Territoire et Patrimoine
4 quai Mounier
38000 Grenoble
04.76.42.54.13 ; 06.80.94.04.26

Grenoble, 3 juillet 2012

L'association Territoire et Patrimoine approuve globalement les orientations du SCoT arrêté en décembre 2011.

Partie I. « Préserver et valoriser durablement les ressources naturelles et paysagères, [les] trames verte et bleue, les conditions de développement de l'activité agricole et sylvicole ».

Nous approuvons cet objectif global et ses déclinaisons.

1.1. « préserver les espaces naturels, agricoles et forestiers, et favoriser des conditions durables de développement des activités et usages associés ».

- « protéger les espaces agricoles, naturels et forestiers ».

Remarque 1. Nous sommes réticents sur la possibilité donnée à ces espaces de recevoir « des équipements de production d'énergie renouvelable », en n'interdisant que le photovoltaïque. Cela laisse le champ libre à des équipements de type « ferme éolienne ».

- délimiter ces espaces à l'échelle de la parcelle, définir ainsi les limites des « espaces potentiels de développement » et faire de ceux-ci, « ressource rare et non-renouvelable », une utilisation parcimonieuse ;
- apporter un soin particulier au traitement des espaces de contact ville-campagne, des fronts urbains.

Remarque 2. Les espaces de transition entre différents modes d'occupation du sol méritent une attention particulière car ils sont susceptibles d'associer de manière désordonnée des éléments de chaque mode. Il est bon que les préconisations soient multiples : limite franche, préservation des éléments de continuité, appui des lisières urbaines sur des espaces plantés ou des compositions architecturales de qualité, … Cette panoplie permet de choisir et combiner les solutions.

- « préserver l'intégrité des espaces ouverts de plaine »,
- « encadrer l'urbanisation des espaces ouverts de coteaux en balcons et terrasses et des bassins d'élevage ».

Remarques 3. Par ces deux préconisations, le SCoT répond aux volontés, à la fois complémentaires et contradictoires, de freiner la périurbanisation et de promouvoir la densification. Les intérêts individuels et collectifs, en effet, s'opposent. La périurbanisation est collectivement regrettable et individuellement recherchée ; la densification est collectivement souhaitable et individuellement regrettée.

Le SCoT évite d'adopter une attitude tranchée de deux façons. D'une part en jouant sur les diversités topographique, paysagère et fonctionnelle des territoires, en distinguant plaines et coteaux, et en donnant à chacun des règles différentes en matière d'urbanisation, en l'interdisant ou en la permettant tout en l'encadrant.

D'autre part en souhaitant une délimitation des zones urbanisables au sein des espaces potentiels de développement, « en compatibilité avec les orientations et objectifs […], en matière de répartition de la production de logements, de localisation prioritaire de l'offre de logements et de l'activité économique, d'intensification du développement de l'urbanisation, de limitation de la consommation de foncier non bâti (en limitant les disponibilités foncières d'espaces urbains libres aux besoins nécessaires) ». L'urbanisation est ainsi soumise à de multiples objectifs, qui seront déclinés différemment selon les secteurs (voir Partie IV).

Nous approuvons le principe de :

- reconnaître et valoriser la multifonctionnalité de la forêt.

Remarque 4. La région grenobloise est remarquable à la fois par la diversité de son couvert végétal, liée à l'étagement en altitude, et par la multiplicité de ses fonctions. C'est un élément d'importance dans l'économie, les paysages et les loisirs.

Nous approuvons les principes de :

1.2. « préserver les enjeux de biodiversité et la structuration du territoire par les trames verte et bleue»,

- en insistant sur la nécessité pour les collectivités locales de contribuer à leur préservation et/ou à leur restauration, afin d'assurer et de garantir le fonctionnement écologique du territoire ;
- en donnant des cartes de ces trames, des continuités naturelles, des corridors biologiques, que la discontinuité orographique et l'urbanisation de vallée menacent ;
- en préconisant, pour tenir compte de ces menaces, des « réservoirs de biodiversité », des « espaces de vigilance » ;
- en préservant une zone tampon inconstructible autour des cours d'eau ;
- en protégeant les zones humides ;
- en favorisant la biodiversité en ville et dans l'infrastructure verte du territoire ;

1.3. « protéger durablement les ressources en eau potable », en quantité et en qualité, en recensant les nappes d'eau souterraines, en affirmant l'intangibilité des périmètres A.E.P., en préconisant des mesures de prévention de leur pollution et d'économie de la ressource en eau potable, en améliorant la structuration intercommunale de desserte en eau potable ;

1.4. « prévenir la pollution des milieux », des sols et sous-sols, en gérant les eaux pluviales et les bassins de rétention de façon à favoriser la filtration ; en combattant les espèces invasives ;

1.5. « promouvoir une exploitation raisonnée des carrières », en préservant leur capacité de production, en favorisant le recyclage, des projets partagés de réaménagement des carrières, et en réduisant les nuisances des transports.

Partie II. « Améliorer les qualités du cadre de vie, en intégrant les exigences environnementales, paysagères, de sécurité et de santé dans l'aménagement du territoire ».

Nous approuvons cet objectif global et les façons de l'atteindre.

En protégeant et valorisant les sites paysagers remarquables ; en préservant les vues emblématiques ; les vues depuis les principales voies de communication et les ponts ; les vues sur le grand paysage depuis les espaces urbanisés ; en qualifiant les coupures paysagères vertes ; en évitant l'urbanisation linéaire le long des routes et préservant la découverte des paysages ; en préservant les vues sur le grand paysage depuis les routes touristiques, ainsi que les caractères des routes rurales et les routes « portes de massif » ; en préservant et valorisant le patrimoine bâti ainsi que l'architecture traditionnelle et le patrimoine ordinaire ou vernaculaire ; en luttant contre la banalisation des paysages urbains, notamment des entrées de ville ; en confortant les coulées vertes et la trame végétale en milieu urbain ; en valorisant également la trame aquatique et en évitant le « tout-tuyau » pour les eaux pluviales et les ruisseaux.

Remarque 5. Nous apprécions particulièrement ces chapitres. Ils attirent l'attention sur les quinze sites d'enjeux majeurs, les neuf paysages ruraux patrimoniaux, les vingt unités paysagères singulières et sites d'intérêt paysagers locaux, qui sont recensés et cartographiés, ce qui devrait contribuer à leur reconnaissance, leur protection et leur mise en valeur. Et ils confortent les évolutions actuelles vers la recherche de qualité de l'environnement.

Nous avons insuffisamment conscience du nombre, de la diversité et de l'intérêt des sites de la région grenobloise. Il faut comparer avec d'autres régions ou amener un regard extérieur pour se rendre compte combien notre région est riche et sa richesse encore mal exploitée.

Ces chapitres sur les sites, les vues, le patrimoine bâti, les trames verte et bleue n'étaient pas aussi incontournables que ceux concernant la prévention des risques majeurs, naturels et technologiques, la lutte contre les pollutions atmosphériques, les nuisances sonores, la gestion durable des déchets, les économies d'énergie, la production d'énergie renouvelable, qui répondent à des demandes partagées par les populations et les élus. Leur présence et leur épaisseur sont une avancée vers les objectifs des associations patrimoniales.

Partie III. « Conforter l'attractivité métropolitaine dans le respect des enjeux du développement durable ».

Nous approuvons cet objectif global et les façons de l'atteindre :

- en développant le tourisme sous toutes ses formes, afin de « capter » des revenus venant de l'extérieur et stimuler l'économie ;
- en confortant « le potentiel économique des stations de sports d'hiver tout en diversifiant l'activité touristique des espaces de montagne pour y favoriser l'émergence d'un tourisme 4 saisons ».

Remarque 6. Les stations de sports d'hiver sont en butte au réchauffement climatique, elles doivent le pallier par des équipements coûteux (en eau, en énergie), et certaines ont peine à subsister (friches touristiques).

Une réponse est dans la diversification de leur offre. Elle se fait par de nouvelles pratiques sportives et des animations culturelles. La diffusion du savoir est particulièrement apte à répondre au double besoin d'étalement spatial et temporel de l'activité. Tout territoire comporte un potentiel culturel qu'il faut inventorier et dont il faut sélectionner les éléments répondant à une demande sociale solvable et susceptible d'être valorisés toute l'année, afin de réduire le système des deux saisons (été, hiver), séparées par deux mortes-saisons.

Partie IV. « Equilibrer et polariser le développement des territoires pour lutter contre la périurbanisation et l'éloignement des fonctions urbaines ».

Remarque 7. La région grenobloise comporte une armature urbaine marquée par la géographie et l'histoire. La géographie a concentré les groupements humains dans les vallées,

l'histoire a transformé des bourgs ruraux ou industriels en petites villes ne constituant pas nécessairement une armature urbaine adaptée.

Nous approuvons le souhait du SCoT de « s'appuyer sur une armature urbaine hiérarchisée, pour assurer un développement urbain plus équilibré et polarisé ».

Nous approuvons le principe de hiérarchiser l'armature en plusieurs catégories, afin de « guider la structuration du territoire, la localisation du développement de l'habitat, du commerce et des équipements, ainsi que l'organisation des déplacements ».

Une hiérarchie de centres et de pôles est proposée et assortie de préconisations visant à assurer un développement équilibré des territoires. Chacun d'eux est analysé et doté d' « orientations », conformes aux principes nuancés et différenciés énoncés en Partie I.

Remarque 8. La région grenobloise n'avait sans doute jamais été l'objet d'un tel travail d'analyse et d'orientation, et ce travail, venant au moment de la recomposition des territoires, n'avait jamais été autant nécessaire.

Ces analyses et orientations permettent de :

- « définir des objectifs de construction de logements en articulation avec les objectifs de structuration du territoire et de maîtrise des besoins de déplacement » ;
- « rééquilibrer et polariser l'offre commerciale, en priorité dans les centres urbains mixtes ».

Remarques 9. Ce chapitre 3 de la partie IV, dans la mesure où la nature, la surface et la répartition de l'offre commerciale sont parmi les éléments ayant le plus évolué au cours des dernières décennies et présentant actuellement le plus de dysharmonies, est l'une des plus innovantes du SCoT.

Il propose d'organiser l'offre commerciale en définissant une typologie réglementaire, fondée sur la nature des commerces et des pratiques d'achat, en délimitant des périmètres d'influence adaptés à la nature des différents pôles et des Zones d'Aménagement Commercial.

Cela est traduit par une carte de la hiérarchie des pôles urbains pour le commerce, qui est un élément majeur du SCoT et dont les auteurs précisent que c'est un « outil de travail », qu'il « ne constitue pas une vision figée du territoire à long terme », et donc est à discuter.

Une autre carte, combinant cette proposition de « Hiérarchie des pôles urbains pour le commerce » et les « Périmètres d'influence recherchés des pôles urbains en matière de commerce », est tout aussi sujette à discussion et renvoie aux documents de planification et d'urbanisme pour « préciser les périmètres d'influence recherchés ».

Remarque 10. On touche là l'un des équilibres subtils que propose le SCoT, entre la définition d'une logique globale et l'attribution d'une marge de liberté aux collectivités territoriales de niveau inférieur. On peut y voir aussi bien une application du principe de subsidiarité qu'une difficulté à descendre aux niveaux d'ordre communal

Le Document d'Aménagement Commercial fait un arbitrage plus facile et propose une orientation claire, la « redynamisation des centres urbains ». Il la justifie. « Les territoires ont fait l'analyse des impacts négatifs des grandes zones commerciales de périphérie : dévitalisation et perte d'attractivité des centres urbains, réduction de leur diversité fonctionnelle, de leur rôle d'animation, d'échange social […], perte de moyens financiers et d'aménagement des espaces publics, … ».

Il comporte un « Schéma de stratégie générale pour la localisation des commerces », qui est sans doute parmi les premiers modèles règlementaires d'organisation du commerce d'un espace urbain, et une carte pour la délimitation des Zones d'Aménagement Commercial de différents types, qui sont également déclinés en modèles.

Remarque 11. Le chapitre le plus discuté sera sans celui visant à « concevoir une offre de déplacement qui contribue à une organisation plus équilibrée des territoires, améliore les fonctionnements urbains et les qualités du cadre de vie ». La multiplicité des objectifs justifie à elle seule qu'il soit discuté, et la question est de plus diversement traitée.

Les « orientations générales » se veulent consensuelles :
- « réduction du trafic automobile »,
- « renforcement des dessertes en transports collectifs »,
- « amélioration des conditions de déplacement et fiabilisation des temps de parcours en voiture et en T.C. ».

Les orientations spécifiques semblent également l'être : organiser l'offre et développer l'usage des transports en commun ; inciter à l'usage des modes actifs ; maîtriser le développement de l'offre routière ; favoriser l'usage des modes alternatifs à la route pour le transport des marchandises.

Toutefois, derrière ces intentions, il y a des mesures qui font débat, comme « rendre possible l'expérimentation des dispositifs de régulation de la circulation des véhicules les plus polluants et de péage urbain ou autre dispositif assimilé ». En effet le projet métropolitain de ZAPA (Zone d'Action Prioritaire pour l'Air), et l'idée de péage urbain ne font pas l'unanimité, voire sont refusés.

Le SCoT ne prend pas nettement position dans certains débats qui, depuis des années, font l'objet de projets et controverses, comme l'achèvement du contournement nord, la mise à 2 fois trois voies de l'A48, …

Analyse du handicap grenoblois et proposition de solution.

L'association Territoire et Patrimoine s'est plus particulièrement attachée, du fait de son attention pour le centre ville, à l'achèvement du contournement routier nord.

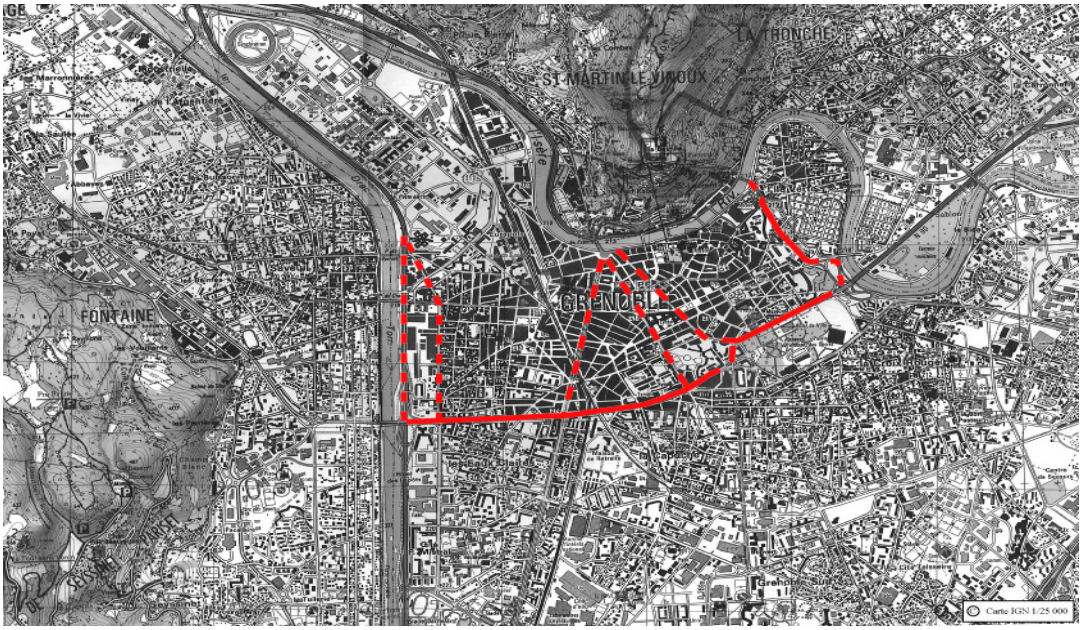
Dès la réapparition de la question, sa position a été simple : « Au plus vite ! Au plus près ! Au moins cher ! » (Bulletin du Comité de Liaison des Unions de Quartier de Grenoble, janvier 2007). Ce slogan exprime les souhaits que cette infrastructure se fasse sans tarder, ait des orifices proches du centre ville et un coût réduit.

L'association n'a cessé ensuite, dans le débat qui s'est développé, de préciser son projet. A la question implicite que posait l'enquête publique sur le Plan de Déplacements Urbains 2007-2012, elle a répondu **« Oui, mais ».**

« Oui », car l'agglomération grenobloise souffre d'un double handicap.

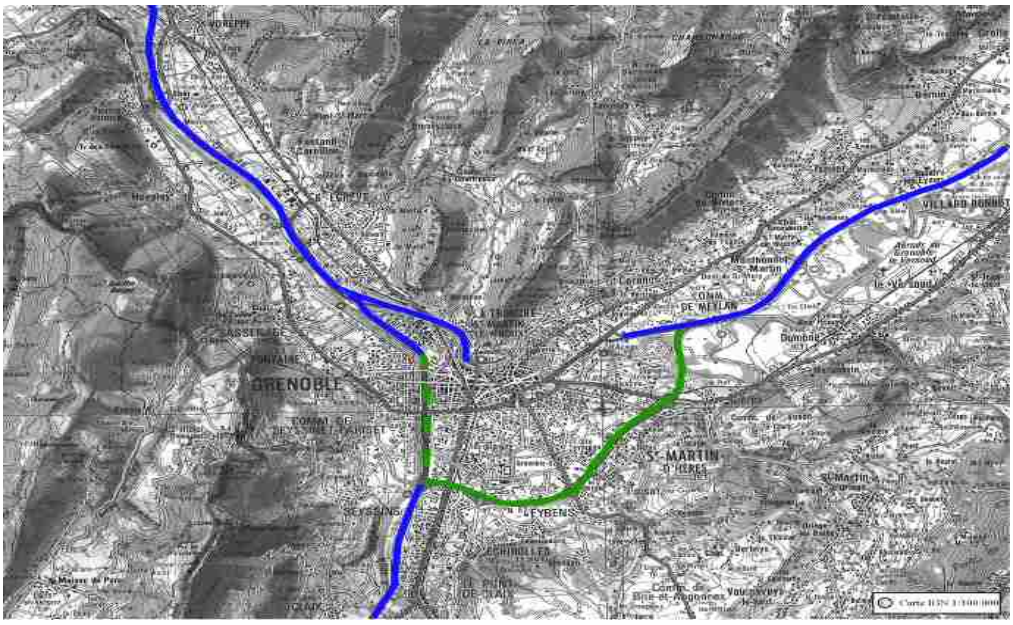
Elle manque, au niveau de la Bastille :

- d'un segment de son « ring », c'est-à-dire du boulevard circulaire généralement implanté sur la dernière enceinte et entourant l'ex-ville *intra muros*, dense, compacte et peu apte à accueillir la circulation automobile ;



Les traits et pointillés rouges correspondent, à l'est et au sud, aux voies installées sur les dernières enceintes, et, à l'ouest, à la progression de la fortification jusqu'au Drac.

- d'un segment de sa « rocade », c'est-à-dire de la voie autoroutière périphérique généralement construite lors de l'explosion urbaine de la seconde moitié du XX^{ème} siècle et desservant la ville contemporaine, discontinue et conçue en fonction de la voiture.



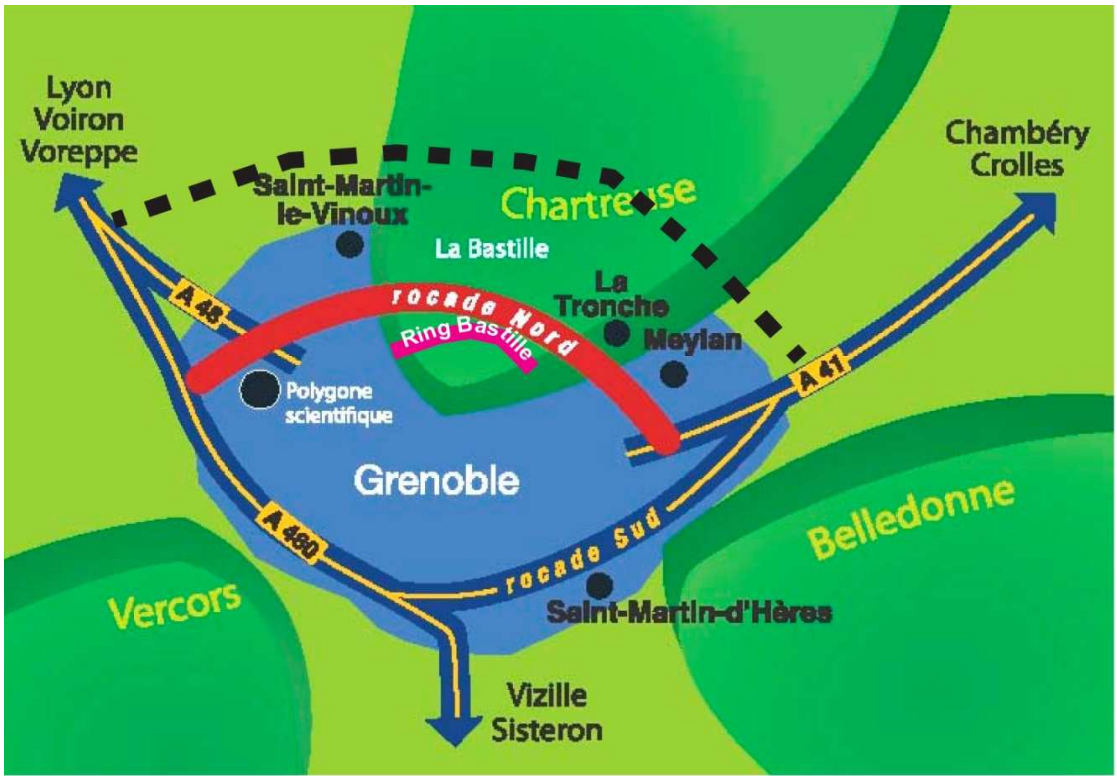
Les traits bleus sont les autoroutes, les verts les rocades. A 480 est bleu-vert.

« Mais », parce que l'association est attentive à l'argumentaire assurant que le développement des transports en commun, des modes doux (actifs) et d'autres mesures, comme le co-voiturage, permettra de réduire la circulation automobile et rend inutile de nouvelles infrastructures routières.

Dès l'automne 2007, elle proposa une réponse graduée consistant à :

- commencer par un tunnel court (dénommé « petit tunnel » par la Ville de Grenoble et « nano-tunnel » par le Conseil général), partant des environs de la porte Saint-Laurent et arrivant aux environs de la porte de France ;
- compléter ultérieurement cette infrastructure si le besoin s'avérait.

En opposition avec un tracé passant par la Chartreuse et le tracé de la Rocade Nord étudié par le Conseil général, elle proposait un « Ring Bastille », qui réglait la question du franchissement de cette étrave divisant l'agglomération en deux.



Le projet de Territoire et Patrimoine, les projets Chartreuse et rocade Nord, fin 2007.

Elle réduisait le premier handicap par la création d'un maillon routier simple entre l'Est et l'Ouest de Grenoble. Il désengorgeait le centre ville, renforçait son attractivité, dans l'esprit de l'opération « Cœur de Ville, Cœur d'Agglo », permettait le réaménagement des quais, améliorait la vitesse des transports collectifs et favorisait le développement des modes doux.

Elle proposait de prendre le temps d'observer avant de décider, à un horizon de 5 à 10 ans, s'il est nécessaire de construire une infrastructure routière réduisant le deuxième handicap.

Lors du forum du 24 septembre 2010, organisé par le Conseil général, après l'avis défavorable donné par la Commission d'enquête, et relatif aux alternatives à la rocade-Nord, que les élus avaient abondonné après cet avis, l'association présenta un projet détaillé, chiffré et accompagné d'une analyse des impacts.

Caractéristiques :

- tunnel à deux voies routières, accès gratuit,
- tête ouest à l'Esplanade, au niveau du sol (pas de viaduc) ;
- tête est en amont du pont de Chartreuse (accès rapide à l'hôpîtal),
- tunnel à deux voies, gabarit 3,20 m, largeur 10 m, section 60 m^2 :
  - . deux voies de circulation de 3,50 m,
  - . une bande centrale de sécurité de 2,00 m,
  - . deux bandes latérales de 0,50 m,
- vitesse limitée : 50 km/h ; espacement minimal : 50 m,
- débit horaire : 1000 uvp/heure/voie, soit 20 à 25 000uvp/jour.

Estimation :

- tunnel : 75 M€/km x 1,2 km :	90 M€
- accès et carrefours à feux :	25 M€
- aménagements doux connexes :	20 M€
- études, imprévus et divers :	15 M€
TOTAL H.T.	150 M€
Coût de fonctionnement :	5 M€/an

Impacts sur l'environnement et la ville:

Eau : pas d'intervention dans le lit de l'Isère, rejets traités,

Air : diminution de la pollution par rapport au trafic sur les quais, traitement et évacuation des gaz hors zones habitées,

Bruit : réduction des nuisances par rapport à l'existant,

Urbanisme : mise en valeur des quais, renforcement de l'attractivité commerciale et résidentielle du centre.

Lors du deuxième forum sur les alternatives à l'ex-projet de la rocade-nord, tenu le 27 juin 2011, au cours duquel furent analysés, sous la direction du CETE de Lyon, 41 contributions, le projet de Ring Bastille, numéroté B2, fit l'objet d'une appréciation nuancée (Forum « appel à idées ». Alternatives à la Rocade Nord de Grenoble. Rapport et Annexes. Janvier 2011). Il fut jugé « différent en termes d'ambition que celui porté par le Conseil Général. En effet, il s'agit plus d'un projet de voirie de niveau communal », alors que le projet du Conseil général visait plutôt à relier les deux branches du Y grenoblois. Le Ring Bastille complète le ring, c'est-à-dire l'anneau de voies structurantes entourant la ville dense, et reporte à plus tard l'éventuel complètement du contournement par une rocade assurant la relation entre les deux branches du Y.

Aujourd'hui, la liaison entre les deux branches et la ville peut être assurée par d'autres moyens. Le tram E va desservir la branche nord-ouest et son tracé sera jalonné de parking relais. Le SCoT envisage de mettre en œuvre, sur les deux branches et la hampe du Y, un nouveau « concept d'implantation des parking-relais ». Au lieu de les concentrer « aux limites de la zone urbaine dense, [ce qui] ne règle pas la question des bouchons pour arriver sur cette dernière, [… et] qui ne réduit le trafic automobile que sur les derniers kilomètres […], le SCoT propose de localiser les parkings relais au plus près des populations à desservir, autour des points d'arrêt des lignes métropolitaines structurantesde de transports collectifs, [ce qui] permet aux usagers de limiter autant que faire se peut la distance parcourue en voiture et de parcourir le plus de km possible en TC » (p. 230). L'importance et la structure des circulations extra-urbaines sont susceptibles d'évoluer. Il est même question, hors de la zone urbanisée, du transport par câble.

Le rapport de janvier 2011 reconnaissait d'ailleurs que « le projet [de Ring Bastille] n'est pas dénué d'avantages ». Malgré son caractère intra-urbain, il « attirerait tout de même **49 000**

véhicules en moyenne par jour *(c'est le rapport qui souligne)* ». « L'étude de la structure des trafics empruntant le projet dans la journée montre **30% de trafic interne à la métro, 41% de trafic d'échange et 29% de trafic de transit.** Il s'agit du projet proportionnellement le plus utilisé par des déplacements en lien direct avec l'agglomération » **« On peut d'ores et déjà identifier le désengorgement des quais comme atout principal** » *(c'est nous qui soulignons)*. Sa réalisation entraînerait un délestage conséquent des voies Est-Ouest qui, depuis la rocade Sud jusqu'aux quais de l'Isère, sont régulièrement engorgées.

Le projet, par ailleurs, est d'un coût raisonnable, dont l'estimation a paru « réaliste ». Il ne pose pas de problème de mise en œuvre (tunnel en matériel rocheux fiable), ni d'impact sur le paysage et le patrimoine. Il permet la réduction de la pollution et la gestion des effluents.

Même si ce n'est pas à l'échelle du SCoT que la réalisation d'une infrastructure routière est à discuter, il a paru bon de rappeler que, sur une question majeure, un projet est susceptible de répondre à ses préconisations, que nous rappelons. « **Les maîtres d'ouvrages et gestionnaires de voirie veilleront à inscrire les projets de voiries nouvelles […] dans une stratégie globale permettant de compenser l'augmentation de l'offre routière par sa réduction dans les espaces que le projet permet de délester** *(c'est le SCoT qui souligne)* ».

« En d'autres termes, les projets routiers doivent permettre de mieux répartir les trafics et d'atténuer les situations de congestion tout en s'inscrivant dans un objectif général de réduction du trafic automobile à l'échelle du SCoT. Ainsi,

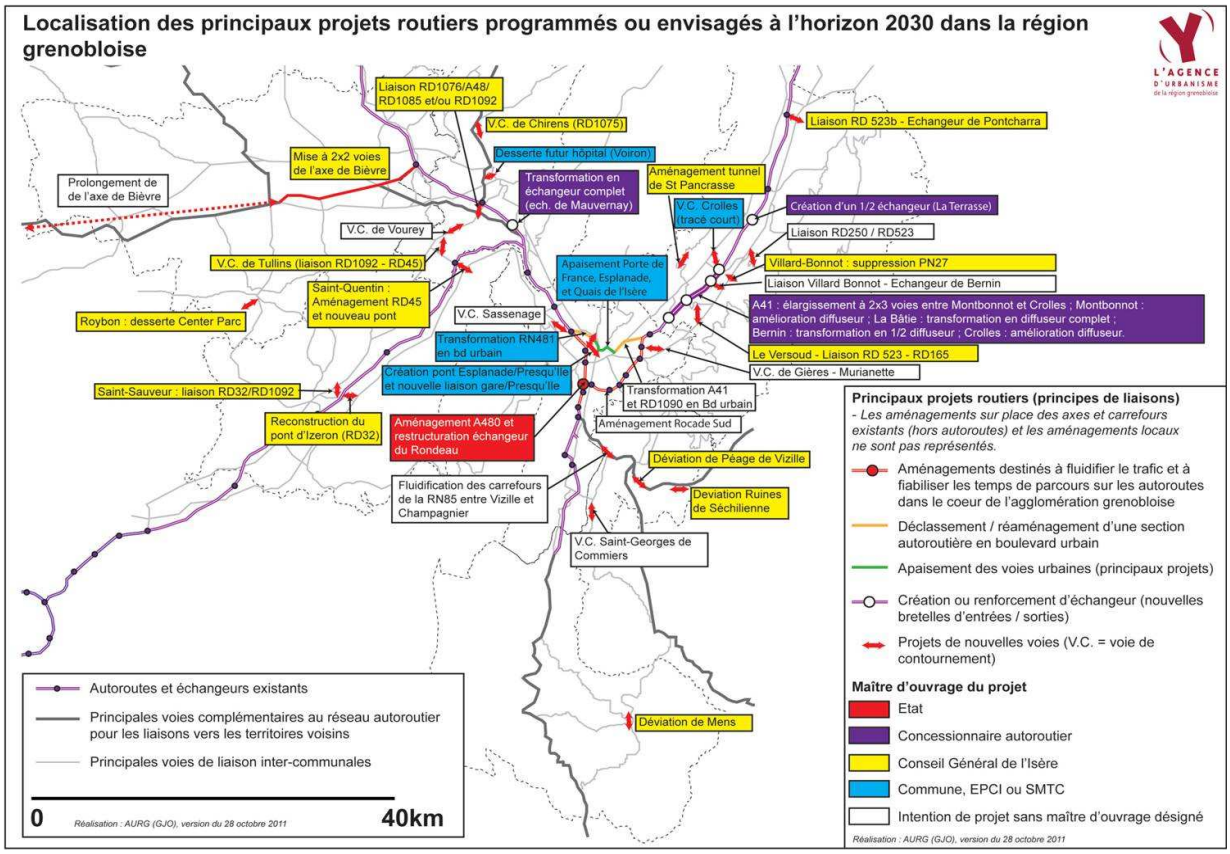
« • La réalisation d'une voie de contournement doit être accompagnée par l'apaisement et la réduction du trafic au sein des espaces auparavant traversés » (p.241)

Dans la carte ci-dessous, qui recense l'ensemble des projets routiers programmés ou envisagés, l'achèvement du contournement routier nord de Grenoble, qu'assurait le projet de Rocade Nord du Conseil général, n'est pas mentionné. Elle montre au contraire, au cœur du Y, au nœud des relations entre ses branches et sa hampe, un ensemble d'intentions :
« Transformation A 41 et RD 1090 en Bd urbain », « Apaisement Porte de France, Esplanade et Quais de l'Isère », « Création pont Esplanade/Presqu'île et nouvelle liaison gare/Presqu'île », « Transformation RN 481 [extrémité A 48 déclassée] en Bd urbain ».

Ces intentions visent plus à la requalification et à la réorganisation de l'infrastructure routière qu'à l'accroissement de sa capacité. Elles ne répondent pas au souhait de désenclaver Grenoble (STOP Bouchons), et à la demande « que le dossier SCoT prenne en compte l'amélioration des conditions de circulation routière dans la région grenobloise, en intégrant clairement, entre autres, […], la construction d'un contournemetn nord » (tract signé par 15 structures groupées autour de la CCI de Grenoble).

Le souhait d' « Apaisement Porte de France, Esplanade et Quais de l'Isère », s'il est assuré, comme le prévoit le projet de réaménagement des quais, en cours de réalisation, par une réduction de la capacité, n'atteindra pas l'objectif que souhaite le monde économique. Il entraînera au contraire une redistribution de la circulation empruntant actuellement les quais vers d'autres voies Est-Ouest, accroissant leur engorgement.

Cet apaisement est dans une couleur l'affectant à « Commune, EPCI ou SMTC », ce qui situe la réalisation du Ring Bastille, que nous proposons, à des niveaux de décision d'ordre grenoblois et/ou métropolitain. La CCI propose le financement privé. Cela exclurait la gratuité. On entre dans le débat entre financement public et gratuité, et financement privé et payant des services offerts aux automobilistes, pour la circulation comme pour le stationnement.



Carte des principaux projets routiers programmés ou envisagés (p.240).

Partie V. « Intensifier l'aménagement des espaces et renforcer la mixité des fonctions pour lutter contre l'étalement urbain et la consommation d'espace ».

Remarque 11. Malgré les contradictions, relevées dans la Remarque 3, entre les approches individuelle et collective de la densification, nous approuvons globalement l'« intensification », mais nous observons que le lien entre celle-ci et la mixité fonctionnelle n'est pas évident. La mixité ressort plutôt du refus de la mono-fonctionnalité.

Nous approuvons le principe de « poursuivre, voire accélérer, la réduction du foncier agricole et naturel dédié à l'habitat et au développement économique », et de donner aux documents d'urbanisme locaux la tâche de « privilégier le réinvestissement du tissu urbain existant (renouvellement ou densification), plutôt que la consommation d'espaces non bâtis à usage agricole ou naturel ».

Nous approuvons le partage des objectifs à atteindre entre le Scot et les documents d'urbanisme locaux.

Remarque 12. Ces objectifs sont chiffrés de manière différentielle selon les secteurs et ne laissent qu'une faible marge de manœuvre aux communes. L'équilibre évoqué dans la Remarque 10 bascule vers le niveau décisionnel du SCoT.

Nous approuvons la recommandation de « tendre vers un urbanisme de projet où la concertation devient déterminante dans l'acceptation des projets qui devront répondre à l'équation suivante : mixité/densité/qualité ».

Remarque 12. Même si nous sommes d'accord avec l'équation, nous observons que la concertation n'a pour but que son acceptation et qu'elle exclut la co-construction des projets. Le SCoT affirme ainsi sa qualité de document « descendant », ne répondant guère au souhait des citoyens de participer à la décision publique.