à partir de la distinction présentée dans le schéma ? (qui du reste mériterait, d'être précisée).

3- Au sujet de l'identification des sites stratégiques :

Si le schéma identifie les sites stratégiques à l'échelle de la région urbaine on peut regretter qu'il n'identifie pas les sites « secondaires » qui correspondent à l'installation d'activités logistiques répondant à des besoins locaux et qui sont susceptibles d'avoir un rôle dans l'organisation de circuits courts de distribution.

4- Au sujet des infrastructures susceptibles d'avoir un impact sur l'offre logistique de la RUL

On regrette que l'autoroute A-48 ne soit mentionnée.

Or cette infrastructure est essentielle pour l'organisation d'une plateforme de ferroutage sur le secteur des Fromentaux et le développement de l'offre logistique sur le Parc Industriel de la Plaine de l'Ain.

Pour M. LOBIETTI, la logistique est sans conteste la forme industrielle actuelle. La demande de ce type d'activités pour des zones d'activités situées à proximité des infrastructures est bien réelle.

M. MARCOU rappelle que les élus du territoire cherchent à développer des zones d'activités qui soient en phase avec la diversité de la population active.

La logistique a beaucoup aidé le PIPA mais ce dernier n'a pas vocation à recevoir toute la logistique de la RUL.

De plus, il faut s'assurer que l'offre logistique soit en conformité avec les capacités des voiries ; à ce titre l'A-48 est un élément essentiel à la bonne organisation de l'offre logistique locale.

Le Bureau valide les éléments de contenu de l'avis proposé. Le président indique qu'il formalisera un courrier les reprenant.

---

## ► AU SUJET DU PERIMETRE DU SCOT BUCOPA

---

Le Président indique qu'il n'a toujours pas, à ce jour, reçu de réponse au courrier adressé à M. le Préfet.

Or il est indispensable que le syndicat mixte obtienne le point de vue de l'Etat sur un certain nombre de sujets avant de se prononcer sur la demande de retrait de la communauté de communes Bresse Dombes Sud Revermont.

Le Président rappelle que le Préfet s'en est remis aux travaux de la commission départementale de coopération intercommunale (CDCI).

M. FERRY soulignant que le Préfet a publiquement indiqué qu'il n'y aurait pas de regroupement autoritaire, M. CHABRY pense pour sa part que l'arsenal juridique se met en place doucement.

M. BEGUET informe que le président de la communauté de communes Rhône Chartreuse ne souhaite pas inscrire dans les compétences de celle-ci la participation au syndicat mixte du SCOT BUCOPA car il ne sait pas si la communauté de communes ne se rapprochera pas à terme du SCOT de Belley.

Pour le Président, le périmètre du SCOT BUCOPA est plutôt cohérent. Il souligne que toute réflexion d'aménagement, pour être pertinente, doit être menée à l'échelle d'un territoire suffisamment vaste. Remettre en cause le territoire du BUCOPA c'est remettre en cause le document SCOT et son application selon lui.

Il rappelle que le syndicat mixte n'ayant pas statué dans les 3 mois qui étaient impartis, son avis est donc réputé défavorable.

---

## ► QUESTIONS DIVERSES

---

### 1/ Lettre d'information du BUCOPA

Le Président informe qu'une lettre d'information et de présentation du BUCOPA est en cours d'élaboration. Il sera possible de la télécharger et de la recevoir par courrier électronique.

### 2/ PLU de Château-Gaillard

Le chargé de mission indique que le PLU de Château-Gaillard ; il fait part de l'intérêt du travail en cours qui intègre bien les préconisations du SCOT.

### 3/ PLU de Priay

Le chargé de mission informe que les services de l'Etat ont rendu un avis défavorable au projet de PLU de Priay.

Au terme de la séance, le Président propose que la prochaine réunion de Bureau et du groupe de travail se déroule sur la commune d'Ambérieu-en-Bugey le 07 mars 2006 prochain.