

Diagnostic et EIE

Collectif des associations

Remarques d'ordre général :

Contrairement aux réunions des commissions thématiques qui nous avaient semblé trop généralistes dans leur présentation et débordant largement sur des préoccupations relevant du PADD et même du DOO, nous apprécions la somme d'informations apportées par les deux documents "Diagnostic" et "EIE", particulièrement en ce qui concerne les aspects réglementaires mais aussi la mise en valeur de l'évolution dans le temps pour en arriver à la situation actuelle.

Sur le fond, cet état des lieux correspond très largement à notre analyse quant à la pression anthropique qui s'exerce sur tous les milieux et qui a conduit à la destruction irréversible d'espaces agricoles et naturels au profit d'une urbanisation dépourvue de tout intérêt architectural, générant forcément des transports individuels et, donc, en complète contradiction avec l'efficacité énergétique nécessaire pour limiter les effets du changement climatique.

Apparaissent clairement dans les nombreux textes réglementaires les volontés contradictoires de "préserver" et de "développer" (DOCOB 2007 p.30 EIE / charte PNR p.32 EIE / et, emblématique de cette schizophrénie, la Loi Montagne et les dispositions particulières permettant la création des UTN p.33 EIE)

Par ailleurs nous remarquons que le diagnostic reste très focalisé sur le périmètre du SCOT. Or, au 21ème siècle, ce qui va se passer à l'intérieur de ce périmètre sera très largement dépendant des grandes évolutions du monde.

D'où notre souhait que le contexte de la raréfaction du pétrole bon marché et de celle des métaux soit pris en compte au même titre que le changement climatique parce qu'ils s'inscrivent déjà dans l'imaginaire collectif et devront sous-tendre toutes les orientations des documents du SCOT.

Points sur lesquels nous voudrions apporter des compléments :

- les transports :

1 / la LGV : la Cour des Comptes a rendu un rapport fin juin 2012 qui recommandait l'annulation de tous les projets de LGV. Décision a été prise par le Gouvernement de se conformer à cette recommandation. C'est un projet qu'on peut rayer du SCOT.

2 / l'E9 : le prolongement de la 2x2 voies à partir de Tarascon rencontre l'adhésion des élus (toutes tendances politiques confondues) et celle des chambres consulaires. Les associations, elles, tiennent à faire remarquer l'incohérence qu'il y aurait dans le SCOT à dénoncer l'utilisation de la voiture individuelle, à promouvoir la préservation de l'environnement et des paysages et, dans le même temps, à miser sur un équipement ruineux, destructeur et dont l'objectif est de répondre à un accroissement de la circulation automobile et des transports de marchandises par camions.

On se trouve une fois de plus écartelés entre des volontés politiques contradictoires.

3 / l'aéroport : à remarquer que les collectivités proches du site sont contre le projet (Saverdun, Pamiers...) alors que les plus éloignées le voient avec un certain intérêt. Le syndrome "nimby" joue son rôle alors que personne n'invoque le coût énergétique et climatique du transport aérien. Ceci dit, il semblerait que ce projet ne soit plus à l'ordre du jour.

N'a pas non plus été évoquée la perspective de l'allongement de la piste de l'aérodrome de Pamiers-les Pujols qui refait surface régulièrement.

3 / les "transports publics" : le Diagnostic développe l'offre existante en transports publics sur le territoire et fait remarquer l'inadéquation des systèmes mis en place avec les besoins de la population. En effet l'étalement urbain en tache d'huile (que ce soit dans les bourgs-centres ou dans les villages) met en évidence la problématique du "dernier kilomètre" - quand ce n'est pas celle "des trois derniers kilomètres". Les bilans effectués dernièrement à Pamiers sont éloquentes : un jeudi matin, une navette gratuite de 28 places n'a transporté sur la ligne 4 (il y a 7 lignes en tout) dans la matinée, en deux aller et retour, qu'une seule dame très âgée qui a fait l'aller et retour centre ville et que le chauffeur a déposée devant sa porte en lui portant son sac à provisions. Le même jeudi matin, pour la ligne 1, deux trajets effectués à vide et trois personnes pour un aller et retour (deux dames âgées sans voiture et un monsieur maghrébin, ne possédant pas non plus de voiture). Pour la ligne 2, personne pour les deux aller et retour. Pour la ligne 5, personne pour 3 aller et retour. Le mercredi après-midi, pour la ligne 7 (piscine-centre ville - zone commerciale) 4 personnes en tout dans l'après-midi pour 4 aller-retour de la navette + 4 enfants pour 1/2 trajet aller à la piscine (ils ont fait du stop avec la navette). Pour la ligne 3 bis (centre ville-SNCF), personne.

En résumé, aucune des personnes ayant emprunté la navette ne possède de voiture.

Ce système ne s'adresse et ne s'adressera qu'à un public captif, ne possédant pas de véhicule car les usagers habitent toujours trop loin de l'arrêt de la navette. Il faudrait envisager des parkings à chaque arrêt - ce qui est totalement impossible dans le contexte des zones périphériques urbanisées ou dans celui des l'habitat rural disséminé. Il en va de même pour les TAD. Ce sont des services sociaux, qui n'ont aucun impact sur les quantités de gaz à effet de serre émises par les transports.

Les dépenses engagées par les collectivités sont totalement disproportionnées avec le service rendu.

C'est là que se pose la question de "l'autosolisme" avec une moyenne de 1,3 occupants par véhicule. Dans le cadre du PADD, il faudra se pencher vers des systèmes mieux adaptés comme celui mis en place dans le Tarn-et-Garonne, le Réseau Pouce, qui pourra également répondre aux besoins accrus de déplacements Est-Ouest en milieu rural, déplacements contraints qui ne s'effectuent qu' en véhicule individuel.

Pour conclure sur ce sujet, nous adhérons totalement à une préconisation du diagnostic (p.112) : **"Favoriser la mixité des fonctions, là où un zonage trop souvent excessif a conduit à multiplier les déplacements"**.

- le tourisme :

Un élément nous semble manquer dans le diagnostic : c'est l'évaluation du lien éventuel entre la proportion importante des résidences secondaires dans

l'entité Sud du territoire avec la proximité des stations de ski (même si celles-ci ne sont pas directement implantées dans le SCOT). Or, les stations de ski sont toutes déficitaires à cause des énormes moyens qu'elles sont amenées à mettre en oeuvre pour produire de la neige "de culture" en remplacement de la neige naturelle qui n'est plus et ne sera plus au rendez-vous. Une vision à 20 ans peut amener à penser que si la pratique du ski vient à disparaître, les résidences secondaires pourront se transformer en résidences principales, ce qui éviterait de nouvelles zones AU dans les documents d'urbanisme. Ceci dit, nous sommes conscients que le tourisme "montagne" sera présent au-delà de celui des stations de ski, tourisme pour lequel il faudra concentrer l'effort des hôteliers, des gîtes et des campings pour permettre aux visiteurs de se rendre sur leur lieu de vacances par le train et d'avoir ensuite à leur disposition des vélos ou des taxis collectifs pour se déplacer.

- l'agriculture :

1 / Elle est considérée dans l'EIE comme "un des moteurs économiques du territoire"... à mettre en perspective avec le nombre d'actifs !!
Mais en lien avec les documents d'urbanisme, ne pourrait-on pas analyser la capacité qu'ont et surtout devront avoir les centres urbains à l'autosuffisance alimentaire lors du renchérissement inéluctable du coût des carburants ? On sait que dans le système actuel des flux tendus il n'y a, en moyenne, que pour 4 jours de réserve alimentaire. Les ceintures vivrières sont-elles encore une réalité (cf. les zones de Bourges et de Cahuzac à Pamiers) ?) Comment préserver ce qui reste des "champs urbains" ? Est-il possible d'en reconquérir ?

2 / l'accès au foncier agricole reste le problème majeur et dépendra beaucoup de la capacité du Syndicat à intervenir lors de l'élaboration des documents de chaque commune, y compris avant l'adoption définitive du SCOT.
Les deux documents du rapport de présentation vont devoir être complétés, comme il est indiqué, par le travail de la Chambre d'Agriculture sur la perte des surfaces agricoles au profit de l'urbanisation (habitat et zones d'activités).
Ce document va être décisif pour ce qui est de l'application de la Loi Grenelle 2 invitant à une diminution de 50% du rythme de l'artificialisation des terres agricoles d'ici 2020. **Encore faut-il savoir d'où on part.**

Remarques sur les contributions des autres partenaires :

Nous attendons la communication du document qui devait être produit par la DDT, comme il est annoncé dans la compilation effectuée par le Syndicat Mixte et datée du 31 Mai. Le point de vue de l'Etat pour ce qui concerne l'application des lois Grenelle et ses réactions aux positions prises par les collectivités nous intéressent particulièrement.

Pour le reste, dans un langage un peu fumeux et technocratiques, nous avons là un enrobé de bonnes intentions, immédiatement nuancées et même contredites par des réserves émises quant à la nécessité de ne pas perdre les acquis des décennies précédentes. La "souplesse foncière" en est un parfait exemple.

Il ressort de ces documents que nombre d'élus ne semblent pas prêts à s'engager dans une démarche qui risquerait de les obliger à rompre avec leurs habitudes. Seule la CDC de Foix et, dans une moindre mesure, celle de Varilhes, ne rejettent pas l'idée que le SCOT doive être un document prescriptif qui s'impose aux documents d'urbanisme de rang inférieur.

Quand les élus de la CDC de Pamiers rappellent que "la réalisation d'un SCOT n'obéissait à aucune contrainte réglementaire sur la vallée de l'Ariège", ils ne tiennent pas compte de l'article L 122-2 du Code de l'Urbanisme qui dispose que, "sauf dérogation l'absence de couverture par un SCOT entraîne l'impossibilité d'ouvrir à l'urbanisation une zone AU, délimitée après le 1er Juillet 2002, ou une Zone Naturelle, ainsi que le rejet des demandes d'autorisation d'exploitation commerciale".

La Loi ENE dit "qu'à compter du 01/01/2017 toutes les communes seront concernées."

Les lois Grenelle 1 et 2 ont beaucoup renforcé le rôle du SCOT.

Nous pensons que c'est lors des ateliers transversaux que peuvent être discutées les propositions et les prises de position des uns et des autres. Ce sera au Préfet d'arbitrer le degré de prescription du SCOT.

Pour l'instant dans notre réflexion, nous nous inspirons des nombreux exemples cités par l'ARPE de Midi-Pyrénées qui passe en revue tout ce qu'il y a d'intéressant et de novateur dans les SCOT déjà adoptés sur l'ensemble du territoire. Nous nous proposons d'en faire mention lors des ateliers transversaux.