

Les espaces agricoles

Le STRADDET s'impose aux SCOT, or le SCOT OUEST ne respecte pas les objectifs du STRADDET en ce qui concerne les espaces agricoles.

Le STRADDET stipule que les collectivités doivent :

- Permettre l'Accélération de la transition énergétique et environnementale
- Favoriser l'agriculture de proximité et l'alimentation locale
- Identifier et protéger les espaces agricoles à enjeux et à potentiel

En effet, l'objectif 49 du STRADDET est :

Objectif 49 Préserver le potentiel de production agricole régional

LD2 - OBJ49 A

Éviter l'ouverture à l'urbanisation et le déclassement des surfaces agricoles équipées à l'irrigation pour atteindre zéro perte de surfaces agricoles équipées à l'irrigation à l'horizon 2030.

Application territoriale : Application régionale. Un assouplissement pourra être envisagé dans les territoires intégralement équipés à l'irrigation.

LD2 - OBJ49 B

Identifier les espaces agricoles à enjeux et à potentiel sur la base d'un ou des critères suivants :

- Potentiel agronomique ou valeur économique.
- Potentiel d'agriculture urbaine ou périurbaine.
- Cultures identitaires.
- Productions labellisées.
- Espaces pastoraux.

Et favoriser la mise en place des dispositifs de protection réglementaire à une échelle intercommunale.

Malgré l'objectif affiché au DOO d'identifier et de préserver les espaces agricoles du territoire (p99, p105), force est de constater que le SCOT ne propose pas de recensement exhaustif des espaces à potentiels agricoles, et ceux-ci ne sont pas protégés.

Par exemple, Chemin des Argelas, dans le quartier des Breguières à Mougins, plusieurs terrains qui il y a à peine deux ans, étaient des terres de cultures maraîchères équipées à l'irrigation, sont catégorisées comme zone à urbaniser. C'est aussi le cas dans le quartier du Vicaire, aussi à Mougins.

Il en est de même pour les Oliveraies, qui devraient être recensées et protégées (comme cela a été fait à Valbonne).

Les zones humides

Le STRADDET s'impose aux SCOT, or le SCOT OUEST ne respecte pas les objectifs du STRADDET en ce qui concerne les zones humides.

Le SCOT OUEST est en contradiction avec les objectifs du SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (pour nous SDAGE Rhône-Méditerranée-Corse) durée de 6 ans actuellement 2016-2021 renouvellement en cours) qui est opposable aux documents administratifs (SAGE-SCOT-PLU-SRADDET...) et se compose de 9 Orientations Fondamentales (OF), dont la sixième est :

- **OF-6** : préserver et restaurer le fonctionnement des milieux aquatiques et des zones humides
 - B : préserver, restaurer et gérer les zones humides

Par application spécifique définie par le SDAGE, les documents d'urbanisme doivent préconiser la limitation du développement de l'urbanisation en lien avec la disponibilité de la ressource en eau.

Le STRADDET définit les objectifs et règles suivants :

- **Objectif 14** : Préserver les ressources en eaux souterraines, les milieux aquatiques, et les zones humides
- **Objectif 15** : Préserver et promouvoir la biodiversité et les fonctionnalités écologiques des milieux terrestres, littoral et marin
- **RÈGLE LD2-OBJ50 C** : Restaurer les fonctionnalités naturelles des cours d'eau et préserver les zones humides

Les zones humides sont déjà rares dans les Alpes Maritimes : alors que la moyenne nationale est de 5%, le Vaucluse à 3,2% et le Var voisin à 2,7%, les Alpes-Maritimes sont à 2,07% de zones humides, en deca de la moyenne régionale ([Source](#)).

Malgré l'objectif affiché au DOO d'identifier et de protéger les zones humides (p121), force est de constater que le SCOT ne propose pas de recensement exhaustif des zones humides ou riches en biodiversité, et celles-ci ne sont pas toutes protégées.

Par exemple, le secteur Devens / Colombier au Domaine du Pigeonnier à Mougins, identifiée comme zone humide par dans l'inventaire du Conservatoire des Espèces Naturelles PACA, et riche en biodiversité par le CSRPN (Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel) ([Source](#)).

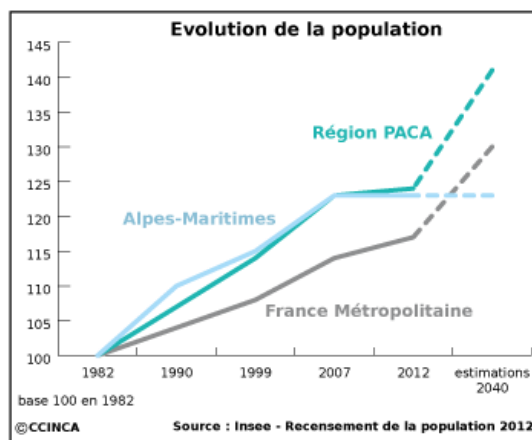
Besoin de Logements dans les Alpes Maritimes

Alors que beaucoup de Communes des Alpes-Maritimes sont en cours de révision du PLU, et à cette l'occasion révisent les besoins en logements du territoire, l'urbanisation de la Côte d'Azur devient une préoccupation citoyenne de plus en plus prégnante.

Le besoin en résidences principales est lié essentiellement au nombre d'habitants et à la taille des ménages.

Nous portons à votre attention les faits suivants :

- L'INSEE nous informe que depuis 2007, la population des Alpes Maritimes s'est stabilisée autour de 1083310 habitants, sans perspectives de croissance significative à l'horizon 2030 et au-delà.



- La taille des ménages (nombre d'habitants / résidences principales) se réduit de 0,01 par an depuis 2009, avec une valeur de 2,14 pour 2014.
- Si l'on suppose que la population reste stable et que la taille des ménages continue à diminuer de 0,01 par an, il en résulte un besoin de 11982 logements sur la période 2013-2018 ($1082000 / 2,10 - 1082000 / 2,15$), soit 2396 par an.
- Or selon l'INSEE, 10000 logements par an sont autorisés à la construction sur les Alpes-Maritimes, avec un rythme qui s'accélère d'année en année (8900 en 2017, 10300 en 2018).

Logements autorisés à la construction

Figure 1 - Logements autorisés à la construction

| | Nombre de logements autorisés sur un an (*) | | | Glissement du cumul annuel (en %) | |
|-------------------------|---------------------------------------------|-----------|-----------|-----------------------------------|---------------|
| | mars 2017 | déc. 2017 | mars 2018 | sur un trimestre | sur une année |
| Alpes-de-Haute-Provence | 1 100 | 1 100 | 1 100 | -1,9 | -2,4 |
| Hautes-Alpes | 1 800 | 1 700 | 1 600 | -7,5 | -8,9 |
| Alpes-Maritimes | 8 900 | 9 900 | 10 300 | 3,8 | 15,3 |

- Il en résulte de 6000 à 8000 logements excédentaires par an, soit 30 000 sur 5 ans, par rapport aux besoins réels des Alpes Maritimes.

Etant donné le niveau déjà élevé d'Urbanisation du département, n'est-il pas temps de mettre un terme à cette course ?


D'autant plus que les logements excédentaires ne peuvent que générer de la vacance ailleurs, ou être destinés à des résidences secondaires, qui seront construites, souvent, sur le peu de zones naturelles qu'il reste en zone péri-urbaine, et accentuent les risques d'inondations dans notre région, augmentent la saturation du trafic routier et la pollution de l'air et de l'eau, et participent au réchauffement climatique en général.

Besoin de Logements dans le SCOT Ouest

Au PADD (p12), le SCOT table sur +12000 habitants en 20 ans soit 0,27% de croissance annuelle :

1A Choisir une croissance démographique cohérente avec les capacités d'accueil des Communes

D'ici 2040



- + 12 000 habitants en 20 ans soit 0,27% de croissance annuelle
- + 2 500 ménages issus de la population existante
- + 5 460 nouveaux ménages issus de la croissance démographique, soit 8 000 nouveaux ménages / 12 000 habitants

Or l'évolution selon l'INSEE ([Source](#)), pour les Alpes Maritimes de l'accroissement de population entre 2012 (1082014) et 2017 (1083310) est de 1296 habitants, soit de 0,12% en 5 ans, soit 0,024% par an.

POP T1 - Population en historique depuis 1968

| | 1968(*) | 1975(*) | 1982 | 1990 | 1999 | 2007 | 2012 | 2017 |
|----------------------------------------|---------|---------|---------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Population | 722 070 | 816 681 | 881 198 | 971 829 | 1 011 326 | 1 082 465 | 1 082 014 | 1 083 310 |
| Densité moyenne (hab/km ²) | 168,0 | 190,0 | 205,0 | 226,1 | 235,3 | 251,8 | 251,7 | 252,0 |

(*) 1967 et 1974 pour les DOM
Les données proposées sont établies à périmètre géographique identique, dans la géographie en vigueur au 01/01/2020.
Sources : Insee, RP1967 à 1999 dénombremments, RP2007 au RP2017 exploitations principales.

Comment justifier que sur le territoire du SCOT Ouest, l'évolution anticipée de la population (0,27% par an) soit 10 fois plus importante que l'historique sur les Alpes Maritimes (0,024% par an) ?

Cette base, injustifiée, fausse tous les calculs de besoin en logements. Cela est d'autant plus dommageable que toutes les communes des Alpes Maritimes font des prévisions de besoins en logements avec les mêmes biais de calcul (cf. L'analyse du PLU d'Antibes ci jointe).

Sur le territoire du SCOT Ouest, si l'on suppose que la population reste quasi stable (+0,025% par an) et que la taille des ménages continue à diminuer de 0,0025 par an (hypothèse du SCOT compatible avec les études de l'INSEE, soit 0,05 en 20 ans, passant de 2,127 en 2020 à 2,073 en 2040), il en résulte un besoin de 3852 logements sur la période 2020-2040 (261500 / 2,127 – 262800 / 2,073), soit 192 par an sur le territoire du SCOT.

Or le SCOT prévoit la production de 18 000 logements en résidences principales (DOO p14) sur une période de 20 ans, soit 900 par an – **soit 4,6 fois plus que les besoins en logements additionnel de la population.**

Sachant qu'il y a de nombreux logements vacants et déjà énormément de résidences secondaires sur le territoire du SCOT, aucune étude ne permet de déterminer ce qu'il adviendra de cet excédent de logements : augmentera-t-il la vacance, ou augmentera-t-il le contingent de résidences secondaires ? Ou encore déstabilisera-t-il la sociologie dans le parc ancien ?

Un argument souvent avancé est le coût du logement, dont les prix actuels ne permettraient pas aux jeunes l'accession à la propriété. Or il y a en permanence une offre de significative de logements anciens à la vente. Ne devrait-on pas orienter les logements sociaux vers la rénovation du parc ancien, plutôt que via la construction de bâtiments neufs ? Et ce d'autant plus qu'une part grandissante des résidences secondaires pourrait revenir sur le marché des résidences principales par les successions "naturelles" inévitables à venir des seniors souvent propriétaires de ces biens.

Trop de questions d'importance se posent pour ne pas laisser continuer cette fuite en avant.

Incohérence des politiques de Transport

On ne peut que constater le développement des pistes cyclables, parfois au détriment de la fluidité du transport routier, qui accentue encore plus le sentiment de congestion. Or les bus, en particulier les bus scolaires, empruntent aussi les voies routières, et c'est un service public qui affecte de nombreux navetteurs qui sont pénalisés.

Par exemple, une piste cyclable a été créée sur la RD98 entre le Font de l'Orme et le parc des Bouillides, pour un accès vers Sophia-Antipolis. Pour rappel, sur cette section de route de 2km, beaucoup de bus transportant des scolaires prennent entre 45m et 1h pour aller du CIV au rondpoint des Cliniques, matin et soir (CIV / Egenaudes - Mougins le Haut). Plutôt que de préempter une voie de circulation à destination exclusive des cyclistes, pourquoi de tels investissements conséquents ne profitent-ils pas aussi aux bus, en créant une voie partagée Bus / Vélo ? Et ce d'autant plus que le nombre de vélos empruntant cette piste se limite à quelques dizaines par jour.

On ne peut que regretter le manque de cohérence relative aux transports dans la desserte de Sophia Antipolis, qui est à cheval entre la CASA et la CACPL.