

## GPRÀ Salaise Sablons

### Compte-rendu de la réunion de lancement du 1<sup>er</sup> décembre 2011

Salle des fêtes de Chanas. Rencontre animée par M. Olivier TURQUIN

#### Intervention de M. Jean-Louis GUERRY

*Maire de Chanas*

Le Maire de Chanas accueille les participants en se félicitant que cette rencontre ait pu se faire dans sa ville. C'est l'occasion pour lui de rappeler l'engagement de Chanas dans le projet autour de la ZIP de Salaise Sablons, et d'espérer que ce nouveau développement permettra de combattre quelques fermetures de services publics comme le bureau de Poste, tout récemment.

#### Intervention de Daniel RIGAUD

*Président du Syndicat Mixte de la ZIP de Salaise Sablons  
Conseiller général de l'Isère*

Daniel RIGAUD rappelle que la zone industrielle de Salaise Sablons représente un enjeu régional. Un syndicat mixte a été créé associant RRA, CG38 et CCPR pour développer le site de manière concertée et coordonnée.

L'ambition affichée est de créer sur cette zone 2000 emplois sur 10 ans, ce qui nécessite des investissements colossaux.

Le sens de la réunion de ce matin est le suivant : on ne peut porter un projet tel que celui-là seuls et il faut réfléchir à l'échelle d'un bassin qui associe les départements voisins.

La Communauté de Communes du Pays Roussillonnais a posé sa candidature à un Grand Projet Rhône Alpes (GPRÀ) et il remercie que la Région ait accepté d'engager la réflexion.

Beaucoup de partenaires sont d'ores et déjà impliqués et présents ce jour : Communauté de communes et communes membres, collectivités voisines, Syndicat Mixte Rhône PLURIEL, Agence d'Urbanisme, SCOT, etc.

#### Intervention de Hervé SAULIGNAC

*Vice Président du Conseil Régional délégué à l'Aménagement des Territoires, aux Espaces Rhône Alpes et aux Grands Projets  
1<sup>er</sup> Vice Président du Conseil général de l'Ardèche*

Hervé SAULIGNAC remercie les élus ainsi que Mme la Secrétaire Générale de la Sous-Préfecture de Vienne de leur présence. Il rappelle que la position de ce territoire est vraiment centrale, « Vous êtes au milieu de tout ! » avec une facilité d'accès depuis Lyon comme depuis l'Ardèche. Fleuve,

rail, route... font que ce territoire est compliqué, mais précisément intéressant. La question que posait M. Jean-Louis Guerry sur la disparition de la Poste à Chanas montre que la présence des services revêt une importance réelle sur les territoires et ce dossier peut tout à fait être abordé dans le GPRA.

Il fait le parallèle avec les procédures CDDRA qui sont assez généralistes : dans un cadre global fixé par la Région, ils permettent d'accompagner des actions diverses.

Il déplore que, la crise aidant, les CDDRA soient de plus en plus tournés vers le fonctionnement et moins vers l'investissement, ce qui est contraire à leur objectif initial.

L'aménagement des territoires au sens de sa délégation consiste en la mise en place des contrats de développement Rhône Alpes, mais aussi et surtout le déploiement du Plan Rhône et des GPRA, qui ne sont pas un second CDDRA, mais un contrat passé avec les territoires (deux ou plusieurs parties contractualisent autour d'un projet bien identifié). Souvent, lors de l'élaboration d'un GPRA, les acteurs susceptibles d'y intervenir ont la tentation naturelle de récupérer des crédits pour leurs propres projets, mais il faut que l'objet du GPRA soit plus resserré qu'un CDDRA et que les actions menées soient identifiables en tant que déclinaison évidente. Il souligne également que nous sommes sur un territoire bénéficiant d'une histoire industrielle et portuaire, avec un débat sur la logistique, l'écologie industrielle, etc. La difficulté va être de choisir (et donc renoncer à certains objets). L'intérêt de ces procédures est qu'elles sont souples, moins compliquées que les procédures CDDRA.

Hervé SAULIGNAC précise qu'à l'heure actuelle, il va être difficile de définir la gouvernance du GPRA, car elle dépendra de l'objet (éco-industries, fret, intermodalité fleuve / rail...). Il faudra définir dans le protocole les objectifs d'excellence qui sont visés pour le territoire, les actions claires qui vont concrétiser ce projet, quelques éléments de stratégie et retombées pour le territoire.

Une fois que les acteurs se sont rencontrés et se sont mis d'accord sur l'objet, la gouvernance arrive naturellement. L'erreur serait de confier la gouvernance à une structure porteuse dont le périmètre d'intervention serait restreint.

Le GPRA mobilise des acteurs publics, mais aussi privés. La Région figure au rang des partenaires et fixe un cadre, mais n'a pas vocation à définir le contenu du GPRA, dont les axes doivent être définis par les élus. Hervé SAULIGNAC voit en la ZIP un potentiel énorme en matière de foncier, une proximité de l'agglomération lyonnaise, des industries chimiques et un territoire qui s'est déjà mobilisé.

La Région considère donc qu'il y a de quoi faire émerger un GPRA. D'autres ont été mis en œuvre dans la Drôme (Pôle d'Eco-toxicologie de Rovaltain, Biovallée), l'Ardèche (Grotte Chauvet, pour augmenter les chances d'accéder à la labellisation « Patrimoine mondial UNESCO »), la Loire (Design dans la Cité à St Etienne). Il regrette que dans certains cas, la dynamique locale provoquée par le GPRA aurait eu lieu sans cette aide ; c'est donc selon lui un bilan plutôt mitigé. Le GPRA Franco Valdo Genevois est en cours de démarrage, ainsi que celui du Nord Isère qui fait suite à une dynamique ancienne autour de la ville nouvelle (passage de la ville nouvelle à la ville durable).

Il faut tirer profit de toutes ces expériences menées pour constituer le GPRA Salaise ; par exemple sur Chauvet la question centrale est « en quoi le projet permet d'augmenter les chances d'accéder à la labellisation patrimoine mondial de l'UNESCO ? » ce qui permet de cribler les financements, le risque pouvant être en effet le foisonnement de projets et donc la dispersion / dilution de

## Mission de préfiguration du Grand Projet Rhône-Alpes

l'intervention des collectivités. Pour Salaise, il conviendra de parvenir à répondre à la question : « quelle valeur ajoutée la Région insufflera-t-elle au projet que le territoire n'aurait pu apporter ? »

Les partenaires qui signent le GPRA doivent s'engager également dans le cadre de la maquette financière aussi bien dans la phases d'élaboration du protocole (appui logistique, suivi administratif, ingénierie ...) que dans la phase de mise en œuvre par le portage ou le cofinancement d'actions. Il n'y a pas de périmètre GPRA, mais une collectivité peut être amenée à financer un équipement qui n'est pas directement sur le territoire. Ex : Chauvet associe la Drôme avec une action de promotion associant un partenaire privé.

Il appartient au territoire de déterminer les personnes qui doivent faire partie de la gouvernance.

Sur le champ des études, il faut à son sens faire une synthèse de celles qui ont été faites avant d'en engager d'autres.

Un GPRA réussi est un GPRA dont on peut dire « ce projet a été réalisé grâce à la rencontre entre des dynamiques régionales et locales ». Il nécessite de veiller à toujours être dans l'opérationnel.

Il reste bien entendu ainsi que les services de la Région à disposition des acteurs du territoire pour répondre aux questions qui pourraient émerger.

### **Intervention de Emmanuel CELLIER**

*Chargé de mission – Réseau des Agences d'urbanisme de Rhône Alpes*

Le réseau des Agences d'urbanisme de Rhône Alpes travaille depuis plusieurs années aux côtés de la Région dans le cadre des GPRA.

Le travail des Agences dans le cadre de la préparation du protocole a consisté en une synthèse de l'existant en termes d'état des lieux, monographies, problématiques, études, etc.

Concernant le territoire : on trouve 65 communes, 75 000 habitants dans un rayon de 10km autour de la ZIP, mais 115 communes et 175 000 habitants dans un rayon de 20 km, donc un véritable bassin de vie.

4 communautés de communes se situent quant à elles dans un périmètre de 10km, 14 dans un rayon de 20 km.

L'Agence présente une esquisse des impacts que peut avoir le GPRA sur le bassin de vie autour de la ZIP, par le biais d'une carte présentant les migrations domicile-travail à ½ heure de la zone. Un travail conjoint entre les Agences d'urbanisme et un groupe d'étudiants (Master Ethique et Développement Durable de Lyon 3) va être mené par le biais d'entretiens avec les acteurs du territoire, pour alimenter la rédaction du protocole.

Beaucoup d'éléments de connaissance peuvent être tirés du SCOT Rives du Rhône, sur les questions de développement économique et de structuration de la polarité urbaine. Comment mieux répartir les nouvelles populations sur les secteurs déjà urbanisés. Les questions essentielles selon lui sont les suivantes :

- quel positionnement de la ZI sur le territoire (30% des emplois industriels), en lien avec les Z.A. déjà présentes dans la moyenne vallée du Rhône

- quel lien avec le Comité des Ports et la chambre de commerce ?
- Comment atteindre une programmation cohérente du développement commercial, pour une bonne articulation entre accueil de nouveaux habitants et services ?
- Quelle organisation des transports sous l'angle intermodal ?
- En termes de mobilité, comment mieux accéder aux Z.I. / Z.A. et organiser l'offre en conséquence ?
- L'emprise de l'activité agricole nécessite de prendre en compte en tant que telle cette activité afin qu'elle ne soit pas impactée négativement par la dynamique GPRA
- Sans oublier la question transversale de la ressource en eau, qui peut même constituer l'un des objectifs d'excellence du GPRA

### **Intervention de Gérard LERAS**

*Région Rhône Alpes - Conseiller spécial délégué aux politiques foncières  
Trésorier du Syndicat Mixte de la ZIP.*

Gérard LERAS souhaite tout d'abord faire part de discussions qui ont eu lieu au sein du Syndicat Mixte de la ZIP qui, il le rappelle, intervient uniquement sur le périmètre de la ZIP. Dans l'idée du GPRA, il y a nécessité de prendre en compte la manière dont la ZIP va avoir des effets positifs ou négatifs sur le territoire alentour. Il partage le fait qu'il n'y ait pas de périmètre prescrit, car les impacts de certains projets peuvent parfois dépasser les frontières institutionnelles des territoires sur lesquels ils ont émergé.

Concernant les 300 hectares de la ZAC et le parti d'aménagement arrêté par le Syndicat Mixte il y a un an, les impacts dépassent le territoire de la CCPR. Les éléments majeurs suivants doivent présider à son sens aux réflexions :

1- Dans ce secteur avec une industrie très forte, mais avec un accompagnement qui par le passé n'était pas nécessairement à la hauteur des enjeux (nuisances pour les riverains en particulier), il convient de prendre le contre-pied afin de faire de Salaise Sablons une vitrine de l'industrie du 21<sup>ème</sup> siècle. Le développement économique et la création d'emplois doivent s'accompagner d'une maîtrise des impacts environnementaux. Il s'agit d'écrire une histoire industrielle et environnementale renouvelée.

2- Si les acteurs réussissent collectivement à faire en sorte que la ZIP réponde aux exigences actuelles, nous pourrons assister à une relocalisation des entreprises du secteur vers la ZIP. C'est pourquoi il convient de conduire une action concertée pour éviter le « déménagement du territoire » dans certaines zones. Une vraie globalité de raisonnement est à assurer.

3- Réaliser une véritable opération de report modal des marchandises vers le rail et le fleuve, avec à Salaise le seul endroit du bassin rhodanien où on peut faire cette intermodalité fleuve / Rail / route. Le GPRA offre la possibilité de travailler à la mise en place des conditions nécessaires avec les entreprises. On doit donc collaborer avec les autres zones d'activités du bassin, qui peuvent parfois même être situées à 50 ou 80 km, pour éviter les concurrences et renforcer les complémentarités. Et les engagements pris par les entreprises à effectuer ce report modal devront être précis et contrôlables.

4- Transport des personnes et liaisons quotidiennes domicile – travail : c'est une thématique

## Mission de préfiguration du Grand Projet Rhône-Alpes

d'autant plus importante que la ZIP ne comportera pas d'habitat. La question d'intermodalité se pose aussi, mais pour les personnes. Des questions telles que « doit-on rouvrir la gare de Salaise ou renforcer celle de Péage de Roussillon ? » sont déterminantes.

5- Les liaisons avec Annonay sont également à aborder. Le GPRA doit se concentrer sur les besoins / enjeux essentiels. Les liaisons est/ouest et la traversée du Rhône en font également partie.

6- La dernière carte des Agences d'urbanisme reflète une question importante : avec la ZIP, on doit veiller à la sobriété foncière. Sur la ZIP, il faut des superficies très importantes de zones agricoles et environnementales pour implanter des entreprises ; nous sommes donc en contradiction avec les objectifs de la politique foncière régionale. « Comment compenser ? » est une question pertinente, mais au-delà du simple dédommagement des agriculteurs il faut aussi, sur un bassin élargi, mettre en place une compensation en allant chercher de nouvelles valeurs ajoutées (autres productions, économie courte de proximité, approvisionnement des cuisines collectives, etc.). L'objet est donc de compenser les terres ouvertes à l'industrie par une amélioration des revenus agricoles sur un secteur plus large.

Il y aura bien entendu des Commissions qui travailleront à l'élaboration des actions, mais il souhaitait donner quelques pistes. D'ores et déjà, il convient d'anticiper, de voir loin et large.

### Intervention de Michel WILSON

*Chargé de mission Grand Projet Salaise*

Un GPRA est un projet participatif. Le contenu viendra des acteurs associés ; on se donne pour objectif d'adopter le protocole avant l'été (texte validé fin mars, avec des thématiques abordées dans le cadre de Commissions).

Il ne faut pas hésiter à associer d'autres acteurs qui ne seraient pas présents aujourd'hui. Nous comptons sur les présents ce jour pour élargir à tous les acteurs intéressés.

Les premières commissions se tiendront autour du 10 / 11 janvier, organisées en lien avec la CCPR, le Département et la Région.

### Temps d'échange et de débat

**Jacques MEHU, Professeur à l'INSA de Lyon et Directeur de la plateforme régionale PROVADEMSE**, intervient sur la question de l'écologie industrielle. Dans le cadre d'un projet emblématique comme celui qui est en réflexion, il est important de capitaliser les expériences déjà menées sur le territoire, ainsi que des expériences telles que l'audit actuellement réalisé par l'ADEME relatif à la capitalisation de la gestion des déchets sur 240 zones d'activités.

Il cite l'exemple du Parc de la Plaine de l'Ain, qui a une dimension comparable à celui de la ZAC de Salaise Sablons, et pour lequel il est très difficile d'amener des entreprises très bien implantées localement à modifier leurs pratiques sur de nouveaux cahiers des charges (gestion de l'énergie, des ressources, etc.). Actuellement, de nombreuses entreprises recherchent des zones avec une dynamique d'accueil, une logique de fonctionnement, des services et fonctions mutualisés. Un cahier des charges ambitieux permet donc bien souvent d'améliorer l'attractivité.



**Jean-Claude TOURNAYRE** *Président de la CC bassin d'Annonay* est heureux de participer à cette réflexion, qui rejoint la dynamique initié par la CCI locale. Il rappelle que les entreprises du bassin d'Annonay utilisent le transport fluvial et que l'élargissement du Pont-rail de Chanas est d'intérêt régional, ainsi que la question de flux de transit des camions. La fusion des deux SCOT (Annonay et Rives du Rhône) va également dans le bon sens pour une vision globale et cohérente du territoire. Une entente (nommée TRIDAN – Trans Rhône Isère Drôme Ardèche Nord) a été créée la semaine dernière pour conforter la réflexion interterritoriale.

**Josiane XAVIER (CCPR) – Présidente de la Réserve naturelle de l'Île de la Platière** qui est au cœur du site. Même si le foncier est important pour développer l'économie, elle estime que la ressource en eau et la biodiversité sont essentielles pour ce territoire.

**Jean Paul COLEON ? CCI NI.** Il rappelle que la CCI est gestionnaire du Port de Salaise et demande si les entreprises ont été invitées et peuvent-elles s'inscrire aux commissions. Il exprime un très grand intérêt pour cette démarche à laquelle il souhaite participer à tous niveaux.

**Michel WILSON, pilote du Grand Projet** rappelle que les entreprises ont bien été invitées, même s'il n'y a pas de garantie d'exhaustivité des fichiers, et qu'elles sont les bienvenues dans la démarche. Le soutien de la CCI sera précieux pour les contacter.

**Gérard BANCHET, Maire d'Ampuis, Président de la Communauté de Communes** expose que son territoire est près d'aboutir très prochainement avec les élus d'Annonay sur un projet commun. Il confirme effectivement la question de l'espace protégé et de ses incidences sur un projet de fret européen. Les élus souhaitent s'opposer à l'utilisation des voies de la rive droite du Rhône qui traversent les villages pour le transit de fret. Il a été question de l'accès par le fleuve, le rail, la route, mais comment est imaginé l'accès de cette zone par la voie ferroviaire ? Il souligne enfin que le SCOT Rives du Rhône est l'un des plus compliqués de France (5 départements, territoire de confins...)

**Daniel RIGAUD** insiste sur tout le travail entrepris et qui préexiste (évoqué par les intervenants précédents), avec la nécessité de prendre en compte l'existant et d'améliorer les choses sur les plans environnementaux, mobilité, etc. en conciliant qualité de vie et développement économique. Cela prend du temps en termes de débat politique. Dans ce secteur il y a des contraintes, mais qu'il faut transformer en atouts. Une grande communication est encore à faire sur l'aménagement de la ZIP et le GPRA, qui doivent être une vision partagée.

Il conclut sur le fait que l'on est toujours à la recherche de nouvelles idées et qu'il n'y a pas d'étapes, qu'il faut tout prendre en compte en même temps (acquisitions foncières, démarche de ZAC, travaux ferroviaires, élargissement du pont SNCF qui sera inauguré début 2013...).

Bien sûr, il y a beaucoup de monde à mobiliser, mais on a besoin du concours de chacun.

**Hervé SAULIGNAC, Vice Président de la Région Rhône Alpes** insiste sur le fait que même si l'objet du GPRA part de la ZIP, c'est une procédure de territoire et il faut être dans l'anticipation des perturbations et incidences qui peuvent intervenir. La Réserve Naturelle présente sur ce territoire est fondamentale pour la sauvegarde de la biodiversité; il n'y aurait pas de GPRA ni de

## Mission de préfiguration du Grand Projet Rhône-Alpes

développement durable si on ne la prenait pas en compte. Il n'est donc pas question de porter atteinte à cette réserve mais montrer qu'il est possible de concilier développement économique et environnement. Il lui apparaît d'autre part difficile d'associer l'ensemble des entreprises, mais leurs représentants consulaires sont plus que souhaités dans l'élaboration du protocole.

Quant à la question de la rive droite : un GPRA n'est pas déconnecté de son environnement réglementaire et procédural. Donc une articulation est à avoir avec le Plan Rhône, qui comporte d'ailleurs un volet transport, les projets des Communautés de Communes, les SCOT, etc. Le transport fluvial sur le Rhône a sensiblement évolué ces dernières années mais reste toutefois encore marginal en termes de part modale.

**Gérard LERAS, Conseiller Spécial Délégué aux politiques foncières** précise que le transport ferroviaire sur la rive droite du Rhône est constitué, à l'intérieur de la zone, de deux équipements ferroviaires : celui qui dessert OSIRIS et celui qui dessert la commune. Pour les trains de marchandises, l'enjeu est de définir comment entrer et sortir de la ligne PLM (Paris Lyon Marseille) avec un impact minimisé sur la circulation des trains.

Quant au pont de St Rambert d'Albon, les réflexions sur ce qu'il est souhaitable de faire ne peuvent pas être menées en vase clos.

**Mme Sabine RECHARD LERICQ GRETA Nord Isère :** pose la question de la possibilité d'inclure la responsabilité sociale et sociétale des entreprises dans le GPRA (éducation, formation, intégration des populations handicapées aux entreprises) ? Quelle place pour l'humain dans les entreprises, dans le GPRA ? Elle propose de s'inspirer de la nouvelle Norme internationale ISO 26000.

**Hervé SAULIGNAC, Vice Président du Conseil Régional** répond que les formations et l'insertion constituent l'un des piliers du développement durable dont on ne peut s'affranchir. Mais quant à savoir si ce doit être un élément structurant du GPRA : c'est au territoire de le dire, mais dans ce cas la question est « quelle est l'excellence recherchée ? ». C'est possible, mais à structurer.

**Gilles DUREL (CNR) :** La CNR a la maîtrise foncière sur une centaine d'hectares de la ZIP. Sur ce total ; 60% sont occupés par des entreprises qui sont toutes utilisatrices de transport fluvial. Sur les 40 hectares restant à aménager, la CNR est ouverte à toutes les suggestions, tout aménagement, y compris ferroviaire. Les trois modes présents font qu'il y a peu de trafic routier généré par les activités des entreprises présentes sur les emprises CNR. La CNR confirme sa participation au COPIL.

**Daniel RIGAUD, Président du Syndicat Mixte de la ZIP** précise que cette dernière a mis en place un comité d'orientations stratégiques qui rassemble la CNR et les entreprises de la zone (SNCF, VNF, OSIRIS, ...). Les territoires voisins ont aussi des idées à amener ; l'ensemble des acteurs va trouver sa place dans le GPRA, car c'est un projet qui va modifier les conditions de vie dans les 15 à 20 ans.

Dominique DOREL, PDG de DELMONICO-DOREL : fournisseur de matériaux et utilisateur systématique du transport fluvial prend pour exemple son entreprise, qui est active sur les

## Mission de préfiguration du Grand Projet Rhône-Alpes

départements de l'Isère, Drôme et Ardèche. La liaison routière n'est selon lui pas à négliger pour la desserte des territoires clients : elle reste incontournable et sa qualité est fondamentale pour desservir certaines zones du territoire (Annonay). Dans l'attente que la CCI Isère mette en place les infrastructures nécessaires, il est possible de recourir au Port de commerce de Valence qui est compétent sur les conteneurs.

**Erwann BINET, Vice Président du Conseil Général de l'Isère** revient sur la question de la rive gauche et du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise. Il faut bien dissocier le CFAL et le rail à l'intérieur de la ZIP, en gardant à l'esprit que des entreprises qui remplissent des wagons d'1km de long ne sont pas fréquentes. On ne peut pas d'autre part attendre 2030 avant de développer la ZIP. Le GPRA est donc très important pour le territoire, comme liant entre les confins de chacun des départements. Il partage le fait qu'il faille coordonner les actions, sans toutefois faire refaire par le GPRA une expertise qui est déjà engagée par ailleurs.

**Hervé SAULIGNAC, Vice Président du Conseil Régional** observe que, compte tenu de la dimension du GPRA, le CG38 est un partenaire qui s'impose. La Région a des politiques de droit commun hors GPRA. Il s'agit donc bien de voir quelle peut être la plus-value du GPRA, en identifiant les faiblesses et difficultés actuelles, notamment des dispositifs tels que le CTEF et les autres dynamiques de territoire.

**M. Jean Roger RAINIER, Président du Conseil Local Développement de Rhône PLURIEL et Vice Président à la CCI-R** explique qu'il y a une interaction entre décideurs et financeurs, mais aussi avec la société civile. Sur le report modal, on entend par exemple la volonté de bien utiliser le fleuve et ses rives, avec l'enjeu que le fleuve soit utilisé par ceux qui ont besoin d'y être. Si on demande aux entreprises de s'investir dans le rail et le fleuve, il faut que l'offre technique existe, avec un équilibre économique à la clé. On a donc intérêt à consulter les entreprises existantes pour définir le cahier des charges des infrastructures à réaliser. Enfin, on a cité le sud, mais il y a nécessité de complémentarité également avec les ports au nord, en premier lieu desquels Edouard Herriot et Villefranche-sur-Saône, sur un secteur en pleine métropolisation.

**Francis CHARVET, Président de la CCPR** se félicite que l'on soit entré dans une phase active du GPRA. La commune en avait fait en premier lieu la proposition, reprise par le syndicat mixte et la CCPR. Les choses sont compliquées au niveau administratif, mais les exemples de Rhône PLURIEL et de l'entente territoriale TRIDAN montrent que l'on peut travailler ensemble. Il remercie la Région et le Département de leur appui dans cette démarche. Il renouvelle son souhait d'avancer sans recommencer de nouvelles études.

L'axe Annonay - Beaurepaire avait été identifié comme important pour la moyenne vallée du Rhône dans le cadre de l'étude éponyme.

Dans le SCOT, cet enjeu a été repris et tout le monde est conscient que le besoin est dorénavant de ne pas « déshabiller » le bassin d'Annonay et de Beaurepaire, mais de passer à un nouvel équilibre. Il remercie l'Agence d'urbanisme d'avoir repris les documents sur lesquels le territoire travaille depuis plusieurs années et qui servent de base commune pour l'ensemble du territoire.

**Daniel RIGAUD, Président du Syndicat Mixte de la ZIP**, ajoute que l'on a bien conscience que la route est importante. Le Schéma d'aménagement de la zone a été défini, mais il y a encore



beaucoup de travail à faire.

**Cyril HARPET enseignant chercheur à l'Ecole des Hautes Etudes de Santé Publique** estime que le cumul des études faites sur le territoire est important mais qu'il est essentiel d'avoir en parallèle une vision prospective. Une étude permet de faire un état des lieux, mais la capacité à se projeter nécessite de changer les regards et souvent les recherches permettent justement de « décaler » ce regard. Il faut travailler notamment dans l'optique d'impliquer la jeunesse montante, qui connaîtra et vivra le territoire d'ici à 50 ans.

Il pointe également l'exigence sur le plan de la santé publique et de l'environnement, trop souvent peu abordés dans les GPRA. On doit passer aujourd'hui à des aménagements qui permettent d'anticiper les effets négatifs sur la santé et l'environnement. Les pouvoirs publics ont, dans ce domaine, une responsabilité vis-à-vis des populations.

## CONCLUSIONS

**Daniel RIGAUD, Président du Syndicat Mixte de la ZIP Salaise Sablons**

On est à une étape décisive, assez enthousiasmante. Michel WILSON a (courageusement ?) défini des dates et un calendrier. Il est bien entendu difficile de concerter sur les dates pour chacun et il faut avancer sur le projet.

Il remercie également les personnels administratifs et techniques pour cette réunion qui s'est déroulée dans de très bonnes conditions.

**Hervé SAULIGNAC, Vice Président du Conseil Régional**

Les quelques enseignements essentiels de cette matinée : on a ouvert le débat et la réflexion qui doivent mener au protocole, qui ne sera pas uniquement sur les champs de l'économie, de l'environnement et des transports. Ce territoire est complexe du point de vue organisationnel (déplacements, politique économique et de développement) ; le GPRA peut modestement se positionner comme élément de réponse sur des enjeux stratégiques afin que l'aménagement de la ZIP ne rajoute pas de problèmes mais puisse irriguer le territoire et répondre aux interrogations des élus des communes et intercommunalités situées à 10 ou 20 km de la ZIP. La desserte fine du territoire par le rail, le fleuve et la route peut éventuellement être un axe de réflexion.

Il alerte sur le fait qu'une ZIP telle que celle de Salaise peut aussi être un élément perturbateur, qui anémierait son territoire. Le problème est donc bien d'anticiper, de la même manière que dans le cadre de la métropolisation il ne faut pas que les territoires soient vidés de leurs économies, services, etc.

Les Conseils Locaux de Développement seront bien entendu associés à la démarche et les services de la Région ainsi que lui-même sont à votre disposition pour répondre à vos questions.

Il ajoute que si la date proposée par Michel WILSON n'est pas respectée, ce n'est pas grave : l'essentiel est qu'il y ait la plus large adhésion possible et que personne ne soit laissé « sur le bord de la route ».

Mme Pascale XIMENEZ, Secrétaire générale de la Sous-Préfecture de Vienne et représentant M. le Sous-Préfet, observe qu'il s'agit d'un projet territorial et inter-territorial. L'Etat sera aux côtés des élus pour mener à bien ce projet dans une démarche de co-construction, en mobilisant des partenaires publics et privés. L'Etat souhaite faciliter le projet d'excellence en aidant les démarches

# Rhône-Alpes Région

## Mission de préfiguration du Grand Projet Rhône-Alpes

administratives et se propose d'apporter toutes les réponses nécessaires aux questions que se posent les acteurs.

Olivier TURQUIN, Consultant, conclut que le projet semble dorénavant sous de bonnes augures. Il remercie les personnes présentes.

[Cliquez pour retourner à l'article](#)