



L' U Z È G E

## **Contributions de l'association à l'enquête d'utilité publique**

### **du Document d'Orientations Générales**

### **du SCOT Uzège-Pont du Gard**

L'association L'Uzège depuis cinq ans milite pour « concilier développement urbain et protection des paysages et de la convivialité des villages ». En effet, l'étude paysagère du Pays, dont elle a été à l'initiative et qu'elle a co-financé, a montré que le paysage était « l'identité du territoire et le bonheur d'y vivre » et que le risque majeur était la non maîtrise de l'urbanisme conduisant à une destruction ou une banalisation des territoires, et donc à la perte à la fois de l'identité et du bonheur.

Les élus, conscients de cela, ont donc créé, au-delà du pays, le syndicat mixte du SCOT sur le même périmètre : qu'ils en soient félicités, car c'était une étape indispensable qui symbolise leur solidarité face à l'avenir et la volonté de le maîtriser et qui aboutit aujourd'hui au document d'orientations générales, objet de la présente enquête publique.

C'est dire combien nous nous réjouissons de l'existence de ce document et que nous militons pour qu'il soit approuvé impérativement avant les élections.

Néanmoins, depuis cinq ans, nos approches se sont affinées et nous avons une ambition pour ce document qui est plus grande que la version actuelle. En effet, trois journées d'études sur ce sujet ont été organisées ces dernières années, les « Rencontres du Pont du Gard ». Elles avaient vocation à organiser la discussion sur ce sujet majeur pour l'avenir de notre territoire entre les différentes parties prenantes, élus, services de l'Etat et des collectivités, professionnels architectes, urbanistes, paysagistes et enfin la population directement ou au travers de ses associations.

Nos remarques vont insister, par ordre de priorité décroissante, sur les principaux axes d'amélioration qui nous apparaissent indispensables, laissant aux acteurs le soin de distinguer ce qui peut être introduit dans la présente version sans retarder son approbation et ce qui devra être intégré le plus rapidement possible dans les améliorations à venir : nous avons effectivement bien compris qu'il s'agissait d'un document qui serait à améliorer de manière quasi continue, et ce point est très important.

### **1/ L'extension des zones constructibles :**

**15% des surfaces urbanisées ouvert à l'urbanisation, c'est trop !** Une étude récente pilotée par le SCOT est partie du territoire, de ses forces et faiblesses, d'une analyse fine des villages ce qui a conduit à identifier une typologie de ceux-ci, pour identifier sa capacité d'accueil. Cette étude a montré qu'il fallait être plus ambitieux pour sauver notre patrimoine paysager. Les surfaces sont identifiées, village par village, et le résultat est proche de 100 hectares comme potentiel urbanisable sans détruire l'harmonie, c'est-à-dire beaucoup moins que les 15%. Il appartient aux élus ensuite d'adapter leur urbanisme plus ou moins dense à



## L' U Z È G E

leur objectif de population. Cette approche est la seule conforme aux objectifs du développement durable.

Cette démarche montre que sans grever des budgets, il est possible de faire des analyses fines du territoire sans lesquelles tous les affichages globaux d'objectifs sont détachés de la réalité et ne suffisent pas à garantir l'objectif visé.

En tout état de cause, le mode de calcul de ces 15% ; voire 10% doit être mieux cerné qu'un simple affichage : il conviendrait d'exclure d'abord toutes les zones, type zones d'activités industrielles ou commerciales de la surface de référence, mais aussi de limiter celle-ci uniquement aux extensions du village en continuité directe avec lui, au minimum.

Autre point où l'ambition ne nous semble pas à la hauteur des enjeux : **la protection des terres agricoles**. L'étude paysagère du SCOT a mis en évidence des zones agricoles sensibles que le SCOT a vocation à protéger en les rendant inconstructibles. Certaines mériteraient pour leur impact paysager d'être totalement protégées (Classement Aa) des constructions des agriculteurs eux-mêmes : la chambre d'agriculture avait proposé, il a deux ans de travailler sur ce sujet avec les élus, mais cela n'a pas été le cas : cette démarche apparaît urgente quand on voit certaine construction agricole récente qui dépareille toute un site alors que son installation à cet endroit n'apparaît pas indispensable.

Et, deuxième élément, face à la croissance du prix des denrées et des terres agricoles, il est impératif que les zones urbanisables à venir consomment le moins possible de terres agricoles. Nous sommes à la veille d'une profonde mutation de l'agriculture qui, sur le plan nourriture, va devenir un enjeu majeur : dans beaucoup de pays, la consommation de terres agricoles est très fortement réglementée ; pensons aux générations futures, d'autant plus que la limitation des intrants comme les changements de pluviométrie dans notre territoire, vont modifier à la baisse les rendements. Sans vouloir sous estimer la difficulté de certains agriculteurs, il ne faut pas que les solutions se fassent au détriment des générations à venir et la capacité pour celles-ci de se nourrir : la solidarité nationale doit se traduire autrement.

Pour répondre à ces deux points, **construire le bourg sur le bourg, le village sur le village**, est la démarche à privilégier en premier ; c'est même un impératif ! C'est comme cela que les transports « contraints » seront limités, les cœurs de villages rénovés, les commerces consolidés. Ainsi, dans l'accueil de populations à venir, priorité devrait être donnée à la consolidation des bourgs.

**Une analyse des potentialités existant au cœur de chaque village devrait être faite en préalable à toute autorisation d'ouverture de nouvelles zones à urbaniser.**

On peut constater qu'il y a de réelles potentialités qui permettraient notamment en construisant en R+1 ou R+2, de créer à la fois des espaces pour les commerces venant revivifier le cœur du village et des appartements type F2 ou F3 accessible à des conditions acceptables par des populations jeunes, ce qui est bien un des enjeux de ce territoire. Ainsi toute extension hors du périmètre de chaque village, devrait être subordonnée à une étude du potentiel intra village.

On peut également s'interroger sur le taux de croissance de la population retenu, la poursuite du passé, alors que la politique de l'Etat pousse à construire sur les centres existants pour pouvoir espérer un jour maîtriser les rejets de GES : le taux de croissance du SCOT Sud Gard



## L' U Z È G E

retenu est très inférieur à celui du présent SCOT, contredisant cette orientation. Il semble nécessaire d'élargir le débat sur un périmètre plus large.

En conclusion, il nous semble nécessaire de conditionner toute nouvelle ouverture à l'urbanisation soumise au SCOT à :

- L'existence d'une étude paysagère ayant identifié les zones urbanisables s'inscrivant dans la logique du village, ou à tout le moins quelques règles par silhouette de villages, telles qu'elles ont été identifiées, et la définition précise des limites constructibles reconnue et faite indépendamment des parcelles,
- Une analyse préalable du potentiel en centre de bourg ou de village, à faire indépendamment du foncier dans un premier temps,
- Un calcul précis de la référence urbanisée servant de base au pourcentage à ouvrir à l'urbanisation sur les bases définies ci-dessus (exclusion des zones d'activité, zone urbanisée de référence définie comme celle où le bâti est en continuité) mais en excluant de cette approche les trois villages identifiés comme étant déjà sortis complètement de l'épuration (deux par étalement dans la plaine au pied de la colline, un par étalement dans la garrigue) qui doivent être traités à part, car sinon la mesure serait un encouragement à ce type d'évolution.
- Une progressivité (ouverture par étapes) et une évaluation faite de l'étape précédente en mesurant chaque année le bilan de l'année passée.

## 2/ La protection des paysages et des espaces naturels

Notre association défend le projet de **création d'un Parc Naturel Régional**, s'appuyant sur la réserve naturelle des Gorges du Gardon, en cours d'extension et sur le Camp des garrigues. Il ne s'agit pas d'une démarche idéologique, mais du constat que cette structure est aujourd'hui la seule à mettre en place des moyens pour faire appliquer des règles définies en commun, et les chartes mises en place sont déjà d'une qualité qui milite en faveur d'un PNR.

Dans l'immédiat, il faut identifier **les paysages emblématiques de notre territoire**, pour les intégrer dans le DOG et les protéger. Il s'agit des grandes plaines (Lussan, Belvezet, St Chaptas par exemple), des zones agricoles sensibles, de la mise en scène du bâti de notre territoire (vision d'Uzès en arrivant de Lussan ou Nîmes par exemple) mais aussi, comme l'ont signalé les deux études paysagères, **les alignements de platanes** qui jalonnent nos routes et qui doivent être impérativement protégés

Dans le même esprit, il conviendrait de donner à **la charte paysagère du SCOT**, le même poids que la charte signalétique afin de conforter les points ci-dessus c'est-à-dire l'obligation de mise en oeuvre sur tout le territoire.

Concernant les **espaces naturels**, il conviendrait de répertorier tous ceux qui bénéficient d'une protection comme les zones Natura 2000 et d'identifier celles à risques pour proposer une extension de ces zones.

Enfin la charte paysagère identifie bien la nécessité du maintien de **coupures nettes entre villages** et signale précisément les zones à risques, comme l'extension de Saint Quentin vers



## L' U Z È G E

Saint Médiers. Il est impératif que le SCOT définisse rapidement des règles d'inconstructibilité pour ces zones et en vérifie l'application dans les PLU.

### 3/ La politique des transports

Le « tout transport », mal maîtrisé, est un destructeur irrémédiable de l'environnement. Une nouvelle approche, notamment lors de la création de nouvelles infrastructures, est indispensable pour vérifier qu'elles résolvent bien les problèmes et n'en créent pas de nouveaux. Il est prévu d'ailleurs, à la suite du Grenelle de l'Environnement, de suspendre toute décision à une étude d'impact approfondie ; mais il faudrait également la soumettre à une étude fiable d'opportunité, c'est-à-dire à des études significatives de trafic via des enquêtes Origine/destination.

En tout état de cause, le SCOT doit être un partenaire incontournable du Département pour les projets routiers et de la Région pour les projets ferroviaires (TER sur Remoulins, notamment). Mais pour ce faire, **le SCOT doit donc lancer en toute priorité une étude transports relatif à son territoire**, car, il doit avoir une bonne connaissance de la façon dont fonctionnent les transports à son niveau pour éviter tout investissement qui modifierait les équilibres et être un interlocuteur crédible.

Cette analyse doit reposer sur :

- **une identification des « bassins de vie »** locaux (les bassins de vie étant définis comme des espaces où la population a accès aux mêmes services de proximité, école, poste, grande ou moyenne surface, autres commerces) afin que toute nouvelle infrastructure ne crée pas plus de trafic que celui qu'elle est sensée absorber,
- **une étude fine des trafics**, notamment par des enquêtes origine/destination afin de pouvoir faire des extrapolations sur l'avenir,
- **une large place aux transports doux et à la promotion des transports collectifs** ou à la demande, en lien étroit avec les projets d'urbanisation de cœur des bourgs.

La voie verte, de Beaucaire à Uzès, doit être identifiée comme un élément structurant des modes doux, son usage comme voie ferrée semblant à ce jour semblant inadéquat face à la densité de population concernée. Son lien avec les itinéraires de randonnées développés par le Pays est évident.

Cette étude doit également prendre en compte toute **l'évolution des infrastructures envisagées à l'extérieur du territoire**, comme la LEO, le contournement Nord de Nîmes, la deux fois deux voies Nîmes-Alès et la mise en cadencement de la liaison ferroviaire Nîmes-Alès. Si ces infrastructures sont réalisées, elles peuvent avoir un impact très fort et négatif sur notre territoire attirant de nouveaux flux de voitures et de ce fait recréant embouteillages et pollutions ou au contraire ouvrir des opportunités d'accès à Nîmes en TER via la ligne d'Alès ou via Remoulins..

Les réflexions relatives au **contournement d'Uzès** doivent s'inscrire dans cette logique et les solutions envisagées soumises à l'évaluation évoquée ci-dessus.

D'une manière générale, il faudrait proposer plusieurs solutions pour que le choix puisse être fait en connaissance de cause. L'utilisation de l'ancienne voie de chemin de fer est certainement une piste à approfondir sous réserve que les impacts négatifs (accroissement du trafic endogène, risque d'urbanisation, impact paysager, etc.) et la compatibilité avec les modes doux ne rendent cette solution trop coûteuse en terme de GES. Si elle est retenue,



## L' U Z È G E

poursuivre l'utilisation de cette voie jusqu'à Montaren, comme l'a proposé Henri Simonet, membre de notre association, apparaît comme une piste particulièrement attractive.

Les alignements d'arbres, qui sont un élément significatif de notre identité et de notre patrimoine en structurant nos paysages, méritent une attention particulière pour ne pas être sacrifiés à la sécurité qui est aussi un thème important : des solutions sont possibles pour concilier ces deux approches (glissières en bois, dédoublement de la voie).

### 4/ Plan Climat :

A l'issue du Grenelle de l'Environnement, il n'y a pas lieu de tergiverser : tout le monde est concerné par le changement climatique et les rejets de GES. Les élus doivent donner l'exemple, notamment dans leurs activités d'élus et dans une approche plus globale du territoire.

Il faut donc élaborer rapidement un plan climat pour notre territoire et le SCOT doit y tenir toute sa place, tant pour l'urbanisation que pour les transports. Aussi, cette démarche devrait irriguer tous les axes d'action retenus par le SCOT et se décliner en mesures concrètes et indicateurs associés.

### 5/ Les indicateurs

Il n'y a pas de développement durable sans indicateurs.

Les orientations du SCOT, doivent faire l'objet d'une estimation des impacts positifs ou négatifs, notamment sur le plan environnemental. Les réponses apportées aujourd'hui sont essentiellement qualitatives et relativement modestes.

Il importe donc que **le SCOT se dote d'un corpus d'indicateurs significatifs.**

Ces indicateurs doivent être en amont et en aval à la fois pour évaluer les impacts a priori d'une mesure et pour vérifier lors de la mise en œuvre, année après année, que les impacts sont conformes aux prévisions.

Ces indicateurs doivent être environnementaux, comme le demande la loi, mais pas seulement. Ils doivent s'inspirer de tout ce qui a été développé ces dernières années. Par exemple, en priorité pour les paysages emblématiques, mais à terme pour tous nos paysages, il faut mettre en place de toute urgence des indicateurs comme l'a fait Nîmes-Métropole.

Des indicateurs sur les rejets de CO<sup>2</sup> découlant des déplacements contraints de tout lotissement devraient être mis en place en priorité.

Le maintien de la qualité de l'espace public, clé du maintien de la convivialité, doit se retrouver dans l'obligation dans tout projet de réserver des espaces publics et de les traiter en harmonie avec l'existant

### 6/ Une charte architecturale



## L' U Z È G E

En complément de la protection des paysages, il est nécessaire d'harmoniser le bâti pour renforcer l'identité du territoire et éviter la banalisation. Cela a déjà été fait dans d'autres territoires. Henri Simonet, membre de notre association, vous a fait des suggestions dans ce domaine que nous soutenons fermement.

### 7/ Autres aspects

#### 7,1/ L'eau

L'eau, omniprésente et invisible comme le disait la première étude paysagère, mérite une attention particulière, au-delà du risque d'inondation, première priorité.

- **sa qualité** d'abord, qui s'est dégradée au fil des années, avec quelques améliorations récentes. Une attention particulière doit être portée au bon fonctionnement des stations d'épuration, c'est évident, mais ne pas oublier qu'un des attraits de notre territoire, c'est la baignade et à moindre titre la pêche. Cet aspect est peu présent dans les réflexions
- **la ressource** également pour que les projets d'urbanisme tiennent compte de sa disponibilité : cela doit être un critère indispensable des autorisations d'urbanisme.

#### 7,2/ Risques naturels

Un certain nombre de risques naturels sont identifiés, mais l'un deux qui pourrait être présent dans notre territoire, n'est pas signalé.

Il s'agit du risque pour les habitations construites ou à construire sur des zones argileuses de notre territoire, d'être déstabilisées et fissurées en cas de grande sécheresse. Ce risque est signalé dans des documents d'autres territoires voisins du nôtre.

16 Novembre 2007

François Baret  
Président