



Schéma de Cohérence Territoriale

AGGLOMÉRATION DE BAYONNE
ET DU SUD DES LANDES

RDP

Rapport de Présentation



Projet de SCoT arrêté par le Conseil syndical	le 13 mai 2013
Projet de SCoT soumis à enquête publique	du 16 septembre 2013 au 26 octobre 2013
SCoT approuvé par le Conseil syndical	le 6 février 2014





Préambule

Sommaire

Préambule	
A - Le résumé non technique	7
B - Le diagnostic territorial	17
C - L'état initial de l'environnement	83
D - L'évaluation environnementale	283
E - L'articulation du SCoT avec les autres documents	381
F - La justification des choix retenus	405
G - Le suivi du SCoT : indicateurs et évaluation	428
Annexes	439
Sommaire détaillé	467

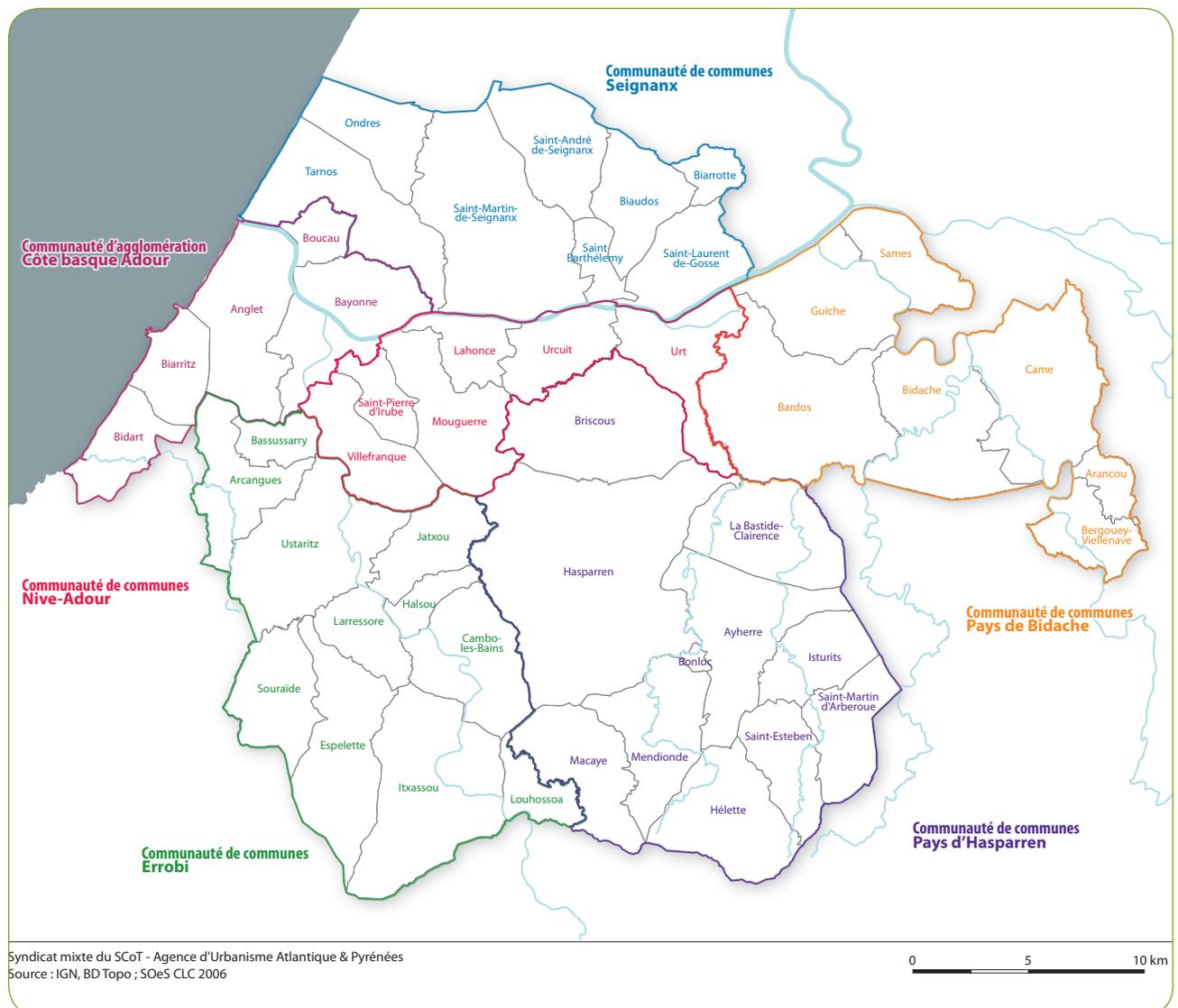
Le SCoT est créé par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain du 13 décembre 2000.

Les objectifs du SCoT

Si le SCoT est un document de planification, il est surtout le fruit d'un dialogue qui permet :

1. De partager les grands enjeux du territoire, auxquels – à un instant donné – le territoire se sent en capacité de répondre, à son échelle ;
2. De déterminer les inflexions souhaitables pour corriger les incohérences ou les effets contre-productifs du fonctionnement territorial, social, urbain et environnemental ;
3. D'orienter les politiques publiques, voire privées, pour faire évoluer le modèle de développement ;
4. De suivre et évaluer la mise en œuvre des orientations qu'il définit.

Le périmètre du SCoT, depuis septembre 2010 : 48 communes et 6 intercommunalités



Ce périmètre correspond au bassin de vie des habitants, même si les dynamiques de croissance et de localisation des populations, guidées par l'augmentation des mobilités et des distances parcourues, les évolutions des modes de vie dessinent des espaces vécus à géométrie variable qui dépassent souvent ce seul périmètre...

Le SCoT fournit ainsi un cadre aux démarches de planification et de programmation communales et intercommunales (PLU, PLUi, cartes communales, PLH, PDU...)

Le processus d'élaboration du SCoT est fixé par le code de l'urbanisme. Le processus et les attendus ont fortement été renouvelés depuis la loi SRU, suite aux lois Grenelle essentiellement.

Article L121-1 du code de l'urbanisme

« Les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme et les cartes communales déterminent les conditions permettant d'assurer, dans le respect des objectifs du développement durable :

1° L'équilibre entre :

a) Le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux ;

b) L'utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;

c) La sauvegarde des ensembles urbains et du patrimoine bâti remarquables ;

1°bis la qualité urbaine, architecturale et paysagère des entrées de ville ;

2° La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements et de développement des transports collectifs ;

3° La réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables, la préservation de la qualité de l'air, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, et la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature. »

Plusieurs années pour élaborer le SCoT : le temps du partage et de la structuration territoriale

Entre le 1er arrêté inter-préfectoral intervenu en 1999 pour déterminer un périmètre de schéma directeur sur 18 communes, et l'arrêt de projet le 13 mai 2013, de nombreuses années se sont écoulées...

Depuis la professionnalisation du Syndicat fin 2008, sous la présidence de Jean-René Etchegaray, le processus d'élaboration est relancé dans le respect des objectifs du Grenelle et avec le souci d'élargir le périmètre pour conforter la pertinence du projet.

Depuis le 28 septembre 2010, son périmètre couvre 48 communes, réunies entre 5 communautés de communes et une communauté d'agglomération.

En décembre 2011, le PADD était débattu ; puis décliné en prescriptions dans le DOO en 2012.

Le SCoT est la première démarche de planification développée à l'échelle des six EPCI sous influence directe de l'agglomération bayonnaise. La méthode de travail retenue depuis 2010 a laissé une large place au dialogue et le projet a été amplement discuté et débattu au sein de différentes instances.

La composition du dossier

Trois documents exposent le raisonnement du SCoT :

1. Le rapport de présentation, qui explique les tendances à l'œuvre sur le territoire et au regard de celles-ci les défis qu'ont souhaité relever les collectivités
2. Le projet d'aménagement et de développement durables (PADD), qui fixe les objectifs des politiques publiques d'aménagement et d'urbanisme
3. Le document d'orientation et d'objectifs (DOO) qui précise les mesures à mettre en œuvre pour assurer la cohérence des politiques publiques

L'Agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées a accompagné le syndicat mixte dans l'élaboration de ce projet et assuré la réalisation des documents du SCoT. L'Agence a confié l'évaluation environnementale à Adage Environnement, qui a permis de nourrir la réflexion en continue.



A - RÉSUMÉ NON TECHNIQUE

Conformément au cadre fixé par la loi SRU, le rapport de présentation contient un résumé non technique qui synthétise les grands enjeux socio-économiques et environnementaux puis expose les grandes lignes de l'évaluation environnementale.



A.1. Les enseignements du diagnostic

Les éléments de diagnostic mettent en évidence le modèle de développement urbain comme la principale problématique à gérer pour un avenir et un territoire plus durables.

Cette première partie du résumé non technique restitue les grandes lignes de l'état initial de l'environnement et du diagnostic socio-économique.

A.1.1. Un environnement remarquable : conciliant l'équilibre et les contrastes

Combinaison rare entre montagne et littoral, le territoire bénéficie d'un capital écologique et agricole remarquable, pour partie déjà protégé et inventorié.

L'identité et l'attractivité du territoire sont largement le fruit de ce capital et des aménités qu'il procure. Les enjeux environnementaux et agricoles sont donc un défi majeur pour le territoire, tant pour la pérennité d'une identité vivante que pour préparer un avenir plus durable et respectueux de la nature.

Les espaces ouverts couvrent aujourd'hui 85% de la surface du territoire.

A.1.1.1. Un capital environnemental d'intérêt communautaire et local

La diversité du cadre physique, entre mer et montagne, est à l'origine d'une mosaïque d'habitats naturels d'une richesse exceptionnelle souvent méconnue. L'étendue du réseau hydrographique (5000 km, sur un territoire de 95 500 hectares) et ses différences de régime hydraulique ajoutent un panel de milieux aquatiques étonnamment diversifié et dense sur une si petite surface.

Il en résulte des milieux naturels de grande valeur patrimoniale, accueillant des habitats naturels d'intérêts communautaires et locaux, donc une faune et une flore rares souvent endémiques. Ces milieux se fondent pour partie dans de grandes entités naturelles encore préservées (landes atlantiques d'Hasparren et de l'Arberoue, forêt dunale du Seignanx...). Leur bon état de conservation et leurs tailles respectables en font des secteurs de grand intérêt écologique ; le réseau de nature « ordinaire » assurant pour partie le maintien de ces milieux « extra-ordinaires ».

A.1.1.2. L'imbrication des espaces naturels et agricoles, un équilibre indispensable au maintien de la diversité

Dans de nombreux milieux, les pratiques agricoles concourent au maintien de la biodiversité, à l'entretien des espaces et des paysages.

Plus de 40% de la surface du territoire est valorisée par l'agriculture (grandes cultures, élevage, maraîchage, vergers...) sans compter les espaces dits « naturels » qui sont le fruit de l'agropastoralisme.

Néanmoins, l'élevage domine (bovin-viande dans le Seignanx, ovin-lait côté Pays Basque), ce qui rend la cohabitation avec les espaces résidentiels souvent compliquée.

Or, l'agriculture joue un rôle économique décisif via des productions de qualité, des exploitations à taille humaine et des perspectives de développement conséquentes au regard des nouvelles attentes des consommateurs.



A.1.1.3. L'artificialisation, un risque considérable pour le maintien du capital environnemental

Face à l'artificialisation - quelque 150 hectares par an ces dix dernières années, soit une augmentation de la surface artificialisée de 1% par an - l'agriculture recule, les milieux naturels se fragmentent, les paysages se banalisent... La gestion naturelle du cycle de l'eau et la qualité des eaux de surface se dégradent (assainissements défectueux, difficultés de gestion des eaux pluviales...)... La vulnérabilité du territoire, face aux risques d'inondation, d'érosion, de submersion s'accroît... Bref le capital se ruine !

L'enjeu pour le SCoT est donc d'organiser la répartition de la croissance urbaine sur le territoire, pour minimiser la consommation foncière et maîtriser les impacts du développement sur les espaces à enjeux environnementaux et agricoles.

A.1.2. Un territoire attractif

Avec 212 000 habitants en 2010, le territoire voit sa population augmenter de 1% par an depuis 1999, soit environ 2000 nouveaux habitants par an.

A.1.2.1. Le cadre de vie, fond de commerce de l'attractivité

Cette croissance est exclusivement le fait d'un solde migratoire positif. Trois raisons principales expliquent cette attractivité : un cadre de vie de grande qualité, l'héliotropisme et une dynamique économique favorable.

Par conséquent, la production de logements est soutenue (1800 logements par an entre 1999 et 2009), pour répondre aux besoins en résidence principale de la population, mais également du fait de la résidence secondaire (16% du parc en 2010, contre 13% du parc en 1999).

Conserver un cadre de vie de qualité est un atout concurrentiel significatif... donc un enjeu important pour le SCoT.

A.1.2.2. Des potentialités de développement économique importantes

Le territoire du SCoT bénéficie d'importantes perspectives de développement économique, du fait de sa position stratégique dans le sud de l'Aquitaine et des ressources naturelles dont il dispose. Ces atouts sont à valoriser dans le cadre d'une réflexion partagée avec les territoires voisins et l'ensemble des acteurs économiques.

Néanmoins, les sites d'accueil des activités productives sont insuffisants et pour la plupart d'ores et déjà saturés.

La stratégie du SCoT s'oriente donc vers la mise en cohérence de l'offre foncière à vocation économique pour limiter les concurrences internes, vers la montée en gamme qualitative de cette offre et sur sa hiérarchisation pour constituer un portefeuille foncier lisible et performant.

La gestion de l'attractivité est un des enjeux au cœur du SCoT. Le SCoT doit permettre de sortir des logiques de concurrence en cherchant au mieux les complémentarités, au moins les articulations entre des perspectives trop souvent considérées comme contradictoires : favoriser le développement tout en garantissant un cadre de vie de qualité pour tous.

A.1.3. Un territoire sous pression du développement urbain

La topographie a largement influencé l'occupation humaine, initialement sur la frange littorale puis sur des sites stratégiques, qui sont aujourd'hui les petites villes du territoire.

Mais depuis quelques décennies, la croissance se dilue du fait d'un développement qui s'est appuyé principalement sur les infrastructures routières et la mobilité individuelle.

A.1.3.1. Des déplacements principalement assurés par l'automobile

Le territoire profite d'un réseau routier de très bon niveau : deux autoroutes qui s'interconnectent dans l'agglomération, des réseaux départementaux assez performants sur les axes reliant les espaces de vie de l'intérieur au cœur d'agglomération mais des liaisons transversales entre petites villes de l'intérieur qui laissent à désirer.

Or ce maillage est régulièrement congestionné, aux heures de pointe aux entrées et sorties de l'agglomération, en période estivale sur les axes littoraux et du cœur d'agglomération...

L'existence d'une étoile ferroviaire qui irrigue potentiellement assez bien l'ensemble du territoire de SCoT, l'émergence d'une offre de transports publics dignes de ce nom et la sensibilité accrue des habitants aux problématiques environnementales et de mobilité permettent d'envisager des perspectives plus durables pour la mobilité sur le territoire.

Mais pour ce faire, une augmentation significative de toutes les offres alternatives à la voiture individuelle et une articulation de ces offres entre elles sera nécessaire.

A.1.3.2. Un modèle de développement urbain peu maîtrisé

L'amélioration du réseau routier ces trente dernières années, a permis d'accélérer le phénomène de périurbanisation. Rien que sur les dix dernières années, si le périmètre du SCoT connaît une croissance démographique de 1% par an, les bourgs et villages de l'intérieur ont une croissance trois à quatre fois supérieure alors que la dynamique du pôle urbain est à peine positive...

Tout le territoire est couvert de documents d'urbanisme. Mais ceux-ci sont très généreux en surfaces urbanisables et sont peu contraignants sur la localisation des développements et les formes économes à promouvoir.

Dans ces conditions, l'artificialisation a augmenté de plus de 150 hectares par an entre 2000 et 2009.

C'est le prix du foncier conjugué aux possibilités offertes par les documents d'urbanisme qui conduit à cette division.

A.1.3.3. Des formes urbaines en faveur d'un modèle de développement urbain plus durable et plus convivial

La densité moyenne demeure faible, malgré la cherté du foncier et l'enjeu de préservation des espaces agricoles, naturels et forestiers : 10 logements à l'hectare urbanisé en moyenne, mais 3 logements à l'hectare dans les bourgs et 18 logements à l'hectare dans le pôle urbain.

Cette consommation foncière est le fruit d'un processus classique : partout une urbanisation linéaire doublée d'un mitage caractéristique, et autour des petites villes, bourgs et quartiers quelques poches pavillonnaires déconnectées des fonctions de centralités.

L'argument d'une référence « rurale, historique et patrimoniale » pour justifier ce modèle ne tient plus. Au contraire, le territoire regorge de bourgs historiquement compacts et de noyaux villageois organisés autour d'espaces publics de qualité. Ce sont des pistes à explorer pour amener le territoire vers un modèle de développement urbain plus durable et plus convivial, véritablement respectueux des identités et patrimoines culturels locaux. Ainsi, intervenir sur les dents creuses ou par le renouvellement urbain, sont des principes de densification qu'il est utile de se réapproprier pour penser l'évolution de l'organisation du territoire. Par ailleurs, la rationalisation des réseaux existants, un outil à priori technique, participe également à un enjeu global à l'échelle du territoire qui est la lutte contre l'étalement urbain.

Revenir à des développements plus compacts est certes un enjeu pour un fonctionnement plus soutenable du territoire à terme, mais également pour offrir une plus grande diversité de logements et ainsi mieux répondre à l'ensemble des besoins.

Questionner le processus de développement urbain est indispensable pour trouver les solutions sur le long terme favorables à un développement soutenable et surtout moins consommateur de foncier.

La localisation et les formes de l'urbanisation future sont des leviers essentiels pour faciliter le report modal vers les alternatives à l'usage individuel de la voiture. Le lien entre l'urbanisme et la mobilité doit être au coeur du projet.

A.2. Les enseignements des choix retenus : un SCoT qui répond aux enjeux du Grenelle de l'Environnement

L'ambition du SCoT est d'assumer son attractivité et d'accueillir dans les meilleures conditions l'évolution démographique qui l'accompagne, mais sans le faire au détriment de ce qui fonde son capital pour les générations futures : l'environnement et le cadre de vie.

Ce second chapitre met en dialogue les choix retenus et les enseignements de l'évaluation environnementale au regard de ces choix. Ne sont repris ici que les éléments d'évaluation faisant écho, dans leur globalité, aux ambitions de développement et de préservation des élus du syndicat.

A.2.1. Préserver durablement l'environnement et l'agriculture

Le SCoT affirme son ambition de préservation en définissant et en fixant les cadres de pérennisation de la trame verte et bleue qui concerne aussi bien les espaces naturels et forestiers que les espaces agricoles.

Elle s'appuie sur une étude des milieux naturels et des connexions écologiques réalisée en 2011 par le CPIE Littoral Basque, le CPIE Seignaux et Adour et la MIFENEC pour le compte du Syndicat mixte du SCoT.

Cette trame est un élément fort de l'organisation territoriale au même titre que l'armature urbaine. Elle est composée de réservoirs de biodiversité que les documents d'urbanisme locaux devront préciser, et le SCoT définit des dispositions en vue de sa préservation voire restauration.

Le SCoT n'oppose pas les fonctions économiques de production et la contribution à la richesse écologique du territoire de ces espaces mais reconnaît leur multifonctionnalité. Il comporte des orientations visant à préserver l'outil de production via la gestion économe de l'espace et la préservation de la fonctionnalité des terres agricoles.

Qu'en dit l'évaluation environnementale ?

La trame verte et bleue ainsi définie et les prescriptions qui y sont attachées répondent bien aux enjeux de biodiversité du territoire. Elle porte une ambition qui va au-delà de la seule préservation des espaces naturels les plus remarquables, en s'inscrivant dans une perspective de mise

en valeur des espaces de biodiversité ordinaire et en mettant en place avec la grille d'incidences un outil novateur pour la préservation des espaces naturels et agricoles face aux projets d'artificialisation.

Les mesures sont prises pour éviter tout impact du développement sur les sites Natura 2000. Mais la vigilance est de mise pour tout projet s'inscrivant dans ou à proximité d'un réservoir de biodiversité, via la grille d'incidence.

A.2.2. Conforter une armature urbaine fonctionnelle

La croissance démographique (+ 35 000 habitants entre 2010 et 2025) et les besoins qu'elle engendre (+ 31 500 logements sur la même période) doit permettre d'infléchir le risque de déséquilibre sur les fonctions de centralité.

Face à un développement urbain basé sur le prix du foncier et non plus sur la qualité de l'offre urbaine, obligeant les bourgs et villages à d'importants investissements et le pôle urbain à assumer des charges de centralité de plus en plus lourdes... **Le SCoT promeut un développement équilibré sur l'ensemble du territoire par le renforcement d'une armature urbaine hiérarchisée avec des centralités affirmées, et maillée par une offre de transport alternative à la voiture.**

Cette armature est structurée par des centralités urbaines, les petites villes et le cœur urbain. Ces centralités composent des espaces du quotidien : les espaces de vie de l'intérieur et le cœur d'agglomération.



Le cœur d'agglomération constitue un moteur de développement pour l'ensemble du territoire (équipements, logements, emplois...).

L'évolution du modèle passe également par la structuration de véritables espaces de vie organisés autour de polarités intérieures structurantes (Hasparren, Bidache, Saint Martin de Seignanx, Ustaritz, Cambo-Les-Bains...).

L'équilibre des fonctions urbaines dans ces espaces est recherché pour répondre au besoin quotidien des habitants.

La complémentarité des centralités participe de la performance globale du territoire. Le développement commercial est privilégié dans chacune des centralités pour les renforcer et répondre aux besoins de leur population. Les implantations dans le tissu urbain doivent permettre un fonctionnement de proximité afin de limiter la dépendance à l'offre du cœur d'agglomération.

Qu'en dit l'évaluation environnementale ?

L'armature urbaine, pendant de l'armature verte et bleue, est citée dans le rapport d'évaluation comme le fil conducteur du raisonnement pour limiter l'artificialisation.

L'action conjointe sur l'organisation urbaine et sur le système de déplacement est un axe d'intervention décisif pour réduire les consommations énergétiques du territoire.

A.2.2.1. Répartir la production de logements en fonction de l'armature urbaine

Sur les 31 500 logements à produire, un tiers est nécessaire pour répondre aux seuls besoins de la population actuelle.

L'objectif est de privilégier le développement de l'habitat dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs

Le développement de l'habitat est ainsi traduit en fonction de la structure de l'armature urbaine (45% de la production nouvelle dans le pôle urbain du cœur d'agglomération – pour 41% sur la période 2000-2007 - et 20% dans les petites villes de l'intérieur – pour 15% sur la période 2000-2007).

Un territoire solidaire où chacun prend part à la production de logements sociaux

Le SCoT prescrit une politique relative à la production de logements locatifs sociaux en fonction de l'armature urbaine. Les communes soumises à la loi SRU devront respecter leurs objectifs.

Qu'en dit l'évaluation environnementale ?

Elle note essentiellement les objectifs relatifs à l'amélioration des performances énergétiques du bâti existant et de la production nouvelle que fixe le SCoT.

A.2.2.2. Diminuer les obligations de mobilité

Le choix d'une armature urbaine hiérarchisée et d'un recentrage du développement sur le cœur d'agglomération et des petites villes de l'intérieur (en y favorisant la mixité des fonctions : habitat, emplois, commerces, services) ont pour objectif de limiter les besoins de déplacements, leur longueur et de favoriser l'usage des transports collectifs ou des modes doux (marche, vélo).

Il s'agit également de rendre plus attractives les alternatives à la voiture en agissant sur la qualité et la convivialité des espaces publics, l'accessibilité aux transports collectifs.

Qu'en dit l'évaluation environnementale ?

L'ensemble des orientations du SCoT sont convergentes pour agir en faveur des déplacements alternatifs à la voiture individuelle.

Cette perspective est plutôt positive pour limiter les émissions de gaz à effet de serre et pour préserver la qualité de l'air.

A.2.2.3. Produire un portefeuille foncier diversifié à vocation économique pour répondre aux besoins des entreprises

Sur l'ensemble du territoire, le SCoT souhaite anticiper une offre foncière suffisante dédiée aux activités productives pour équilibrer les moteurs de croissance locaux très orientés jusqu'alors sur le résidentiel. Cette ambition implique le maintien du rythme d'artificialisation de ces 10 dernières années tant le besoin de rééquilibrage est important mais s'accompagne d'une amélioration des « performances et d'une rationalisation » dans l'occupation de l'espace des activités dans les zones existantes et à créer. Il affirme également le soutien au développement des filières d'excellence (aéronautique, glisse, agro-alimentaire...).

Qu'en dit l'évaluation environnementale ?

Le principe d'élever la qualité environnementale et les performances énergétiques et de préconiser l'élaboration d'une charte d'intégration environnementale et paysagère des zones d'aménagement économique est relevé comme un point positif par l'évaluation.

A.2.2.4. Maîtriser le développement commercial

Regrettant la dimension peu qualitative des zones commerciales et constatant la multiplication des projets, le SCoT rappelle l'importance pour la structuration du territoire et de l'ensemble des espaces de vie de hiérarchiser l'offre commerciale.

Le SCoT favorise la localisation du commerce de proximité dans les centralités urbaines et la maîtrise des développements du « grand commerce » en les inscrivant dans les zones d'aménagement commercial.

Pour inscrire qualitativement les développements commerciaux dans le tissu urbain, le SCoT fixe des prescriptions relatives à l'accessibilité et à l'aménagement urbain, architectural et paysagers pour les développements nouveaux, mais également pour les réhabilitation, requalification de zone commerciale.

Chaque zone d'aménagement commercial (ZACOM) devra faire l'objet d'un document cadre de type plan guide définissant des prescriptions en termes de qualité environnementale et en particulier de performances énergétiques via la réduction des consommations, la gestion thermique des bâtiments ou la production d'énergies renouvelables.

Qu'en dit l'évaluation environnementale ?

L'évaluation environnementale a conduit une analyse détaillée de toutes les ZACOM.

Elle note avec intérêt que le SCoT fixe pour objectifs la densification des zones par des aménagements plus compacts, la mutualisation des parcs de stationnement, la réorganisation du parcellaire...

A.2.3. Diminuer la consommation foncière

Le modèle de développement retenu vise donc une réduction globale de l'empreinte urbaine. D'une manière générale, les formes urbaines et l'organisation du territoire cherchent à limiter les distances à parcourir. Le SCoT réduit également l'artificialisation à 55 ha par an jusqu'en 2025 grâce à une intensification de l'urbanisation principalement dans les enveloppes urbaines existantes et une augmentation de la densité de logements de 2,5 logt/ha passant de 10 à 12,5 logt/ha en moyenne.

Plus globalement, le SCoT définit les conditions d'une amélioration du cadre de vie en ville. L'ensemble du projet porte vers un travail qualitatif de l'espace public : diminution de la place de la voiture et meilleure desserte en transports collectifs, développement des modes doux, intégration urbaine et paysagère des zones commerciales et économiques, ... Il affirme également le rôle des trames agricole, verte et bleue en milieu urbain.

Qu'en dit l'évaluation environnementale ?

En quantifiant les besoins à 70 ha/an d'ici 2025, le SCoT conduit à une réduction de plus de 50% du rythme annuel moyen de l'artificialisation (150 ha/an entre 2000 et 2009) et s'inscrit dans les objectifs exprimés en la matière par le code de l'urbanisme et la loi de modernisation agricole de 2010.

Le SCoT est tout d'abord dans une démarche globale de réduction de la consommation d'espace (renforcement des centralités, renouvellement urbain, urbanisation en continuité des espaces urbains existants,...). La consommation inévitable au projet de développement est strictement encadrée en termes quantitatifs et qualitatifs : urbanisation en épaissement de l'urbanisation et non pas le long des voies, interdiction de développement linéaire le long des voies à grande circulation (autoroutes, nationales, départementales).

Les enseignements de l'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale évalue les incidences prévisibles, (positives et négatives) du SCoT sur les milieux naturels et sur la biodiversité. C'est avant tout une démarche itérative et transversale qui a permis d'interroger le projet en continu sur ces incidences prévisibles au regard des enjeux environnementaux identifiés par l'état initial de l'environnement.

Cinq enjeux étaient identifiés :

- les milieux naturels et la biodiversité constituent une richesse matérielle et immatérielle inestimable menacée par une artificialisation excessive.
- la qualité des ressources en eau, élément clé de l'attractivité du territoire, dégradée et sous-pression
- des pollutions, nuisances et risques, à maîtriser pour la santé et la sécurité de tous
- des activités humaines non durables au regard des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre
- des paysages, un cadre de vie de qualité, des identités vivaces... à préserver pour le bien être des habitants et l'attractivité du territoire.

Enfin l'évaluation a porté sur les incidences Natura 2000.

Le rapport d'évaluation détaille les mesures prévues par le SCoT pour éviter et réduire les impacts négatifs du projet.

