

Lors des procédures d'élaboration des Plans Locaux d'Urbanisme, Métropole Savoie est associée en tant que personne publique. Le carroyage est le premier critère observé. Le dimensionnement est examiné en deuxième lieu. Les justifications apportées sont aussi prises en compte

Les révisions simplifiées ou les modifications des Plans Locaux d'Urbanisme, sont des procédures légères mais fréquentes, dans lesquelles il est assez rare d'observer des modifications des zonages bâtis/non bâtis. Pour autant, il arrive que cela puisse remettre en cause le dimensionnement ou le carroyage à la marge. Dans ce cas le projet est finement étudié, la commune est rencontrée, et un avis officiel est formulé.

Aucun PLU n'a jamais proposé une remise en cause du carroyage. Pour autant le carroyage n'est pas appliqué au demi-carreau près.

prise en compte de l'impact des réalisations ou extension de certaines zones d'activité économique) et d'autres activités du syndicat mixte (travail de sensibilisation sur les formes urbaines, réalisation du Contrat de Développement Rhône Alpes Métropole Savoie et de son volet agricole) complètent cette base.

Pour en savoir plus

Terres en Villes
40, avenue Marcelin Berthelot
BP 2608
38036 Grenoble Cedex 2
tél. : 04 76 20 68 31
mail : accueil@terresenvilles.org

Syndicat Mixte du SCoT
47, Place Caffé
73000 Chambéry
www.metropole-savoie.com

Les + du SCoT de Métropole Savoie

Le SCoT de Métropole Savoie combine la localisation stricte de pôles préférentiels d'urbanisation, un dimensionnement quantitatif maximal de l'extension urbaine dans les autres secteurs et un carroyage sur la totalité du périmètre.

D'autres dispositions du SCoT (comme la

Les Fiches AgriSCoT

Une dizaine de fiches (fiches expérience, fiche formation, fiches préconisations) ont été réalisées dans le cadre du projet AgriSCoT financé par le réseau rural français, pour favoriser la diffusion et l'approfondissement de la démarche de bonne prise en compte de l'agriculture dans les SCoT. Cette démarche a été formalisée fin 2008 par Terres en Villes, le Certu, Rennes Métropole, l'agence d'urbanisme de la région nantaise et l'association pour le développement de l'agriculture dans l'Y Grenoblois. Elle est présentée en annexe de l'ouvrage intitulé « Prendre en compte l'agriculture dans les SCoT » publié en mai 2009 aux éditions Certu.

Les demandes des acteurs des SCoT militaient donc pour mettre à disposition de manière simple et pédagogique les composantes-clé de la démarche. Et la mise en œuvre des 8 SCoT étudiés initialement, les travaux du Grenelle de l'Environnement et les nombreuses innovations des derniers SCoT justifiaient un premier approfondissement thématique de la démarche sans attendre la réédition prochaine du guide (2012).

A l'occasion du projet, de nouveaux partenaires ont intégré l'équipe AgriSCoT animée par Terres en Villes : la Chambre d'agriculture du Rhône, l'institut d'aménagement et d'urbanisme de l'Île-de-France, l'assemblée permanente des chambres d'agriculture, Lille métropole communauté urbaine, la Direction régionale et interdépartementale de l'agriculture, de l'alimentation et de la forêt d'Île-de-France.

FICHE EXPERIENCE

La protection des espaces agricoles dans le SCoT de Métropole Savoie



décembre 2010

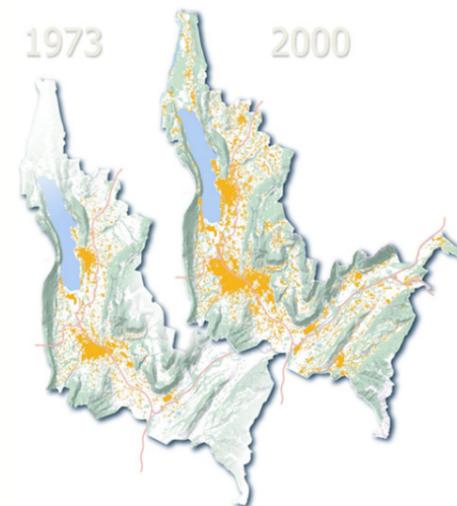


La protection des espaces agricoles

dans le SCoT de Métropole Savoie

Une métropole sous pression...

Le syndicat mixte Métropole Savoie regroupe 102 communes dans 8 intercommunalités autour des villes de Chambéry, Aix-les-Bains et Montmélian. La métropole compte 220 000 habitants et près de 100 000 emplois. C'est un territoire dynamique, qui accueille le desserrement des villes de Genève, Annecy, Lyon et Grenoble. Cette pression estimée au moment du SCoT à 1,14% par an se confirme aujourd'hui. Intégré au sillon alpin, le territoire est aussi sous l'influence des stations de sport d'hiver.



et une mosaïque complexe

Métropole Savoie est un territoire où se croisent différents usages, entités et enjeux qui entrent en conflit en raison de contraintes physiques fortes et de la prégnance des questions de risques naturels, de paysage, de biodiversité et d'espaces agricoles et naturels.

La surface urbanisée a augmenté 3 fois plus vite que la population et le trafic routier a été multiplié par 4 à 5 fois. De nombreuses communes ne sont pas desservies efficacement par les transports collectifs alors que les communes rurales et périurbaines connaissent proportionnellement la plus forte augmentation démographique.

L'agriculture valorise et entretient 38% du territoire de Métropole Savoie, soit 35 000 ha. En secteur périurbain les espaces agricoles et viticoles restent importants. Les productions agricoles sont très variées, les cultures spécialisées maintiennent un fort potentiel humain bien que certaines communes soient désormais dépourvues d'agriculteurs. Des zones agricoles et viticoles d'intérêt majeur entrent en concurrence avec les enjeux de développement et de préservation naturelle.

Le besoin d'aboutir à un accord à la bonne échelle entre les acteurs, sur l'usage et le partage de l'espace a conduit à choisir le « carroyage ».

pour un développement lié aux transports en commun

Le développement du territoire de Métropole Savoie est organisé autour de pôles préférentiels d'urbanisation : renforcement de la croissance dans l'agglomération principale, développement du secteur sud et ralentissement de la périurbanisation dans le nord.

C'est la carte de l'isochrone correspondant à la desserte en Transport en Commun en 20 minutes en bus qui organise le développement des agglomérations.

Ainsi, le développement de l'urbanisation est libre à l'intérieur de cette limite, il est contraint dans les communes situées à l'extérieur de l'isochrone 20'. **Le DOG présente dans un tableau le dimensionnement adéquat des PLU des communes à plus de 20'.**

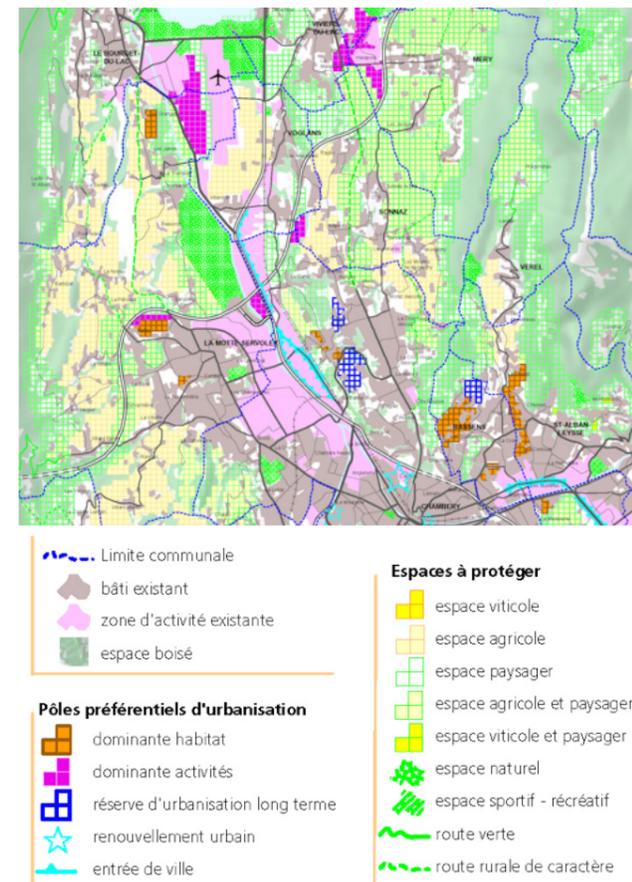
Ce dimensionnement quantitatif repère par commune la surface des extensions et la surface urbaine globale, les documents d'urbanisme doivent être compatibles avec ces 2 valeurs.



Le carroyage, équilibre entre développement et protection...

Le carroyage correspond au découpage du territoire en carrés de 1ha avec un repérage de la destination du sol. Il définit une affectation réglementaire qui doit être croisée avec le dimensionnement quantitatif des PLU évoqué ci dessus. C'est la représentation des grands équilibres entre le développement et la préservation qui ont été négociés entre les élus, les représentants professionnels et les autres acteurs.

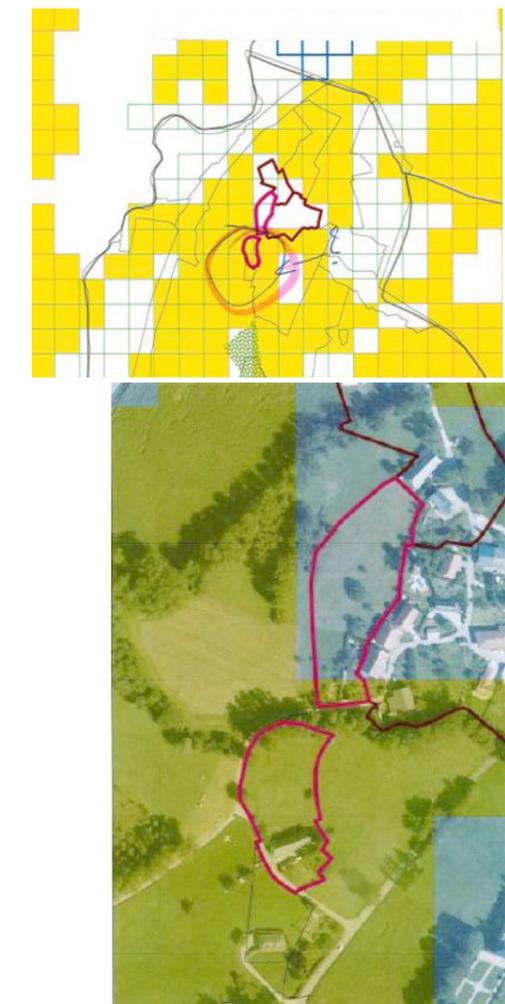
Le carroyage n'est pas une fin en soi mais un moyen de répondre à une demande : protéger les espaces agricoles. Ce n'est pas non plus un zonage à superposer strictement au PLU. Il permet de vérifier la compatibilité des PLU avec le SCoT tout en tenant compte des degrés de précision et d'échelle différents entre les deux documents.



Les territoires laissés sans carroyage « zones blanches » correspondent à la marge de négociation d'évolution possible et sont aussi des secteurs de pression foncière accrue. Ce sont des espaces sur lesquels le SCoT ne dit rien et où le dimensionnement des PLU doit servir de base à la discussion. Dans ces zones blanches, la sensibilisation des communes à une approche de la densité se réalise par l'accompagnement technique. Si l'intérêt agricole devait être important, l'espace pourrait faire l'objet d'une Zone Agricole Protégée.

au service d'un SCoT garde-fou

Dans le cadre de l'examen de la compatibilité des documents d'urbanisme avec le SCoT et suite à la vérification par les services de l'Etat, seuls 4 PLU sur 102 communes ont fait l'objet d'objections et de discussions sur cette compatibilité.



4 grandes orientations...

Le SCoT Métropole Savoie approuvé en 2005 prévoit d'accueillir 45 000 habitants d'ici 2025. Pour cela, il définit 4 grandes orientations :

Répondre au besoin en logement dans le cadre d'une gestion économe de l'espace

- Prévoir des pôles nouveaux d'urbanisation bien desservis par les transports en commun
- Susciter une politique volontariste pour le développement des petites villes
- Prévoir un développement maîtrisé des communes rurales et périurbaines

Prévoir un développement économique structuré

- Donner la priorité aux grandes zones économiques communautaires

Se déplacer autrement

- Développer les modes de transport alternatifs à la voiture
- Réserver des emprises des grandes infrastructures nouvelles

Garder un environnement préservé

- Ménager des coupures vertes inter agglomérations
- Protéger les paysages et les grands espaces naturels et agricoles