

Acte Certifié exécutoire

Envoi : 07/10/2013

Réception par le Prefet : 07/10/2013

Publication : 11/10/2013



Pour le Président du Conseil Général
et par délégation
Ludovic LIONS
Chef du Service Administratif de
l'Assemblée

N° CP-2013-9-5-7

Séance du vendredi 4 octobre 2013

Conseil Général Haut-Rhin

Extrait des délibérations de la Commission Permanente

AVIS SUR LE PROJET DE SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE ARRÊTÉ DU SYNDICAT MIXTE POUR LE SCOT DU PAYS THUR DOLLER

La Commission Permanente du Conseil Général,

- VU l'article L 3211-2 du Code Général des Collectivités Territoriales relatif aux compétences de la Commission Permanente,
- VU la délibération n°CG-2011-1-1-4 du 31 mars 2011, relative aux délégations de compétences du Conseil Général à la Commission Permanente,
- VU le rapport du Président du Conseil Général

APRES EN AVOIR DELIBERE

- Emet un avis favorable sur le projet de Schéma de Cohérence Territoriale THUR DOLLER arrêté par le Syndicat Mixte du Pays THUR DOLLER, sous réserve toutefois de la prise en compte des remarques jointes en annexe.

LE PRESIDENT

Charles BUTTNER

Adopté
voix contre
abstentions

Avis du Conseil Général du HAUT-RHIN sur le projet arrêté du SCOT THUR DOLLER

Le projet de SCOT THUR DOLLER arrêté par délibération du Comité Syndical du 25 juin 2013 appelle les observations du Conseil Général du HAUT-RHIN suivantes :

Il convient en premier lieu de souligner le travail documenté et la qualité de présentation globale du document qui en rend la lecture agréable et aisée.

Les questionnements relatifs aux enjeux du territoire situés en fin de chaque partie thématique du rapport de présentation sont particulièrement pertinents et croisent les thématiques entre elles, notamment dans la partie liée aux enjeux transversaux et sur la carte de synthèse.

Le rapport de présentation mériterait cependant d'être réactualisé avec les dernières données disponibles en 2013. Ainsi par exemple, en page 94, il est question de l'aménagement du parc d'activités d'Aspach-le-Haut dont la deuxième tranche sera aménagée d'ici fin 2010.

En page 134, le rapport de présentation mentionne une étude globale sur la RN 66 qui sera réalisée en 2010 ... De même concernant le projet routier Altkirch – Mulhouse – Burnhaupt-le-Bas qui est indiqué comme « sans tracé à ce jour validé ». Il pourrait être précisé sur ce point qu'un avant-projet a été entériné, même s'il ne bénéficie effectivement pas, pour l'instant, d'une Déclaration d'Utilité Publique.

Les perspectives d'évolution du territoire manquent parfois d'explications. Ainsi, concernant l'habitat, seul le titre du chapitre en page 47 informe du nombre de 30 000 logements en 2009 à l'échelle du SCOT. Il n'est pas fait mention de la taille des ménages sur le SCOT ni des perspectives chiffrées de son évolution. Les projections de l'INSEE sur l'évolution démographique sur le SCOT sont présentées de manière floue : « la taille des ménages devrait continuer à baisser et leur nombre à augmenter : + 4200 ménages et autant de logements supplémentaires à prévoir », sans que soit précisé à quel horizon il faudra prévoir ces logements, ni la méthodologie de calcul de cette projection.

Il serait donc utile de compléter le rapport de présentation avec ces informations.

L'armature urbaine et la consommation foncière

Le SCOT s'appuie sur la définition d'une armature urbaine pour y répartir ensuite les objectifs en matière de construction de logements, de densité et consommation foncière, de localisation préférentielle des commerces, ...

Si ces principes sont développés dans le rapport de présentation, ce dernier ne présente pas de carte précise de cette armature, que l'on ne découvre finalement que dans le Document d'Orientations et d'Objectifs notamment à travers différents tableaux de productions de logements. Or, les justifications ayant présidées à la définition de cette armature ne sont pas exposées. Il serait pertinent de disposer dans le rapport de présentation, d'un tableau de synthèse qui renseigne pour chaque commune, plusieurs critères tels que le niveau de services (équipements publics, commerces, ...), la présence d'une desserte en transports en commun etc. afin de justifier et de mieux comprendre les choix du SCOT dans le classement des communes au sein de l'armature urbaine.

Ces différents critères pourraient également servir de base pour orienter d'avantage la localisation de la production de logements et notamment les logements sociaux, vers les secteurs le mieux dotés en équipements et susceptibles d'offrir une alternative à l'utilisation de la voiture.

En termes de typologie de logements et notamment de la production de logements sociaux, le SCOT renvoie à l'élaboration de PLH par les intercommunalités alors que de grandes

orientations telles que la localisation préférentielle des logements publics à proximité des pôles de services ou de dessertes en transports en communs pourraient déjà figurer dans le DOO.

Enfin, les densités moyennes de logements à l'hectare sur les surfaces d'extension dans les différentes communes (annexe du DOO, tableau n°3) et notamment à 15 logements à l'hectare dans les villages, vont à l'encontre de l'ambition du DOO de développer la proximité des usages, ainsi que des constats exposés dans le rapport de présentation. Ce dernier met en avant la rupture qui s'est opérée au cours des 50 dernières années entre la trame ancienne des villages et les nouvelles constructions souvent sous forme de lotissements avec les maisons au milieu de parcelle. Cette évolution a des répercussions en termes de consommation foncière, d'impact paysager, de perte de lien entre les habitants et la vie de leur commune, de décalage entre une offre de logements uniforme et des besoins de plus en plus diversifiés au sein du parcours de logement des individus, ... Or le DOO n'apporte aucun encadrement pour inverser cette tendance et proposer des formes urbaines plus compactes en lien avec les objectifs de développement durable.

Par ailleurs, le développement des transports en commun souhaité par le SCOT, nécessite de constituer des secteurs de densité suffisante pour justifier à termes la mise en place d'une offre de transports en commun cadencée dans les vallées. Là encore, cette ambition est en décalage avec les prescriptions en matière de densité de logements.

La consommation foncière nécessaire au développement de l'activité économique semble importante et mériterait également d'être d'avantage justifiées dans le SCOT.

Les transports

En ce qui concerne les transports, le SCOT traite cette problématique de façon cohérente en insistant sur la complémentarité des différents modes de transports et le nécessaire développement de l'intermodalité. Plusieurs dispositifs du Département vont déjà en ce sens.

Ainsi, afin de soutenir le développement du co-voiturage, le Département intervient dans le soutien à la création d'aires de stationnement pour co-voiturage. De plus, un site Internet de co-voiturage a été créé par le Département pour faciliter la mise en relation des automobilistes entre eux en fonction de leur itinéraire (www.covoiturage.cg68.fr).

Le département soutient également la mise en place et le fonctionnement des systèmes de transports à la demande mise en œuvre par les intercommunalités et la création d'itinéraires cyclables.

Enfin, le Département a engagé en 2012 la révision de son Schéma Départemental des Transports afin d'adapter son réseau de ligne interurbaines au regard de l'évolution des besoins actuels en terme de mobilité. Le nouveau Schéma Départemental des Transports devrait être adopté d'ici fin 2013.