



Projet de Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) La Rochelle-Aunis

Observations préliminaires

Dès l'année 2023, notre association CAPRES-AUNIS s'est intéressée à l'élaboration du Scot et a présenté des observations sous forme de courriel en date du 8/12/2023 : sur le fond ces remarques sont toujours valables, c'est pourquoi nous les annexons en pièce jointe à la fin du présent document.

Consultation/information

Il est à noter que la concertation numérique est privilégiée au détriment de personnes qui ne sont pas forcément à même d'analyser des dossiers complexes assortis d'éléments graphiques (souvent difficiles à lire) sans support papier de dimension appropriée, à disposition dans des lieux proches de leur domicile.

Entre la délibération du Comité syndical du syndicat mixte pour le Scot La Rochelle-Aunis du 20/04/2017 (2017-06) affichée le 9/05/2017 « prescrivant l'élaboration du schéma de cohérence territoriale précisant les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation » et celle du 25/09/2024 arrêtant le projet, il s'est écoulé un délai de **7 années** de réflexion, d'études, de réunions de présentations, etc. pour aboutir à une somme phénoménale de documents à étudier !

On ne peut que louer ce riche et long travail de recherches et d'investigations qui procure beaucoup de ressources fondamentales. En revanche, ce foisonnement de documents génère nombre de contradictions qui risquent de rendre l'application pratique impossible à atteindre et seront sujettes à de nombreux recours.

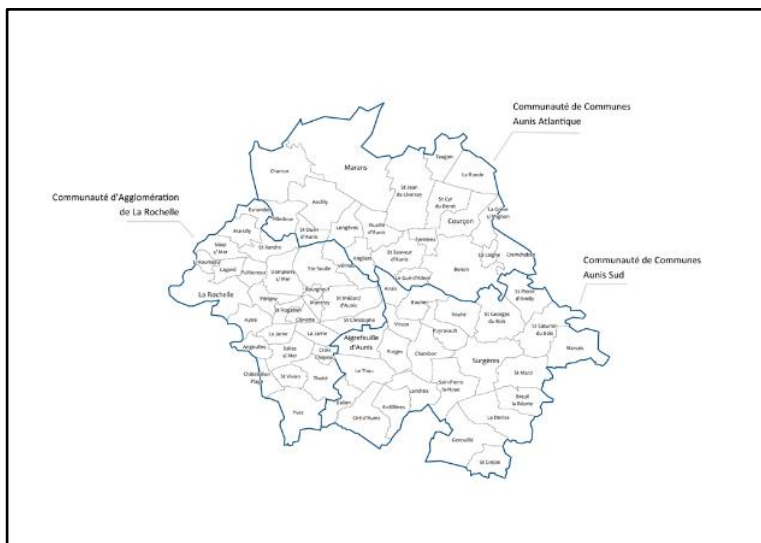
Entre le PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable, les documents de planification, la base documentaire du Scot, les DOO (Documents d'Orientation et d'Objectifs), les avis (personnes publiques associées, etc.) ce sont des centaines et des centaines de pages à compulser dans le délai d'un mois d'une enquête publique. Il apparaît particulièrement difficile à un citoyen normalement éclairé de pouvoir faire les observations sollicitées dans ce cadre et c'est la raison pour laquelle on dénombre si peu de remarques sur les registres, davantage pour cause d'incapacité à agir que par désintérêt des mesures d'urbanisme. Ne peut-on au passage, se poser la question de la connaissance profonde des dossiers par les élus communautaires eux-mêmes qui auront à se prononcer par leur vote ?

Notre association CAPRES-AUNIS, déplore, elle aussi, de se trouver devant une telle difficulté avant de produire ses observations. Elle se limitera donc à des observations de synthèse, illustrées par quelques exemples précis.

Nous notons en priorité qu'un Scot est un document de cohérence comme son nom l'indique. Il doit donc être cohérent aussi bien sur son assiette territoriale que dans ses dispositions générales. C'est principalement sur cette cohérence que porteront nos remarques.

Incohérence de l'assiette territoriale du Scot La Rochelle Aunis

Il apparaît au départ une volonté de cohérence territoriale entre la CDA (Communauté d'Agglomération) de La Rochelle et les CDC (Communauté de Communes) Aunis Atlantique et Aunis Sud. Il s'agit donc d'un territoire de 230 000 habitants sur 1 230 km² sur lequel doivent s'harmoniser les politiques d'orientation des documents d'urbanisme de chacune des collectivités.



Or les références aux territoires sont variables, selon qu'il s'agit de construction, de mobilité, d'énergie et de décarbonation, d'alimentation, ...

Par exemple, en matière d'organisation des flux et des axes de communication structurants, le Scot fait référence au Pôle métropolitain centre Atlantique qui va bien au-delà de ses limites puisqu'il englobe le sud de Rochefort, le sud des Deux-Sèvres et remonte sur une partie du sud de la Vendée

(Voir carte) >>>



De même les découpages territoriaux ne se superposent pas avec le PAT (Plan d'Alimentation Territorial) qui lui, englobe la CDC Ile de Ré (Communauté de Communes)

Il est d'ailleurs question dans le PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable) d'un « Contrat de dynamisation et cohésion territoriale de La Rochelle - Ré – Aunis ».

Le PCAET (Plan Climat Air Énergie Territorial) ne concernait que la CDA de sorte que les 2 CDC d'Aunis ont élaboré ensemble et indépendamment de la CDA leur propre PCAET sans que les CODEV (Conseil de Développement) soient associés aux études préalables.

Il est signalé un travail partenarial avec la CARO (Communauté d'Agglomération de Rochefort)

Pour les Zones d'accélération des EnR (Énergies Renouvelables), celles-ci ont été définies par chaque commune individuellement.

Enfin, le concept de découpage en quartiers complique fortement la lisibilité et la logique de l'ensemble.

Ainsi, un document d'urbanisme qui a pour fonction essentielle d'établir une cohérence territoriale procure un sentiment de confusion sur son assiette territoriale.

Incohérence des objectifs des EnR et les réalisations

Les objectifs apparaissent clairs, notamment : « développement éolien contrôlé et respectueux des paysages ».

Dans les faits, les citoyens sont dans une totale incompréhension car les objectifs fixés par le Scot sont soumis à des aléas décisionnaires.

Par exemple le projet éolien de Puyvineux - Aigrefeuille de 9 éoliennes est refusé par les citoyens et les élus, il est partiellement acté par les conclusions d'une enquête publique qui en réduit le nombre à 5 ; le Préfet autorise ce projet différent du projet initial car amputé de près de la moitié du parc.

Pour le citoyen, qui s'est exprimé sur le projet initial maintenant dénaturé, c'est totalement irrationnel et incohérent. En fait, on émet un avis favorable sur un projet différent de celui qui a été soumis à l'enquête publique !

Double incohérence ferroviaire

Prôner l'offre de desserte régionale tout en négligeant les dessertes de proximité

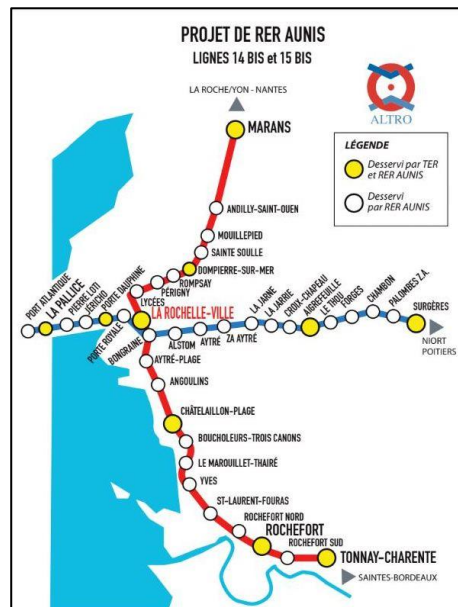
Les objectifs sont les suivants : « Organiser les flux » « Axes de communication structurants » « Renforcer l'offre de desserte ferrée régionale »

Tel qu'il est indiqué, le développement souhaitable du TER ne résoudra pas les problèmes de desserte ferroviaire de proximité. Un TER qui dessert les grandes villes ou celles intermédiaires n'a pas vocation à s'arrêter dans une multitude de haltes existantes ou à créer. Il convient donc de concevoir un service spécifique complémentaire périurbain à haute fréquence pour remplir cette fonction qui répondra aux enjeux de besoins des usagers, de report des déplacements vers le train, de confort et de sécurité, de diminution des gaz à effets de serre, etc.

À ce titre le projet RER La Rochelle-Aunis est « la bonne solution » d'autant qu'il entre dans la Loi SERM (Service Express Régional Métropolitain) du 27/12/2023 et pourrait être labellisé pour bénéficier de soutiens assortis de financements avantageux. À condition toutefois que l'ensemble des collectivités et élus locaux se mobilisent sans réserve pour faire aboutir ce projet aux côtés de la Région, de l'État et de la SNCF.

À l'instar de La Jarrie, Aytré, Chatellaillon, Rochefort etc. on sait très bien que l'offre crée la demande : dans un premier temps une navette Marans La Rochelle avec des haltes à Andilly, Ste Soulle, Dompierre sur Mer, Périgny-Rompsay pourrait être mise en place à titre de premier élément du dispositif à créer...

Il serait donc logique et bienvenu que le souhait louable de développement du TER soit complété par le projet de RER La Rochelle-Aunis comme objectif à atteindre dans les meilleurs délais possibles, avec des étapes intermédiaires programmées pour parvenir à une cohérence générale.



Incohérence d'un contournement ferroviaire de l'agglomération qui est à l'étude depuis 50 ans et apparaît ou disparaît des documents d'urbanisme selon les circonstances

Nous avons déploré que le contournement ferré de l'agglomération pour desservir le port de commerce n'apparaisse pas dans les présentations ; comme il est inscrit dans les documents d'urbanisme, notamment le PADD, la logique veut qu'il soit visible dans le Scot comme objectif à atteindre même à très long terme. Nous ne pouvons que nous féliciter de le voir réapparaître dans la présentation du Scot même si, sauf erreur de notre part, nous n'avons trouvé aucune carte délimitant l'emprise des voies ferrées dans l'espace agricole au nord de l'agglomération. Celle du PADD arrêté en 2019, reste-elle d'actualité ? Avec quelle option retenue entre L'Houmeau et Lagord ?



« Le principe de contournement ferroviaire de l'agglomération est acté depuis 1979 et en 2011 le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) a permis d'établir un couloir de passage entre Lagord et L'Houmeau qui impacterait de manière « raisonnable » les franges des deux communes. » Cf. site internet de la ville de Lagord (Cf. Site internet ville de Lagord)

Notre association émet des réserves sur la pertinence de ce projet, pertinence à laquelle répondra une future concertation suivie d'une enquête publique. Mais maintenant les élus doivent assumer leur choix.

La bonne cohérence des documents d'urbanisme oblige à ce choix : les décideurs doivent s'entendre sur la réalisation ou la non réalisation de ce « serpent de mer » datant de plusieurs décennies.

Incohérence des choix pour les grands investissements

Premier exemple, l'ex-parc des expositions

Après le rejet du projet d'hôpital à cet emplacement, c'est un nouveau projet de ZAC des Salines (Zone d'Aménagement Concertée) qui a été soumis à une concertation publique et fait l'objet d'une nouvelle évolution - réduction de l'emprise et du nombre de logements notamment - après nouveau zonage inscrit dans la modification du PLUi.

Il paraît incompréhensible qu'un tel aménagement immobilier d'intérêt communautaire d'envergure ne soit pas inscrit dans les documents du Scot, notamment en vue d'une renaturation souhaitable de la parcelle inondable, et qui est en partie en ZPPAUP. (Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager)

On comprend l'objectif de construire des logements pour répondre à la demande mais pas n'importe où, ni n'importe comment.

En l'occurrence, conformément aux directives du Scot, l'aménagement de l'ex-parc des expositions aurait dû permettre une désartificialisation de l'espace actuellement goudronné pour une renaturation en phase avec les espaces naturels locaux.

Deuxième exemple : le projet de nouvel hôpital

Rien n'est dit sur le projet d'établissement hospitalier à vocation territoriale qui sera un élément structurant essentiel à proximité de la ville de La Rochelle s'il est situé dans un secteur compatible avec les flux (pôle multimodal : routes, liaisons douces, transports en commun dont ferroviaire, etc.) et sur un terrain suffisamment vaste (25 à 30 ha environ) permettant un développement futur de toutes ses spécialités, internes et connexes, sur le long terme. À ce titre, seul le site de Varaize porté par la municipalité d'Aytré et nombre de communes de la CDA de La Rochelle correspond parfaitement au cahier des charges initial des professionnels. *Cet emplacement était d'ailleurs celui qui avait été retenu dans le Scot précédent...*

Mais dans le DOO, c'est le site dit DBMA de 12 ha qui est cité comme retenu, notoirement trop étrié et dont le foncier, non maîtrisé, est hors de prix qui s'avère davantage favorable à la construction de centaines de logements !

Comment un tel projet peut-il échapper à un débat loyal et complet dans le cadre du Scot et pourquoi éliminer d'office l'option qui semble la plus favorable ?

Incohérence d'orientations précises non respectées

Par exemple pour le secteur « Commerces et activités » il est dit « Inverser la logique de développement extensif des bourgs et villages » « Imperméabilisation des sols - espace agricoles à préserver »

Ces dispositions sont parfois balayées par des réalisations soutenues localement par les Municipalités puis validées par les collectivités !

À titre d'exemple la création d'un supermarché sur des terres agricoles à la frange de la ville de Dompierre sur Mer ou celle d'un établissement industriel sur un terrain agricole à St Xandre.

Pour les citoyens, il est difficile d'admettre que les décideurs ne respectent pas les prescriptions fondamentales édictées par les documents d'urbanisme tels que le PADD ou le Scot en vigueur.

CONCLUSION

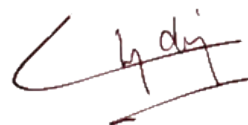
La conclusion de la consultation de tous ces documents est bien le manque de cohérence entre les directives louables données par le Scot dans sa vision d'urbanisme idéal et les réalisations concrètes.

Alors, une question fondamentale se pose : quelle est la pertinence réelle de multiplier ainsi les documents d'urbanisme et de les emboîter telles des poupées russes pour aboutir à l'incompréhension des citoyens, voire des élus, auxquels on demande, néanmoins, de se prononcer au cours d'une enquête publique ?

Pierre RIVAUD
Président



Catherine NORMANDIN
Vice-présidente



Contact :

Site web: capresaunis.fr

Mél. capres.aunis@gmail.com



CAPRES-AUNIS
Association écocitoyenne

Annexe

Copie du message transmis le 8/12/203 à : scot.larochelle-aunis@agglo-larochelle.fr

À l'attention de M. Nicolas CAJON

Quelques remarques succinctes...

C'est étonnant que le **contournement ferré** de l'agglomération pour desservir le port de commerce n'apparaisse plus dans les présentations, même s'il s'inscrit sur le très long terme. Comme il est inclus dans les documents d'urbanisme, la logique aurait été qu'il demeure visible comme objectif à atteindre... sauf si les élus en décident autrement et le considèrent irréalisable, comme certains l'ont indiqué occasionnellement en réunion publique !

Pour rester "sur le rail", notre association insiste pour que les **dessertes ferroviaires** de proximité soient développées afin de satisfaire les besoins des usagers et répondent aux enjeux climatiques (Cf. GIEC, LRTZC, ...)

De notre point de vue, il est crucial qu'un report significatif des déplacements s'opère au plus vite sur un réseau interconnecté, modernisé et adapté. Notre partenaire ALTRO a déjà beaucoup travaillé sur le sujet et propose, en complément du Livre Blanc de la CDA de La Rochelle, une étude qui mérite l'attention des décideurs. Rapport ALTRO à recevoir très bientôt, contributions en ligne sur notre site :

<https://capresaunis.wordpress.com/mobilites/>

Il nous paraît pour le moins curieux que les **PCAET** ne soient pas étudiés et harmonisés avec l'ensemble des Conseils communautaires concernés : le périmètre territorial de l'Aunis semble le format le mieux adapté, même si d'autres collectivités proches peuvent aussi se joindre à la réflexion.

Pour la production d'EnR par exemple, la CDA de La Rochelle vient de créer une **SEM**, un parc éolien se construit à Andilly, d'autres existent déjà et d'autres encore vont voir le jour ou bien sont à l'étude, un projet d'éoliennes *off shore* au large des îles est soumis à consultation... Le CODEV de la CDA de La Rochelle, organisme consultatif, va présenter prochainement son rapport mais il semblerait que le CODEV, "Bien vivre en Aunis" (Atlantique + Sud) n'ait pas été consulté ?

Où sont l'équilibre et la juste répartition souhaitables si chaque Conseil communautaire imagine ses propres réalisations, sans se concerter avec ses voisins, fort justement impliqués par ailleurs dans d'autres dossiers tels le PAT (Plan Alimentaire Territorial) ?

Dans le domaine **rutier**, on voit bien d'ailleurs la nécessité de concevoir les équipements et leur entretien en bonne intelligence avec le Département et/ou l'État, comme c'est le cas maintenant pour la déviation de Marans... après l'abandon de l'autoroute Ste Hermine-Rochefort !

Pour ce qui est du **Nouvel Hôpital de La Rochelle**, il est incompréhensible que le sujet ne soit pas traité par le Scot ! Une première approche sur l'ex-site du parc des expositions de La Rochelle a été retoquée et la Direction vient de reprendre à zéro l'étude d'un établissement à vocation territoriale [établissement recours]. L'Agglo de La Rochelle va proposer un nouveau site mais comment ne pas associer les autres communautés à ce projet d'envergure et, de fait, écarter leurs légitimes suggestions ? L'offre de soins, l'accessibilité, l'emploi concernent tous les habitants qui vont se faire soigner ou consulter, visitent des patients, travaillent sur place, etc. C'est un équipement structurant à implications multiples dont les mobilités, la transition énergétique, l'eau et son traitement, la pollution, le numérique, le développement économique et social, ..., sur lequel un minimum d'échange doit être organisé dans le cadre du Scot La Rochelle-Aunis. Un large débat public est réclamé par les citoyens, la Scot doit y contribuer.

Concernant l'**urbanisme commercial**, nous avons noté dans le PADD notamment que, sauf erreur de notre part, les terres agricoles devaient être préservées, le commerce des centres-bourgs devait être protégé ["centralités"] et que de nouveaux espaces commerciaux ne devaient plus être créés à la périphérie des communes, en raison également de l'artificialisation des sols à proscrire. Or, dans le PLUI de La Rochelle et sa modification, il est acté le déplacement d'un supermarché en entrée de ville de Dompierre sur Mer, sur un terrain à l'origine classé en zone agricole ! Le permis de construire est sur le point d'être délivré et de l'argent public sera engagé pour assurer les raccordements, les accès, la sécurité routière, l'aspect paysager, etc.

Dans le même ordre d'idée, on peut aussi parler du transfert de l'entreprise Cognac GODET à La Sauzaie (St Xandre): les documents d'urbanisme vont permettre l'édification de bâtiments industriels sur une prairie, au mépris de l'environnement, du paysage, de la trame verte et bleue, des zones humides, de la circulation, de la tranquillité des riverains, des risques de pollution, etc. alors qu'il existe des Zones Industrielles disponibles pour pratiquer ce type d'activité.

Où est la **cohérence** de telles décisions non conformes aux orientations fondamentales du Scot ?

Nota : aucune réponse n'a été communiquée suite à l'envoi de ces observations