

APERCU DES SCHEMAS CONCERNANT LES TERRITOIRES EN PACA

Le 26 juin 2019, l'Assemblée Régionale a voté le
Schema Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires
«**SRADDET**»

qui déploie la stratégie d'avenir des territoires de la Région pour 2030-2050

Les Objectifs du SRADDET :

- * Diminuer de 50% le rythme de la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers-agricoles (375ha/an à l'horizon 2030)
- * Démographie : un objectif de + 0,4% à l'horizon 2030-2050
- * Atteindre 0 perte de surface agricoles irriguée
- * Horizon 2030 : + 30.000 logements par an dont 50% de logements abordables
- * Horizon 2050 : Rénovation thermique et énergétique de 50% du parc ancien
- * Une Région Neutre en carbone en 2050
- * Une offre d' intermodalité des transports à l'horizon 2022

Le Préfet de la Région Provence Alpes Cotes d'Azur a rendu son Arrêté portant approbation du SRADDET le 15 octobre 2019.

Celui-ci est désormais applicable et opposable aux documents de planification territoriaux infrarégionaux . Il sera mis en oeuvre en collaboration avec l'ensemble des parties prenantes sur le territoire de la Région.

LES SCHEMAS DE COHERENCES TERRITORIALES

Créés par la loi SRU en décembre 2000

Les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) :

Ce sont des documents d'urbanisme qui déterminent à l'échelle de plusieurs communes, ou groupement de communes, un projet de territoire visant à mettre en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles notamment en matière d'habitat , de mobilité, d'aménagement commercial, d'environnement et de paysages.

Le Code de l'Urbanisme fixe le régime des SCoT aux articles L et R 141-1 et suivants

La loi portant engagement national pour l'environnement dite «Grenelle II» renforce les objectifs des SCoT ainsi que des plans locaux d'urbanisme (PLU) et cartes communales . Ces plans, cartes et schémas doivent contribuer à réduire la consommation d'espace ,(pérurbanisation) préserver les espaces affectés aux activités agricoles ou forestières équilibrer la répartition territoriale des services et commerces, améliorer les performances énergétiques, diminuer les obligations de déplacement , réduire les émissions de GES et renforcer la préservation de la biodiversité et des écosystèmes.

Les SCoT sont donc des documents qui concernent au plus près la vie des habitants Il est prévu que ceux-ci puissent donner leurs avis dans le cadre des «Conseils de Développement». Forces de propositions attachés à la construction collective par le débat ceux-ci s'efforcent d'apporter une expertise citoyenne dans les politiques locales

Les Conseils de Développement ont été créés en 1999 par la loi Voynet .

Le principe des Conseils de Développement a été ensuite conforté par les lois Maptam (2014) et NOtr (2015)

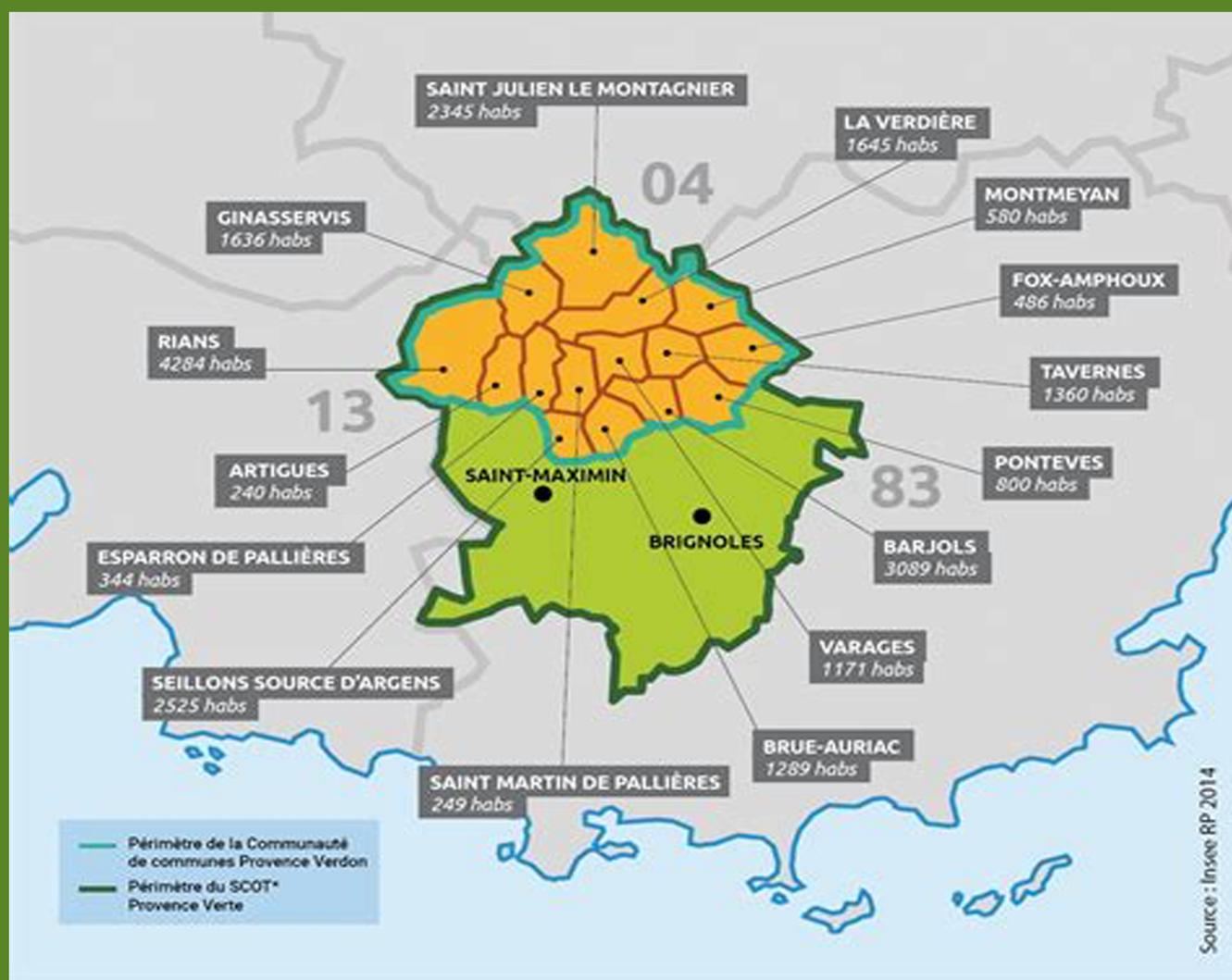
LA PROVENCE VERTE

LE VERDON

LA PROVENCE VERTE-VERDON

La carte ci-dessous , extraite du dossier d'Enquête Publique indique la transformation provoquée par l'entrée des quinze communes dont on peut voir les noms autour de la carte, dans la nouvelle entité territoriale :

Communauté d'Agglomération Provence Verte-Verdon



Au sein de la Communauté d'Agglomération se trouvent donc les quinze communes de la Provence Verdon (en orange sur la carte) et les 38 communes de la Provence Verte (en vert sur la carte)

LE SCoT DE LA PROVENCE VERTE -VERDON

L'application de la loi NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République) en 2015, a engendré des fusions qui ont transformé le périmètre du SCoT.

La population du SCoT approuvé en 2015, était de 102.000 habitants sur une surface de 1.221 kms². Elle est passée à 120;000 habitants sur 1.593 kms² ce qui représente près du quart du département du Var.

L'élaboration d'un nouveau SCoT était donc nécessaire. Celui-ci a été mis en oeuvre en 2014 et présenté à l'Enquête Publique du 14 novembre au 16 décembre 2019

Ce SCoT a été approuvé en janvier 2020.

Le SCoT présenté à l'Enquête Publique était un document de 900 pages.

Il était à la disposition du public dans les mairies sous format «papier» (donc assez difficile à consulter en raison de son volume et du temps nécessaire à sa consultation) et , sous format «dématérialisé» pour les citoyens disposant d' un ordinateur

VIE a participé à l'Enquête Publique

VOICI LES GRANDES LIGNES DE NOS OBSERVATIONS: LA CONCERTATION

Le Conseil de Développement du «PAYS PROVENCE VERTE»

Ce Conseil de Développement avait procédé à sa dernière Assemblée Générale en 2017 La Présidente annonçait la fin des activités du CDD par défaut des moyens financiers permettant de payer le salaire du Chargé de mission et les charges sociales afférentes

Les changements (périmètre élargi aux communes du Verdon et, en conséquence , augmentation du nombre des habitants) de la nouvelle entité Provence verte -Verdon impliquaient qu'un nouveau Conseil de Développement soit créé, par lequel les habitants de la Provence Verte ET AUSSI, du Verdon pourraient s'exprimer...

Cela n'a pas été le cas !

L'élaboration du SCoT Provence Verte-Verdon s'est faite sans que les citoyens puissent participer, au sein d' un Conseil de Développement pourtant obligatoire, (Articles L5741-1 et L5741-2 du Code Général des Collectivités Territoriales) ce qui peut faire douter de la légitimité de ce SCoT.

Il semblerait que l'avis de la Présidente ait été sollicité sans que cet avis représente celui des membres d'un Conseil de Développement qui n'existait plus.... Membres qui ne siégeaient plus et membres inexistants de Provence Verdon qui auraient eu certainement un avis concernant le nouveau territoire sur lequel ils allaient vivre...

LA DEMOGRAPHIE

Rappelons deux des objectifs du SRADDET :

Diminuer de 50 % le rythme de la consommation d'espaces agricoles naturels forestiers agricoles (375ha/an à l'horizon 2030 sur l'ensemble de la Région

Démographie : un objectif de + 0,4 % à l'horizon 2030-2050

Le SCoT de la Provence Verte-Verdon fixe la quantité de « population à accueillir » sur la période de 20 ans à 0,734 %

Ce pourcentage est beaucoup plus élevé que celui indiqué par le SRADDET et se place dans le haut de la fourchette prévisionnelle du taux de croissance de l'INSEE.

Ce choix d'un taux élevé est capital pour la gestion du territoire

Un choix plus bas aurait été mieux gérable tant du point de vue des espaces consommés par l'urbanisation que du point de vue des transports, des emplois, des déchets, de la consommation d'eau et de la pollution sous toutes ses formes.

L'augmentation de la démographie est présentée, par le SCoT, comme un moteur de la croissance économique...

L'augmentation des populations génèrent, en effet, l'augmentation du secteur commercial et de celui de la construction mais les conséquences sont inévitables : L'artificialisation des terres par la création de logements, de centres commerciaux et d'Activités (le SCoT annonce 25 projets supplémentaires de ZAE) ainsi que celle due au réseau routier afférent, au détriment des terres agricoles dont l'utilité pour atteindre une autonomie alimentaire n'est plus à démontrer.

La Chambre d'Agriculture du Var a publié, fin 2019 un plan quinquenal de conquête et reconquête agricole faisant état d'un besoin de 10.000 hectares de terres agricoles dans les dix ans à venir

La demande en services publics (enseignement, hopitaux et centres médicaux, transports, centres administratifs, établissements culturels et sportifs

La croissance de la circulation (donc de la pollutions de l'air et des pollutions sonores et lumineuse, l'accroissement de la demande en produits énergétiques, l'augmentation de la production des déchets ménagers, électroniques ,et BTP sont la conséquence inévitable de la croissance démographique

Le SCoT invoque beaucoup l'«Attractivité» du territoire

De toute évidence, il s'agit de l'attractivité commerciale et non de l'attractivité résultant d'un art de vivre.....

Le «cadre de vie» est évoqué... mais aussitôt oublié lors de l'élaboration des projets commerciaux et des infrastructures diverses qui les accompagnent !

L'AIR ET LES GAZ A EFFET DE SERRE

Le SCoTn'a pas pris la mesure des enjeux environnementaux en plaçant la croissance de la population comme «moteur» de l'évolution du territoire sans tenir compte des contraintes de l'instabilité climatique.

Le PADD reconnaît que:

« Le secteur des transports est le principal émetteur de gaz à effet de serre sur le territoire de la Provence Verte-Verdon et consommateur d'énergie du fait de la part prépondérante des voitures particulières dans les déplacements quotidiens et de l'importance du trafic de marchandises »

Ce constat très juste n'a pas donné lieu à des décisions efficaces

Le développement du co-voiturage, proposé comme solution, repose sur l'existence de destinations et d'horaires communs et ce n'est pas toujours possible, en dépit des bonnes volontés...

Les livraisons des marchandises aux centres commerciaux, par semi-remorque est incompressible en l'état actuel du fonctionnement de ces structures (diffusion à partir de plateformes régionales)

La densification des populations autour de Brignoles et Saint Maximin est envisagée par le SCoT «pour limiter les déplacements » sans qu'une action concrète de création d'emplois dans ces secteurs soit prévue.

Il est question de «pôles multimodaux» sans préciser de quels modes de transport il s'agit...

Il manque un planning de réalisations concrètes pour s'assurer d'une lutte efficace contre les gaz à effet de serre

L'EAU

Le SCoT ignore les cours d'eau intermittents qui sont pourtant souvent la cause d'inondation en cas d'épisode pluvieux importants

Il serait très utile de répertorier ces cours d'eau et de veiller à ce qu'ils ne soient pas remblayés et qu'aucune construction empêche leur écoulement

Le SCoT délègue aux communes le soin d'identifier les zones humides et de les protéger de l'urbanisme, ce qui est, en général «oublié» par celles-ci

Cet oubli étant connu le SCoT devrait prendre ces identifications en charge.

Le SCoT n'envisage pas la protection des réserves en eau souterraines qui sont régulièrement mises en danger par des pompages abusifs et des projets destructeurs

MOBILITE TRANSPORTS

Le SCoT formule le souhait que les habitants de la Provence Verte-Verdon empruntent les transports en commun routiers, seule façon envisagée de réduire la pollution de l'air et le rejet de GES...

Aucune étude ne vient compléter le souhait exprimé...

Si le déploiement de ces transports est un impératif, l'amélioration des stations de bus et des gares routières est indispensable.

Trop de stations de bus sont situées à des endroits dangereux, sans aqabri, sans aucune indication concernant le passage des différentes lignes de bus... quand il y en a plusieurs, ce qui fort rare, car les transports collectifs entre les petites communes; sont inexistant en dehors des dessertes des centres commerciaux

Ce n'est pas de cette façon que les habitants peuvent être incités à laisser leurs véhicules à la maison pour emprunter les transports collectifs

Il faut ajouter que les horaires et la fréquence des bus ne sont pas adaptés aux trajets vers les lieux où existent les emplois.

Il existe pourtant, sur le territoire de la Provence Verte-Verdon, une solution aux problèmes de transport, (voyageurs et aussi marchandises) qui, dans le SCoT, est évoquée «pour l'avenir» et qui, au contraire, devrait être mise en oeuvre le plus rapidement possible :

Le train

La ligne Carnoules-Gardanne traverse la Provence Verte d'Est en Ouest en desservant Brignoles et Saint Maximin. Elle permet de rejoindre à Carnoules la ligne TGV Marseille-Nice et les TGV vers Paris..

Cette ligne passe à Rousset (BduR) et les emplois de sa zone industrielle Elle permettrait aux étudiants de se rendre aux centres universitaires d'Aix-Marseille (par Gardanne) ou de Nice(par Carnoules)

Des TER sur cette ligne auraient pour résultat de supprimer environ 200 voitures sur les routes au passage de chaque rame.

Quelques pôles d'échange multimodaux bien placés pourraient permettre l'acheminement des marchandises qui seraient ensuite prises en charge par des véhicules plus légers donc moins voraces en énergie et, moins polluants avec création d'emplois locaux.

Il pourrait aussi exister des lignes de petits bus assurant le transports des voyageurs de leur communes à la gare et de la gare vers leurs commune de départ tout en créant une offre, de transpots intercommunaux

Les frais pour remettre cette ligne en service sont évidemment très élevés mais le résultat serait extrêmement positif du point de vue environnemental social et énergétique...

Cette décision aurait dû être prise il y a longtemps et le SCoT la repousse
« dans l'avenir »

LA CULTURE

Pas de données actualisées sur l'offre culturelle dans le territoire de la Provence Verte-Verdon en dehors de la liste des monuments historiques visitables !

Il y a pourtant des lieux culturels et des associations qui les font vivre mais apparemment, pour le SCoT, ils n'existent pas.

Les Centres d'Art de Chateaufort et Sainte Anastasie, le Chantier à Correns, les Concerts de Saint Maximin, les Festivals de Néoules et de La Celle.. Toutes les Bibliothèques Municipales, les salles de cinéma et d'exposition.

Ignorer ces lieux et ces manifestations est assez insultant et relève d'une vision extrêmement étroite de la culture qui semble n'être envisagée que du seul point de vue touristique

Le SCoT ignore ainsi les demandes culturelles des populations.

La culture est affaire de pratique et, pour pratiquer il faut des lieux .

Lecture et écriture, musique, danse, expression graphique, peinture, théâtre ont besoin de lieux dédiés sans lesquels l'enseignement et la pratique ne peuvent s'exercer

Ceux-ci sont rares et le SCoT aurait pu prévoir les emplacements de ces « maisons de la culture »(ainsi qu'on les appelait il y a cinquante ans), comme il a prévu les emplacements des zones commerciales et les zones d'activité

En Provence Verte-Verdon la culture est hors d'atteinte de la plupart des jeunes pour lesquels elle est indispensable car éminemment formatrice psychologiquement, intellectuellement et socialement.

LES DECHETS

Le SCoT indique que le gisement global des déchets représente environ 85.000 tonnes sans indiquer la production annuelle exacte.

Ces déchets, dont 45% seraient «valorisés» sont, d'après le SCoT, stockés sur le site du Balançon au Cannet des Maures et celui de Ginasservis...

Lesquels sont fermés !

Renseignements pris les déchets du Var sont actuellement transportés à Septème-les-vallons et Gardanne dans les Bouches du Rhône et à Valensole dans les Alpes de Haute Provence, en attendant l'extension non datée du site de Ginasservis

Il s'agit là des «déchets ultimes issus des déchets ménagers.

Des autres déchets, il n'est pas question dans le SCoT en dehors d'une unité de concassage de déchets du BTP sans précision du tonnage traité ni de la nature du produit obtenu et de son devenir.

Le DOO (Document d'Orientation et d'Objectif) du SCoT, référence pour la conduite des communes, indique que celles-ci «identifieront des lieux » susceptibles d'accueillir de nouvelles installations au regard des orientations préconisées par le plan régional de prévention des déchets

Il est difficile d'être plus imprécis !

L'AGRICULTURE

En dépit des annonces vertueuses, les objectifs du SCoT en matière d'agriculture se bornent à maintenir l'enveloppe foncière agricole de 2014.

A noter que cette enveloppe a été réduite de 80 hectares en trois ans (2014-2017) souvent par comblement de «dents creuses» créées lors d'urbanisations antérieures

Dans le PADD (Plan d'Aménagement et Développement Durable) les terres agricoles sont dites «maintenues», «protégées», «préservées» ...mais soumises à la pratique des Compensations

Règle donnée pour la protection des terres agricoles :

Eviter (leur urbanisation)

Réduire (les impacts de l'urbanisation)

Compenser (si l'urbanisation est indispensable)

Seul le dernier terme est, en général, retenu...

La compensation devrait répondre à des critères bien précis, en particulier au niveau de la qualité agronomique des terres proposées pour la compensation que, souvent, la Chambre d'Agriculture a refusé pour non conformité

Afin de faciliter aux communes la recherche de ces compensations lors de projets d'urbanisation de terres agricoles, le Syndicat Mixte de la Provence Verte-Verdon s'est rendu acquéreur de 12.000 hectares de terres baptisées «agricolables», terme inventé par le SCoT pour son propre usage.

Qu'est ce que des terres «agricolables» ?

Ce sont des espaces :

«non bâtis»

«non cultivés ou en friche depuis 20 ans»

«présentant un potentiel agricole comme une faible pente, un potentiel exploitable ou irrigable, autrefois cultivés, à la pédologie favorable, aux essences forestières favorables à l'arboriculture»

Il n'est question ni d'études sur la valeur agronomique ni d'accessibilité...

Le DOO (page 833) «Recommande en matière de politique agricole, la mise en oeuvre du dispositif de compensation du fond porté par le Syndicat Mixte Provence Verte-Verdon.»

Les 25 projets d'extension de pôles commerciaux et de Zones d'Activités économiques ainsi que les extensions d'enveloppes urbaines prévues au SCoT sont donc assurées !

Ainsi que la destruction de bonnes terres agricoles facilement accessibles qui en sera la conséquence

Les terres agricoles ne sont donc pas protégées