

ELECTIONS REGIONALES 2015
Nos propositions
► AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

✓ **Un suivi annuel, partagé de la consommation d'espaces à l'échelle des SCoT (Schémas de Cohérence Territoriale)**

✓ **Généraliser des SCoT intégrant la gestion économe de l'espace, la biodiversité, le changement climatique, la ressource en eau**

✓ **Opposition morale et financière au projet d'autoroute A45 (Lyon - St Etienne)**

→ **Un suivi annuel, partagé de la consommation d'espaces à l'échelle des SCoT (Schémas de Cohérence Territoriale)**

Maîtriser et réduire l'artificialisation des sols de 50 % d'ici 2020 en Rhône-Alpes. Cela correspond à l'objectif de la stratégie foncière de l'Etat en Rhône-Alpes que nous soutenons. Il convient de définir un objectif cohérent pour l'Auvergne

Rhône-Alpes, en raison de sa croissance démographique continue, de son dynamisme économique et du développement de l'étalement urbain, est l'une des régions les plus consommatrices en espaces agricoles et naturels. Le recensement agricole de 2010 met notamment en évidence une perte de 0,6 % de surface agricole par an, soit deux fois plus que la moyenne nationale. En Auvergne, entre 1990 et 2010, soit en 20 ans, les surfaces urbanisées ont augmenté d'environ 20 %. La consommation d'espaces pour l'urbanisation en Auvergne représente en moyenne 680 hectares par an, soit l'équivalent de 1 000 terrains de rugby tous les ans.

Cette artificialisation des sols a des conséquences néfastes et multiples sur l'environnement : fragmentation des milieux naturels nécessaires à la vie animale et végétale, augmentation des risques naturels, pollution et réchauffement climatique liés à une utilisation accrue de la voiture.

Suite à ce constat, la gestion durable du foncier a été identifiée en 2012 comme une priorité dans le cadre de la stratégie foncière de l'Etat en Rhône-Alpes. Le document prescrit la réduction du rythme d'artificialisation des sols de 50 % d'ici 2020, un objectif soutenu par la FRAPNA. Un Observatoire régional de l'utilisation de l'espace a été créé en 2014 dans le but d'élaborer un système d'observation partagé de la consommation d'espaces. En Auvergne, le projet de CPER 2015-2020 et le SRADDT 2014 donnent l'objectif de préserver le foncier agricole, maîtriser l'étalement urbain, lutter contre la fragmentation des espaces, de façon spécifique à chaque territoire. Il sera pertinent de chiffrer cet objectif et d'en faire le suivi dans l'Observatoire régional étendu sur le territoire auvergnat.

Suite aux lois Grenelle, les SCoT (Schémas de Cohérence Territoriale) et PLU (Plan Locaux d'Urbanisme) doivent comporter des objectifs chiffrés de la consommation de l'espace. Ce positionnement des outils de planification locale au cœur des politiques de gestion économe du foncier nécessite un suivi de la consommation d'espaces à l'échelle de ces documents, sur des temps compatibles avec leur développement et leur mise en œuvre. Le SCoT est un document stratégique. Il définit les grandes orientations de l'organisation de l'espace intercommunal et la loi ALUR a renforcé son rôle charnière dans la planification locale. Les données issues du suivi de la consommation d'espaces devraient également être partagées entre tous les acteurs impliqués dans la réflexion sur la gestion économe du foncier aux différentes étapes de l'évolution des documents d'urbanisme.

Dans le cadre d'un suivi de la consommation d'espaces, nous proposons :

► Un suivi annuel effectué à l'échelle du SCoT, document stratégique devenu la référence unique s'imposant aux documents d'urbanisme locaux.

► Une analyse des résultats de l'année :

- au regard de l'objectif chiffré de consommation d'espaces fixé par chaque SCoT Grenelle,

- au regard de l'objectif régional de réduction de 50 % du rythme d'artificialisation des sols durant l'actuelle décennie,

- au regard des orientations de consommation d'espaces spécifiques à chaque territoire.

► Une mise à disposition des données sur le portail GEORHONEALPES et GRAIG AUVERGNE, afin de permettre à tous les acteurs de disposer d'une information unique et partagée (structures porteuses de documents d'urbanisme, organismes associés ou consultés lors de la révision ou de l'élaboration des documents, participants en CDPENAF) et mettre en cohérence les deux portails.

→ Généraliser des SCoT intégrant la gestion économe de l'espace, la biodiversité, le changement climatique, la ressource en eau

Pour la Région, chef de file en matière d'aménagement du territoire, les SCoT sont des outils majeurs, ils peuvent participer à la prise en compte des aspects environnementaux prioritaires qui relèvent également des compétences régionales

L'évolution des lois (SRU , Grenelle, ALUR) tend à faire de l'intégration des préoccupations environnementales dans les SCoT et PLU un des aspects majeurs de la construction de ces documents. Par ailleurs, les documents d'urbanisme permettent de renforcer les grandes politiques publiques régionales (SRCE , SRCAE , SRST, stratégie foncière...) en les traduisant de façon opérationnelle sur les territoires. Le SCoT en particulier est le document intégrateur de l'ensemble de ces normes supérieures.

Cependant, la qualité de la traduction dans les SCoT des priorités régionales pour l'environnement et l'aménagement durable est inégale. Certains territoires peinent à s'engager dans une démarche d'élaboration de SCoT, ce qui les prive de la vision stratégique à long terme nécessaire à un aménagement durable et maîtrisé. D'autres intègrent insuffisamment une partie des thématiques et gagneraient à articuler davantage leurs orientations avec les politiques régionales.

La réforme territoriale a désigné la Région comme chef de file dans les domaines de l'aménagement durable. A ce titre, la Région peut ainsi agir en faveur de l'amélioration de la couverture du territoire par les SCoT. Afin d'organiser la montée en qualité des SCoT sur les aspects environnementaux, elle peut également choisir d'établir certains critères conditionnant l'attribution d'aides aux structures élaborant ces documents.

Par ailleurs, le rôle de Personne Publique Associée (PPA) à l'élaboration des SCoT attribué à la Région par l'article L121-4 du Code de l'Urbanisme lui donne également l'opportunité d'appuyer la prise en compte de l'environnement dans ces documents.

Nous proposons que la Région, en sa qualité de chef de file en matière d'aménagement durable :

► Encourage les Préfets de département, qui ont autorité en la matière, à obtenir un engagement des territoires sans SCoT à lancer une démarche d'élaboration d'un tel document.

► Instaure un dispositif d'aides à l'élaboration des SCoT (réalisation d'études, missions d'animation...) conditionné à la déclinaison d'un ensemble de thématiques environnementales d'importance régionale par le SCoT. En particulier :

- Gestion économe de l'espace : objectifs chiffrés de consommation d'espaces fixés d'après des projections réalistes d'évolutions démographiques, urbanisation privilégiée dans les pôles urbains majeurs, priorité au renouvellement urbain, densité de logements privilégiée à proximité des stations de transports en commun...

- Biodiversité : qualité de la prise en compte du SRCE et de la Trame Verte et Bleue affinée à l'échelle du SCoT, modalités de protection adaptées à ces espaces, évitement, réduction et compensation des impacts sur le milieu naturel des infrastructures routières et ferroviaires prévues par le SCoT, définition de limites d'urbanisation à long terme...

- Changement climatique : spatialisation et traduction réglementaire des enjeux des PCET existants, réflexion sur la vulnérabilité du territoire face au changement climatique et sur les mesures d'adaptation à proposer : diagnostic du territoire (émissions GES, énergies, effets observés du changement climatique) et projections climatiques...

- Protection de la ressource en eau : qualité de la compatibilité avec les SDAGE et SAGE, modalités de protection adaptées aux zones humides...

► Apporte une vigilance particulière aux aspects environnementaux cités ci-dessus dans ses interventions sur les SCoT en tant que Personne Publique Associée (PPA).

→ Opposition morale et financière au projet d'autoroute A45 (Lyon - St Etienne), à la ligne ferroviaire Lyon-Turin, à la ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon

S'opposer à la réalisation des projets dont l'impact sur l'environnement est considérable et qui va à l'encontre des grandes politiques publiques régionales et nationales (SRCE, Stratégie foncière, Plan Climat...).

S'opposer à la réalisation du projet d'autoroute A45

La première enquête publique relative au projet d'autoroute A45 reliant le nord de Saint-Etienne au sud de Lyon apparue en 2006 donna un avis favorable au projet. Dès décembre 2007, la FRAPNA affirma sa vive opposition officielle au projet .

Au-delà des impacts socio-économiques négatifs à court, moyen et long terme pour le territoire (sur lesquels la FRAPNA a moins vocation à se positionner, même si elle soutient les analyses démontrant l'inutilité globale du projet), nous continuons d'affirmer avec vigueur que les enjeux environnementaux sont très forts sur le territoire traversé et que le projet aura, s'il se réalise, un impact dévastateur.

Le plateau Mornantais est connu pour sa grande richesse naturaliste, avec une biodiversité animale et végétale et une richesse paysagère remarquables. De nombreuses espèces rares et protégées sont présentes. Pour n'en citer qu'une, l'autoroute entraînerait une inévitable disparition du secteur de la population de Busard cendré, espèce de rapace sensible et menacée, malgré l'application des mesures d'Evitement, Réduction et Compensation (ERC) réglementaires.

L'impact sur la fonctionnalité écologique et les paysages n'est pas en reste. Outre la traversée de réservoirs de biodiversité, l'autoroute fragmenterait encore plus ce territoire dont de nombreuses portions sont reconnues en corridors écologiques (Trame Verte et Bleue validée par le Schéma Régional de Cohérence Ecologique - SRCE, document opposable aux projets de planification approuvé par le Conseil Régional Rhône-Alpes).

La consommation d'espaces agricoles et naturels serait ici considérable. Cette artificialisation du territoire serait issue de la construction de l'autoroute, mais aussi de manière plus indirecte de l'augmentation des infrastructures et de l'urbanisation le long de l'ouvrage (notamment au niveau des sorties).

Le projet aurait ainsi des conséquences désastreuses sur le territoire et s'inscrirait en opposition la plus totale à la dynamique actuelle, dans laquelle les acteurs locaux et régionaux s'investissent avec vigueur (gestion des sites sensibles, protection des paysages, SRCE, contrats Verts et Bleus, etc.). Dans le contexte environnemental global actuel et plus précisément celui des enjeux de la COP21, nous soulignons les incohérences très fortes de ce projet avec les objectifs de diminution du trafic automobile du Plan de Protection de l'Atmosphère de Lyon et les différents accords sur les réductions d'émissions de GES.

Persuadés que ces enjeux représentent des préoccupations majeures pour la société et pour ses futurs élus au Conseil de Région, nous appelons de nos vœux un positionnement en conséquence.

S'opposer à la réalisation de la ligne ferroviaire Lyon/Turin

Les associations de protection de l'environnement sont favorables aux décisions politiques permettant le report de trafic de la route vers le ferroviaire, mais le projet de nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin fait exception.

Le projet actuel ne ressemble plus du tout au projet initial de 1993.

Le trafic n'est pas au rendez-vous

A la création du projet en 1993, la saturation de tous les passages nord-alpins était prévue par des experts pour 2010. Cela pouvait justifier le projet de nouvelle liaison ferroviaire. Un rapport prévoyait que « les flux transalpins de poids lourds seraient multipliés par 2,5 entre 1987 et 2010 ». Or, le tonnage transporté entre la France et l'Italie par les passages nord-alpins a diminué depuis 1994. Selon les études du porteur du projet d'ensemble Lyon-Turin, la saturation de la ligne actuelle (dite « ligne historique ») n'est prévue que pour 2035, ce qui démontre l'importance des capacités ferroviaires non-utilisées actuellement. Aussi, plutôt que de créer une nouvelle ligne, il serait préférable que le plan de relance ferroviaire s'appuie sur l'utilisation maximale de la ligne historique existante et sa modernisation entre Ambérieu et Turin.

Face aux problèmes quotidiens des dessertes ferroviaires et aux réels besoins de modernisation du réseau ferré actuel, pourquoi investir dans un projet aussi incertain et lointain alors que le report modal serait possible à court terme?

Un gouffre financier

L'alerte du Premier ministre par la Cour des Comptes à propos du montant du projet souligne un peu plus son coût excessif. D'un montant approximatif de 12 milliards en 2002, une évaluation faite en 2012 par la Cour des Comptes indique plutôt un coût de 26,1 milliards. Il n'est pas raisonnable, alors que les finances publiques se font si rares, d'investir de telles sommes dans un projet dont l'utilité reste à prouver.

S'opposer à la réalisation du projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon, projets dont les impacts sur l'environnement sont considérables et améliorer le réseau ferroviaire existant

Concernant le projet de LGV POCL, un débat public a été organisé fin 2011. Aucun consensus n'a été trouvé concernant le choix d'un scénario. Pourtant, le gouvernement a annoncé en juillet 2015 sa volonté de poursuivre les études et a demandé à SNCF Réseau d'engager la première phase des études préalables à l'enquête d'utilité publique.

Ce projet impacterait fortement la nature et l'environnement et risque d'engendrer une fragmentation des territoires. En Auvergne, le Val d'Allier risque notamment d'être touché. La question de la cohérence entre ce projet et le SRCE se pose également tout comme celle de l'intérêt économique du projet. Le coût à supporter par le contribuable est prohibitif. Il induit une restriction voire un abandon de crédits sur les lignes ferroviaires actuelles qui sont à restaurer.

Il paraît plus pertinent de moderniser le réseau existant (98 % des trajets ferroviaires correspondent à des déplacements de petites ou moyennes distances). Les temps de trajets seraient légèrement supérieurs au projet de LGV (3h10 pour un Lyon-Paris, 1h40 pour Clermont-Lyon, 2h30 pour Clermont-Paris) mais l'accessibilité serait plus directe, le délai de mise en œuvre moins long et le coût du projet serait bien moindre, tant pour les collectivités que pour les usagers.

Nous nous prononçons donc pour une amélioration du réseau existant, permettant une liaison vers le Nord perfectible, des liaisons vers le Sud redonnant à Clermont-Ferrand une position centrale, des liaisons Est-Ouest qui constituent de vraies alternatives européennes aux transports routiers dévastateurs en Auvergne.

ELECTIONS REGIONALES 2015 Nos propositions

- ▶ **AGRICULTURE**
- ▶ **AMENAGEMENT DU TERRITOIRE**
- ▶ **BIODIVERSITE**
- ▶ **EAU**
- ▶ **FORET**
- ▶ **SANTE, POLLUTION**

