

## POSITIONNEMENT SUR LE SCOT Agglopôle

À la suite de la présentation du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et en vue de mettre en œuvre ce développement au sein du territoire du SCOT de l'agglopôle, il nous paraît nécessaire d'insister sur certains enjeux concernant la préparation du futur Document d'Orientations Générales (DOG).

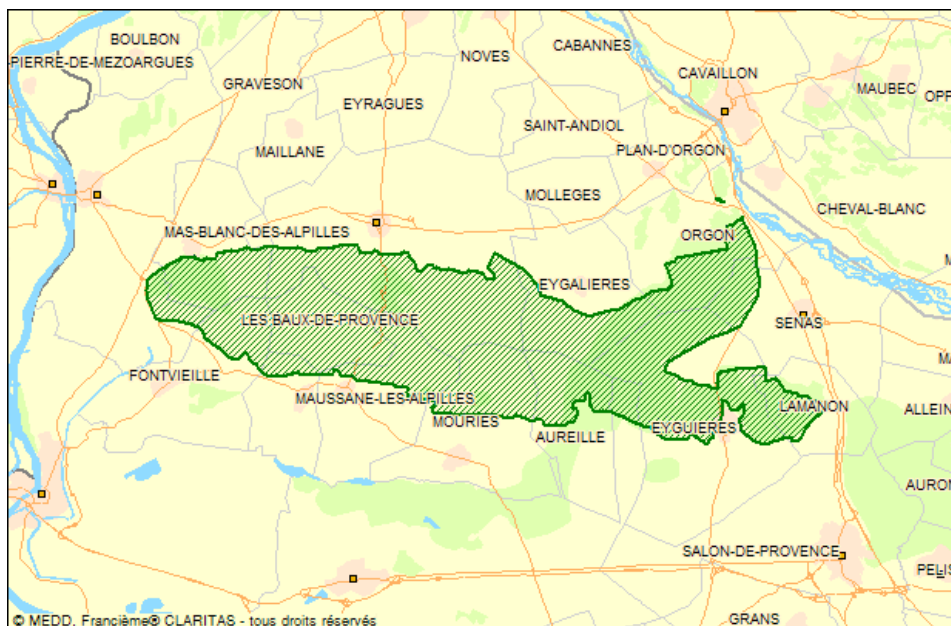
Le diagnostic émis, rejoint dans les grandes lignes le nôtre qui est effectivement :

- ☞ « **une pression foncière et immobilière**, une urbanisation anarchique qui souffre d'une absence de cohérence très importante essentiellement sous la forme d'un mitage du territoire qui porte atteinte à la biodiversité, aux paysages et provoque la disparition des terres arables »
- ☞ « **la dégradation de la biodiversité** du fait de la pression anthropique et de la fragmentation du territoire » qui endommage le cadre et la qualité de vie d'un des espaces le plus riche de France et d'Europe,
- ☞ Un **décalage important** entre emploi et habitat,
- ☞ **Le poids prépondérant de l'agriculture à tous les niveaux** dans cet espace qui est notamment un acteur fondamental du développement économique,
- ☞ **le manque de transports** surtout *commun*,
- ☞ **et la division existante en 3 territoires** de l'espace de l'agglomération difficile à faire vivre ensemble, dont deux marqués qui sont le parc des Alpilles et l'Etang de Berre.  
Face à ses constats nous n'avons pas forcément les mêmes analyses des éléments présentés. Nous pensons que l'agriculture doit être l'élément structurant de l'agglopôle.

Ainsi l'UDVN13 précise avant d'émettre les propositions suivantes :

- ☞ **La nécessité d'intégrer les engagements du Grenelle pour un SCOT ambitieux :**  
Le rôle des SCOT en tant qu'instrument d'orientation pour l'échelon intercommunal va être affirmé dans la loi Grenelle 2. Les SCOT (et les PLU) vont avoir plus de moyens pour prendre en compte les objectifs du développement durable ; il apparaît dès lors nécessaire que le DOG du SCOT de l'Agglopole se construise sur la base des engagements du Grenelle à savoir :
  - ✓ la diminution des consommations d'énergie (38% d'ici 2020),
  - ✓ l'augmentation des énergies renouvelable (20% d'ici 2020),
  - ✓ augmenter la part des transports propres pour une diminution des gaz à effet de serre de 20% d'ici 2020,
  - ✓ atteindre le bon état écologique des eaux d'ici 2015 (rappel de la Directive Cadre eau et du SDAGE Rhône Méditerranée voté le 16 octobre 2009),
  - ✓ préserver la biodiversité et lutter contre l'étalement urbain.
  - ✓ réduction de la production de déchets et des objectifs de recyclage correspondant au moins à 40 % des déchets produits sur ces territoires.

- ↪ Mais aussi **de respecter les différentes mesures de protections existantes** sur le massif dans ce scot, à savoir la directive paysagère Alpilles, et Sa zone natura 2000



 Site Natura 2000

## **1<sup>ère</sup> partie: Un avenir pluriel, partagé, adapté. Développement de la centralité de Salon:**

**1.1) La Provence salonnaise, un espace à affirmer.** (Dans cette optique il est difficile de le comprendre quand en 2<sup>ème</sup> point du chapitre du document, on se préoccupe des rives de l'étang de Berre et des projets structurants autour de la RN 113.)

Nous sommes d'accord sur ce postulat et pour ce faire il est normal de confirmer, d'intensifier la centralité de Salon en prenant en compte les aspects suivants :

- **Une ville solidaire, une limitation du mitage urbain.** Préoccupons nous de l'habitat en premier lieu et parallèlement considérer l'espace comme une ressource rare. Si l'urbanisation est nécessaire, elle doit se recentrer sur Salon, ville centrale comme il est dit dans le paragraphe 4.1 Ce choix aura une incidence forte sur la consommation urbaine.
- **Une ville qui se réfère au développement durable :** Le cadre de vie est à maintenir et à développer auprès des habitants. Des formes urbaines devront être innovantes car différents critères seront à prendre en compte :
  - Une densité plus importante
  - Une mixité sociale
  - Un habitat HQE diversifié
  - des circulations douces entre ancien et nouveau quartier plutôt qu'un maillage de voies hiérarchisées,
  - et l'intégration des quartiers anciens réhabilités HQE et le respect de performances et environnementales renforcées,
- **Une ville proche. Des transports en commun** intra-inter urbain pour une meilleure cohérence urbaine et la **continuité du territoire**. Salon doit être accessible à tout son territoire.

- **Une ville performante.** un potentiel économique passé et à venir structurant : **l'agriculture et ses corollaires**, doit mettre en valeur ses différents territoires comme les Alpilles et les rives de l'étang de Berre.

**1.2) Protéger les valeurs identitaires de l'arrière pays Agglopoie Provence : un espace à structurer.** Nous devons mettre au même plan de développement économique et sociétal les rives de l'étang de Berre et les espaces pris en partie par le parc des Alpilles ou proche de la Durance. Pour ce faire nous gardons l'optique de l'agriculture et la biodiversité comme élément structurant de ces espaces, avec la mise en valeur de Salon comme une ville centrale et proche.

- **Valoriser l'héritage paysager** : reconquérir les entrées de ville, humaniser et rentabiliser les espaces économiques de la N113. La problématique des entrées de ville ne peut s'affranchir d'une vision globale de la ville portée sur le long terme. Les acteurs doivent travailler ensemble, « chercher des convergences et des compromis et s'accorder sur une vision prospective de la ville ». Mais aussi préserver, protéger et restaurer les espaces remarquables naturels ou anthropiques.
- **Préserver le capital de l'arrière pays** salonnais qui respecte la protection de la nature et de l'environnement. Senas, Mallemort, Charleval et Eyguières **doivent garder leur vocation et potentiel agricole.**
- **Intégrer** dans les futurs documents graphiques **la trame verte et bleue.** Elle doit être effective au sein du SCOT. Il nous paraît cohérent d'établir une trame verte entre les rives de l'étang de Berre pour ensuite rejoindre Salon et s'élargir vers les Alpilles et la Durance. Ces principaux lieux doivent être des terrains d'expérimentation de la trame verte et bleue avec la mise en place d'une gestion intégrée de ces espaces conciliant le développement économique et social ainsi que la préservation de l'environnement. La trame verte et bleue s'intègre facilement dans cette optique, où l'on peut protéger les zones d'habitats et valoriser les haies, les arbres remarquables, les zones fraîches et humides.
- **Défendre la biodiversité** avec la réhabilitation des rives de l'étang de Berre mais aussi les contreforts des Alpilles.



## 2<sup>ème</sup> partie : l'Agglopoie transport et accessibilité :

**2.1) La connexion des ceintures périurbaines, inter-villes proches et grandes agglomérations passe par la nécessité d'augmenter la fréquence, la régularité et l'amplitude des transports en commun et notamment les trains.**

Ces liaisons à l'échelle du grand bassin méditerranéen nécessitent un investissement prioritaire et urgent. Pour rappel, les déplacements au quotidien : en 5 ans, pour l'ensemble des régions, les TER ont attiré 28% de voyageurs en plus répondant ainsi aux demandes quotidiennes des usagers.

- **Développer l'offre de transports en sites propres inter agglomération** en relation avec une politique d'urbanisme et d'aménagement durable du territoire pour encourager les automobilistes à abandonner leur voiture. Ainsi le SCOT, doit repenser l'aménagement urbain, en concentrant l'urbanisation autour des axes de transports en vue de limiter l'étalement urbain et la prise de la voiture du fait de l'éloignement. Le SCOT doit anticiper ces axes d'aménagements pour devenir un outil préventif. Les conséquences actuelles des aménagements antérieurs menant la collectivité à tenter de « réparer » a posteriori les « erreurs » d'aménagement apparaît comme une politique plus coûteuse du point de vue économique, plus catastrophique du point de vue social (perte

de biens, baisse de valeur) et plus désastreuse du point de vue environnemental (destruction de zones naturelles et agricoles).

- ✓ **Le nœud d'échange** concernant les transports au niveau de Rognac – Aix – Velaux – Salon Miramas est très important.

### **3<sup>ème</sup> partie l'Agglo pole et son activité économique :**

- Dans l'optique **d'une cohérence des différents SCOT et DTA**, et compte-tenu du développement des zones d'activités des SCOT du SAN Ouest de l'étang de Berre et CPM, pourquoi prévoir *une plateforme de desserte et de brouettage à faible rayon* déjà existante par ailleurs ?
- **Engager effectivement une politique active économique, conservatoire et identitaire pour le développement économique à partir de l'agriculture** comme cela a été exprimé plus haut. La base la plus basse au niveau de l'emprise agricole ayant été définie à 22950 ha, reste une limite à ne pas franchir pour un développement agricole, sylvicole et conchylicole assumé, prospère et cohérent.  
Le Grenelle de l'environnement a fixé l'objectif d'arriver à 6% des exploitations en 2012 (2.46% en 2009) et 20% en 2020 pour l'agriculture biologique. Il y l'engagement de l'Etat à prendre en compte mais aussi celui **des collectivités locales consciente de l'enjeu sur leur territoire, ce qui est le cas de l'Agglopoles**. Il faut aider cette branche d'activité à passer d'un marché de niche à une certaine massification. Par ailleurs la spécificité de l'agriculture bio est d'écouler une part de la production en vente directe ce qui nécessite des aides pour la mise en place et la déployer.
- Envisager et développer, s'il est nécessaire « **Un agro parc** », **qui doit compléter la zone d'activité de Salon, mais non pas dans les Alpilles** (plus précisément : pas de zone d'activité à Sénas), pour être cohérent avec les principes cités ci-dessus : contre le mitage, l'écart emploi – habitat, centralité...
- Promouvoir **un tourisme durable** en lien avec les capacités d'accueil du territoire. Certes le tourisme apparaît comme un facteur économique important mais il doit être envisagé de manière globale : logement, gestion des déchets, ressource en eau, alimentation énergétique. Il semble nécessaire de promouvoir des politiques **d'éco tourisme avec un tourisme agricole**. Pour cela des études spécifiques sur les capacités d'accueil du territoire doivent être menées en vue de construire le futur DOG. Le tourisme avec la trame verte et bleue comme outil peut aider à réhabiliter le tissu urbain existant et les milieux dit naturels dégradés existants.
- Prendre en compte l'ensemble **des risques du territoire** : L'ensemble du territoire couvert par le SCOT est au moins concerné par un risque naturel et/ou technologique dans une moindre mesure.
- **Faire prévaloir une gestion durable de l'étang**, de la Durance et de la ressource en eau PACA ; malgré les études pour une dérivation qui épargnerait tout rejet d'eau douce du canal EDF vers le Rhône, engagées depuis 2000, **le développement durable nécessite une vue à plus long terme**.  
Non pas un chantier au minimum de 2 milliards d'euros, qui relancerait un emploi à court terme, producteur de nocivité plus que de bien être et qui défigurerait les paysages, Un aménagement qui ne répondrait pas au problème de la gestion de la Durance à long terme, et dont l'entretien coutera une fortune.