

Réalisation du SRADDET :

Contribution Frapna Drôme Nature Environnement

Rencontre de concertation du 31 août 2017

Frapna Drôme Nature Environnement a participé aux ateliers et à la séance plénière organisée par le Conseil Régional pour l'Ardèche et la Drôme le 31 août 2017 en mairie de Guilherand Granges.

L'association souhaite faire part de ses interrogations et de ses propositions quant à l'élaboration et à la mise en œuvre du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET).

1. Evaluation des Schémas existants : SRADT, SRIT, SRI, SRCE, SRCAE, SR déchets...

Face aux constats soulignant notre impact catastrophique sur les ressources, le climat et la biodiversité, **notre espoir repose sur notre capacité à changer notre organisation**. Quelle est notre capacité ? La mise en place d'un nouveau supra-schéma doit venir conforter et renforcer les travaux précédents. Il ne s'agit pas de créer une illusion, mais bien d'aller plus vite et plus loin.

Le SRADDET doit donc permettre d'évaluer les schémas existants puis de les renforcer sans concession au regard de leurs faiblesses constatées et des nouvelles exigences.

Notamment, des évaluations doivent être mises en place pour :

- Le SRCE approuvé en juin 2014 (en l'évaluant à travers sa déclinaison en Ardèche et Drôme dans les SCoT et PLU...)
- Le SRCAE approuvé en avril 2014 (en l'intégrant à l'accord de Paris, en évaluant son effet sur les pollutions prégnantes en Rhône-Alpes...)

2. Trois questions essentielles :

Pour notre association, trois questions essentielles doivent être posées pour construire ce schéma et le remettre **en phase avec les urgences écologiques à traiter** :

1. En quoi le SRADDET permettra-t-il d'atteindre les objectifs des « Accords de Paris » sur le changement climatique ?
2. Comment le SRADDET contribuera-t-il à freiner la disparition des espèces sur notre territoire et favorisera le maintien de la biodiversité ?
3. Les orientations qu'il portera en matière d'aménagement des territoires, d'infrastructures et d'intermodalité permettront-elles un meilleur équilibre entre les territoires urbains et les territoires ruraux, une redynamisation des centres des villes moyennes et des bourgs, un rééquilibrage de l'utilisation des modes de transports vers les transports en commun ou à la demande, et vers les modes doux ?

3. Concertation

Frapna Drôme Nature Environnement s'interroge sur l'organisation de la concertation : comment les citoyens des territoires, leurs représentants, élus locaux, et les associations seront-ils pris en compte dans l'élaboration, puis la mise en œuvre du SRADDET ?

Si le SRADDET est une mobilisation de toutes les forces du territoire, il faut développer l'animation et la communication autour de ce schéma pour que tous puissent participer. L'association demande la

transparence du processus d'élaboration et des processus de concertation. Elle propose, par exemple, la mise en place d'un site Internet présentant les versions successives du projet de schéma et d'une boîte de messagerie permettant aux acteurs des territoires d'apporter leurs contributions. Le site Internet devrait permettre de mettre à disposition les hypothèses et les objectifs à l'horizon du schéma pour : les projections démographiques par territoire, la consommation d'espaces agricoles et naturels, les constructions de logements, les surfaces commerciales et d'activités économiques, les densités moyennes de logements par hectare et les formes urbaines, les infrastructures nouvelles, le développement des modes de transports (rail, fleuve, routes, voies vertes) ...

4. Une évaluation permanente et dynamique

Frapna Drôme Nature Environnement demande la mise en place de dispositifs d'observation dynamique des territoires, permettant de mesurer les effets de la mise en œuvre du SRADDET approuvé et si nécessaire de les infléchir. Une évaluation du SRADDET « à mi-parcours » doit être prévue.

5. Mutualisation, recherche-action

Le SRADDET devrait permettre de faciliter les échanges de savoirs, de connaissances et d'innovations entre les EPCI en charge de l'aménagement (SCoT, PLUi), entre les AOT en charge des transports et de l'intermodalité, entre les pôles urbains situés sur les deux rives d'un fleuve... Notre association demande au Conseil Régional d'animer ce schéma en valorisant la diversité et la richesse des acteurs du territoire pour stimuler la créativité.

6. Propositions par ateliers

Pour les ateliers organisés lors de la réunion Ardèche - Drôme du 31 août 2017, des synthèses de synthèses ont été retranscrites qui ne restituent pas l'étendue des propositions. Nous souhaitons redonner ici notre contribution sur les différents thèmes :

- 6.1 Aménagement du territoire :

- Le **développement urbain** ne doit se faire au détriment des espaces agricoles et naturels qu'après avoir étudié toutes les solutions pour Eviter, Réduire, Compenser. Le seul argument économique ne doit plus pouvoir justifier la destruction de milieux et d'écosystème.
- Les superficies de **zones d'activités économiques et commerciales** se situent très au-delà des moyennes nationales sur nos territoires, la création de nouvelles zones ne saurait être autorisées tant que les superficies disponibles ne sont pas occupées.
- L'appui au **développement de nouvelles formes d'emplois et d'activités** doit être renforcé et l'installation de jeunes agriculteurs pour des activités de maraichage et d'agriculture biologique en périurbain, facilitée.
- Des hypothèses raisonnées de **croissance démographique** des territoires doivent être enfin prises en compte (la population cumulée des SCoT élaborés représente à leur horizon d'étude plusieurs fois la population française à ce même horizon et celle des PLU, plusieurs dizaines de fois !)
- La politique de **construction de logements neufs** ne saurait être dissociée de celle de la rénovation des logements anciens.
- **La revitalisation des centres des villes moyennes et des bourgs** en appui sur la rénovation, le maintien des services publics, ainsi que la redynamisation de leur tissu commercial doivent être des priorités.
- En corrélation avec les hypothèses de population, les **politiques de construction** définies par les Plans Locaux de l'Habitat (PLH), la densité moyenne de logements à l'hectare fonde la consommation d'espace résultant du développement urbain et périurbain ; cette densité doit donc être définie avec beaucoup de vigilance.

- La **diversité des formes urbaines** (habitat collectif, habitat groupé et intermédiaire, habitat individuel) et la **mixité sociale** dans l'habitat doivent être affirmées.
- **L'égalité des territoires** doit se traduire par une égale volonté du Schéma d'assurer le développement et l'équilibre des territoires les plus urbanisés mais également des territoires les plus ruraux.
- La **multifonctionnalité** des territoires doit être renforcée : plus d'emplois peuvent être créés dans des activités proches des bourgs ruraux, dans les petites villes et villes moyennes pour mieux équilibrer le nombre d'actifs et d'emplois et infléchir les migrations domicile-travail.
- **La place de l'activité agricole** dans les territoires doit être préservée et renforcée.

6.2 Biodiversité :

- Le **SRCE** était bien adapté à la préservation des trames vertes et bleues et des réservoirs de biodiversité. Il doit être repris intégralement dans le SRADDET.
- Les **inventaires des zones humides** effectués par les Départements et le Conservatoire des Espaces Naturels Rhône Alpes doivent être développés et renforcés. Ces zones sont d'une importance capitale, elles sont pourtant fragilisées et en régression constante sur tout le territoire. La préservation et la restauration des zones humides doivent être prioritaire sur tous les projets d'aménagement.
- **L'inventaire des ZNIEFF et des Zones Natura 2000** est à compléter pour atteindre les objectifs européens et tenter de préserver la biodiversité locale.
- Le SRADDET est une opportunité pour **envisager transversalement les urgences écologiques**. Biodiversité, climat et santé doivent être mis en lien dans des études préalables puis des plans d'action.
- Tout **projet d'aménagement ou d'infrastructures**, s'il est reconnu comme indispensable, doit être « **à biodiversité positive** », au-delà des compensations qui doivent être réelles et locales. La biodiversité doit pouvoir être présente « in situ » : réservations prévues pour végétalisation variée et en partie locale, noues humides, prairies, abris pour la faune (nichoirs, tas ou murets de pierres sèches), mares, haies, réduction de la pollution lumineuse, végétalisation des façades et des toits, cloisonnements perméables avec l'environnement proche, au moins pour la petite faune...

6.3 Energie/climat :

- Les mesures à prendre pour contrer le **réchauffement climatique** sont au centre des « Accords de Paris ». Le Changement Climatique doit constituer la priorité absolue à prendre en compte dans tous les volets du SRADDET.
- Les **pollutions de l'air** sur les grandes agglomérations des territoires, sur la Vallée du Rhône et sur les Vallées Alpines dépassent les normes réglementaires et font peser des risques élevés sur la santé publique. *La commission européenne a adressé le 15 février dernier un dernier avertissement à cinq pays dont la France pour dépassements répétés des limites réglementaires fixées pour le dioxyde d'azote (NO2) et insuffisance des plans d'amélioration de la qualité de l'air. La pollution par le NO2 provient principalement de la circulation routière. 19 zones sont concernées en France dont Lyon, Clermont-Ferrand, Grenoble, Saint-Etienne et certains axes routiers de la zone urbaine régionale de Rhône-Alpes. Pour lutter contre le changement climatique et contre la pollution, le SRADDET doit permettre la réduction du trafic routier* (Source Atmo, bilan 2016). **Les projets de trois à quatre nouveaux franchissements nouveaux du Rhône et de l'Isère appelleront, au contraire, à un accroissement de la circulation. Ces projets ne sont pas acceptables, et ne doivent pas être intégrés au SRADDET, car ils contreviennent aux objectifs du schéma.**
- **Les sols et la végétation** jouent un rôle primordial dans la lutte contre le réchauffement. Le SRADDET doit permettre de limiter l'imperméabilisation des sols et engager à la plantation massive d'arbres pour ombrer les surfaces artificielles et réduire les « îlots de chaleur ».

6.4 - Mobilité et intermodalité :

- Le **développement d'alternatives à la voiture individuelle** est un impératif du territoire. Le développement des transports collectifs routiers et ferrés, le covoiturage avec les infrastructures nécessaires et la mise en place d'un réseau cohérent et continu de voies dédiées aux modes doux doivent s'imposer comme des objectifs incontournables à court terme.
- **Transports et Aménagement du Territoire, transports et « formes urbaines »** sont indissociables et doivent ressortir comme tel du SRADDET.
- Pour les **transports collectifs**, une réflexion doit être engagée pour concevoir les types de transports adaptés (lignes régulières, transports à la demande, etc.) à des territoires où la périurbanisation est effrénée et l'habitat individuel très majoritaire.
- Pour permettre la **recherche de solutions adaptées**, il faut préciser les analyses des hypothèses : par exemple, les déplacements « tous motifs » et les déplacements « domicile-travail » doivent être dissociés. Sur les territoires du SCoT ROVALTAIN et de l'AOT « Valence Romans Déplacements-VRD », la part de la voiture individuelle dans les déplacements « tous motifs » est de plus de 70% et de plus de 80% pour des déplacements « domicile-travail ». Les deux roues non motorisés pourraient constituer une part beaucoup plus importante pour les déplacements « domicile-travail » et les déplacements « autres motifs » ; cette part a diminué entre la période précédant le Plan de Déplacements Urbains -PDU- approuvé en 2015 et cette régression ne peut être imputée qu'aux efforts insuffisants réalisés pour permettre le maintien et le développement de ce mode de déplacement sur nos territoires : voies dédiées insuffisamment développées notamment entre centres villes et périphéries (lieux de travail, surfaces commerciales, ...), continuités non assurées de voies cyclables existantes, ... Le Vélo électrique permet de permettre des déplacements domicile-travail » de plus de 16 km. Et pourrait satisfaire une part beaucoup plus élevée de tous les déplacements. Lignes et voies dédiées de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), de desserte cadencée sur les lignes ferrées entre villes moyennes et entre pôles sur les voies ferrées en rive droite du Rhône sont des projets à discuter en priorité pour faire l'objet de leur mise en œuvre rapide.
- Sur le point déjà abordé dans la contribution à l'atelier « Energie/climat », il semble pour certains que **les nouveaux franchissements du Rhône et de l'Isère** soient déjà actés, contre toute raison. Pourtant ces projets doivent encore faire l'objet des études de déplacements (EGD, études O/D, modèles de déplacements) indispensables... Toutes les études conduites jusqu'ici ont montré que ces nouveaux franchissements n'étaient absolument pas justifiés par des déplacements entre l'Est et l'Ouest des territoires de l'Ardèche et de la Drôme et ne correspondaient, au mieux, qu'à des trafics liés aux urbanisations actuelles et projetées. Il ne s'agit pas d'ouvrages « d'aménagement de territoires » mais d'ouvrages « d'aménagements urbains » très onéreux et sans pertinence : **ces projets d'ouvrages ne traitent pas des vrais problèmes** et vont contribuer à les aggraver. Les solutions s'appuient sur le développement de transports collectifs adaptés, de voies dédiées aux modes doux (notamment aux deux roues non motorisées), et d'une organisation du covoiturage. Ceci libérera les capacités de déplacements sur les ouvrages de franchissement existants du Rhône et de l'Isère mais c'est surtout ainsi que nous répondrons vraiment aux enjeux concernant le climat, l'air et les transports en conformité avec l'intention du SRADDET.