

Rapport du Président

Commission Permanente du
vendredi 24 septembre 2010

Service instructeur
Service Prospective et Aménagement

N° CP-2010-11-5-1

Service consulté

**AVIS SUR LE PROJET DE SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE ARRÊTÉ
DU SYNDICAT MIXTE COLMAR RHIN VOSGES**

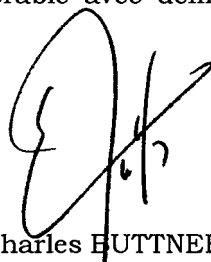
Résumé : *Avis sur le projet de schéma de cohérence territoriale arrêté du Syndicat Mixte Colmar Rhin Vosges*

Le Syndicat Mixte Colmar Rhin Vosges a transmis au Conseil Général du Haut-Rhin, par courrier en date du 15 juillet 2010, son projet de SCOT arrêté par délibération du Conseil Syndical du 30 juin 2010.

En application des articles L121-4 et L122-8 du Code de l'Urbanisme, les personnes publiques associées, telles que le Département, sont appelées à donner leur avis sur le SCOT arrêté, au plus tard 3 mois après la transmission du projet de Schéma.

Le SCOT Colmar Rhin Vosges fait l'objet d'un avis favorable avec demande de prise en compte des observations jointes en annexe.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.



Charles BUTTNER

AVIS ET OBSERVATIONS RELATIFS AU PROJET DE SCOT COLMAR RHIN VOSGES ARRETE

L'examen du projet de SCOT COLMAR RHIN VOSGES appelle les remarques suivantes :

Concernant la problématique de l'habitat et des centralités urbaines

Dans le cadre du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du SCOT, les élus du territoire ont articulé leur projet politique autour de quatre grands axes politiques qui sont autant de défis auxquels le SCOT doit apporter des solutions. L'axe 1 du PADD porte sur la satisfaction des besoins résidentiels en s'assurant la maîtrise de l'étalement urbain.

Pour ce faire, le PADD définit clairement en page 4 que « le développement du territoire passe par l'affirmation d'une polarisation urbaine pour lutter contre la dispersion de la croissance, tant économique que résidentielle. »

Ainsi, l'armature urbaine existante doit servir de trame à la répartition du développement du territoire au sein de 5 niveaux :

- une agglomération centre formée par la ville de COLMAR
- des villes couronnes autour de cette agglomération (INGERSHEIM, TURCKHEIM, WINTZENHEIM ET HORBOURG-WIHR)
- deux pôles pluri-communaux (BIESHEIM – VOLGELSHEIM – NEUF-BRISACH à l'Est et METZERAL – MUNSTER à l'Ouest)
- trois pôles secondaires à développer (WIHR-AU-VAL, SAINTE-CROIX-EN-PLAINE et MUNTZENHEIM)
- les villages

Le PADD s'appuie ensuite sur cette armature urbaine pour décliner les objectifs en termes de production de logements, de densité des constructions, de parts de logements aidés dans la construction, etc., avec des exigences croissantes au fur et à mesure que l'on monte dans la hiérarchie urbaine.

Ainsi, le PADD répartit l'objectif minimal de production de logements de la manière suivante : 45 % à COLMAR, 20 % dans les villes couronnes, 15 % dans les pôles pluri communaux, 10 % pour les pôles secondaires d'équilibres et 10 % pour les villages.

Cette volonté de prendre en compte et de renforcer l'armature urbaine va dans le sens des préconisations du Conseil Général telles que définies dans son Plan Départemental de l'Habitat (PDH), approuvé le 26 juin 2009.

En effet, l'évolution des modes de vie et des comportements résidentiels notamment induits par la pression périurbaine a engendré au cours des dernières décennies un mouvement d'urbanisation généralisé sur l'ensemble du territoire départemental. La croissance démographique des trente dernières années a ainsi surtout profité aux communes situées dans l'aire d'influence de COLMAR, tandis que la ville-centre stagnait (la croissance démographique de COLMAR n'étant plus alimentée que par le solde naturel). Au cours de cette période, la construction de logements s'est concentrée davantage dans les villes couronnes autour de COLMAR et les villages de la plaine, générant un étalement urbain croissant aux dépens des surfaces agricoles et espaces naturels, engendrant souvent une perte d'identité au niveau de la morphologie des villages traditionnels, une augmentation des déplacements automobiles domicile – travail, ...

Cette urbanisation diffuse fait courir le risque d'un affaiblissement des villes centres et de leur dissolution progressive dans l'armature urbaine.

En répartissant les objectifs de développement de manière raisonnée et croissante entre les différents niveaux de l'armature urbaine, le SCOT a pour objectif d'inverser la tendance des

trente dernières années, afin de conforter le rôle de COLMAR en tant que ville-centre et maîtriser les effets de la périurbanisation (renforcement de l'étalement urbain et de la mobilité des individus du fait de l'éloignement des lieux de travail, forte consommation foncière, ...).

Cependant, le Conseil Général regrette que ce principe de répartition des objectifs de production de logements dans l'armature urbaine n'ait pas été repris dans le DOG. En effet, ce dernier, mentionne le rôle de l'armature urbaine mais reste flou sur l'organisation du développement en son sein sans reprendre les objectifs chiffrés du PADD.

En préambule du DOG, il est pourtant rappelé que le PADD fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme tandis que le DOG les traduit sous forme d'orientations et d'objectifs particuliers. Alors que le DOG est censé être plus précis dans les moyens à mettre en œuvre pour répondre aux objectifs fixés dans le PADD, il apparaît ici que c'est l'inverse. Le DOG ne retranscrit pas complètement les objectifs du PADD en terme de répartition des logements dans l'armature urbaine. Cette confusion n'est pas neutre puisque seules les orientations du DOG sont opposables (en terme de compatibilité avec les documents d'urbanisme de rang inférieur).

En l'absence d'objectifs chiffrés dans le DOG en terme de répartition de la production de logements dans l'armature urbaine, le risque est important de voir se poursuivre le phénomène de périurbanisation autour de COLMAR, là où les exigences en termes de densité, parts d'individuel pur et proportion de logement aidé sont moins contraignantes. De fait, la répartition de la production de logements n'est encadrée dans le DOG que par l'application d'autres orientations notamment le développement de l'urbanisation prioritairement dans les secteurs desservis par les transports collectifs ou la préservation des espaces agricoles et naturels. Le croisement de ces autres orientations du DOG ne suffira probablement pas à enrayer le mouvement de périurbanisation.

Les orientations du DOG relatives au développement urbain aux différents niveaux de l'armature urbaine fixent des objectifs généraux en terme de renforcement et/ou de maintien de chaque niveau de la hiérarchie urbaine. Concernant l'agglomération centrale formée par la ville de COLMAR, le DOG rappelle ainsi que le développement devra être articulé avec celui des réseaux de transport collectif et que les fonctions tertiaires supérieures, notamment liées à la recherche et à l'administration doivent être maintenues et renforcées. Cette formulation est cohérente avec les projets que le Conseil Général pourrait être amené à porter en terme de pérennisation et de développement d'équipements publics d'intérêt départemental sur l'agglomération de COLMAR.

Concernant la typologie de la production de logements, le DOG fixe en revanche des objectifs précis en terme de densité, de parts de logements sociaux et de parts d'individuel pur, avec des exigences croissantes au fur et à mesure que l'on s'élève dans la hiérarchie urbaine.

Ces objectifs rejoignent les enjeux identifiés dans le PDH en termes de maîtrise de la consommation foncière, d'amélioration de la diffusion spatiale du logement locatif public et de respect de l'article 55 de la Loi SRU.

Pour autant, au-delà de la répartition du logement social dans l'armature urbaine, la partie 4.1 du DOG relative à la diversification de l'offre en logements, devrait également rappeler que le logement social devra être localisé à proximité de transports collectifs et ce, en lien avec la partie 10 du DOG relative aux conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs.

Cette précision a bien été faite dans le chapitre 4.2 relative aux besoins en logements de population spécifiques où il est rappelé que « la localisation de ce type de logements se fait de manière à privilégier leur proximité aux services, équipements et transports en commun. »

A propos des besoins en logements des personnes âgées, le DOG préconise le développement d'une offre spécifique diversifiée sous forme d'Établissements d'Hébergement pour Personnes Agées Dépendantes (EHPAD), « de petites unités de vie, voire de logements aidés spécifiquement dédiés aux seniors ».

La politique départementale relative à l'hébergement des personnes âgées est principalement axée sur les EHPAD tant en termes de création que de restructuration. A l'échelle du SCOT COLMAR Rhin Vosges, le Conseil Général signale 3 projets en cours :

- l'Hôpital LOEWEL, à MUNSTER, a engagé une opération globale de restructuration englobant les secteurs sanitaire et médico-social. La réhabilitation concernant le secteur médico-social porte sur 36 lits d'EHPAD dont la création d'une unité de vie protégée de 10 lits pour personnes atteintes de la maladie d'Alzheimer ou de troubles apparentés. Les travaux devraient démarrer en août 2011 pour s'achever vraisemblablement en février 2013. L'opération est intégrée au programme d'investissement 2010-2011 des établissements médico-sociaux validé par le Conseil Général lors de sa réunion du 25 juin 2010.
- le centre pour Personnes Agées des Hôpitaux Civils de COLMAR dont le projet porte sur la reconstruction de 180 lits d'EHPAD. Le démarrage des travaux est envisagé par l'établissement au cours de l'année 2012 pour une durée prévisionnelle de 24 mois.
- la création d'un EHPAD de 84 lits + 12 places d'accueil de jour pour personnes âgées dépendantes souffrant de la maladie d'Alzheimer ou de troubles apparentés à HORBOURG-WIHR. Initialement prévue à COLMAR, l'implantation définitive de cet établissement se fera à HORBOURG-WIHR. S'agissant d'un établissement à but lucratif, le Conseil Général n'accordera pas de subvention d'investissement au porteur du projet, la SAS REALPA sise à GAMBSHEIM. Le début des travaux est prévu en septembre 2011, leur achèvement étant fixé en mars 2013.

Concernant les Petites Unités de Vie, le Département a engagé, dans le cadre du suivi du Schéma Gérontologique 2010 – 2011, une réflexion sur la place des MARPA dans la filière gériatrique. Cette réflexion a mis en exergue la complexité de fonctionnement des MARPA existantes, notamment en matière d'équilibre financier, de remplissage des structures, ... En conséquence, le Conseil Général a décidé de ne pas poursuivre le programme de soutien à la création de Petites Unités de Vie.

Enfin, de manière générale, au niveau de l'habitat, le DOG réaffirme la nécessité de poursuivre la réhabilitation du parc de logements tant dans le parc privé que public. Ces opérations seront l'occasion de remettre à niveau les performances énergétiques des bâtiments dans une logique de développement durable et de lutter contre l'habitat indigne. Là encore, ces orientations font parties des recommandations prioritaires du PDH et les maîtres d'ouvrages pourront s'appuyer sur des dispositifs existants tels que les trois Programmes d'Intérêt Général du Département relatifs à la lutte contre le logement indigne, le soutien aux loyers modérés dans le parc privé et la production de logements pour les plus défavorisés.

Au-delà des orientations générales du DOG en matière de développement de l'habitat, le Conseil Général encourage la mise en œuvre de politiques locales de l'habitat avec notamment la mise en place de Programmes Locaux de l'Habitat à l'échelle des intercommunalités qui viendront affiner les orientations du SCOT en fonction des spécificités locales.

Concernant les infrastructures routières et de transports

Au niveau des infrastructures routières, plusieurs modifications sont à apporter dans le rapport de présentation, dans la partie 3 du diagnostic relatif à la performance du système de déplacements.

En page 12, les chiffres du trafic routier datent de 2005. Une nouvelle carte actualisée sur la base des comptages 2009 est disponible (cf. annexe ci-jointe).

En page 15, la formulation des explications de la diminution du trafic de transit de poids lourds dans la vallée de MUNSTER peut prêter à confusion car le lecteur peut interpréter que c'est la fermeture du tunnel MAURICE LEMAIRE qui a permis de diminuer le trafic. Il conviendrait donc de préciser que la diminution du trafic de poids lourds est principalement due à la restriction de leur circulation dans le massif vosgien instituée par les arrêtés interdépartementaux et interpréfectoraux pris au cours de l'année 2000 suite à la fermeture du tunnel, puis de l'année 2009, suite à sa réouverture.

En page 17, il est fait mention de « la RN 415 » qui dessert NEUF-BRISACH. Il s'agit en fait de la RD 415.

Par ailleurs, il est indiqué que sur cet axe, « le trafic a augmenté de 24,7 % au point nodal que constitue le rond-point d'ANDOLSHEIM ». Il conviendrait ici d'indiquer que la saturation de la RD 415 issue de cette augmentation du trafic concerne l'ensemble de la section entre ANDOLSHEIM et l'entrée Est de COLMAR. En effet, la formulation actuelle laisse à penser que le rond-point a un rôle à jouer dans ce problème de saturation. Or il rend le trafic plus fluide à l'échelle locale.

Le Conseil Général rappelle ici que les difficultés de circulation lors des déplacements pendulaires sont un fait classique dans les grandes agglomérations et que vouloir les résorber pourrait avoir un effet contre-productif en terme d'étalement urbain et viendrait contrecarrer le report modal vers les transports en commun ou le vélo.

Enfin, toujours page 17, il est indiqué que la « RD 2 est classée route à grande circulation ». Ce classement a été revu récemment. Suite au décret n°2010-578 du 31 mai 2010, la RD 2 n'est plus classée route à grande circulation. Il conviendra de supprimer le paragraphe correspondant dans le rapport de présentation.

Concernant les projets de contournements routiers, et plus particulièrement le cas du projet de contournement de WECKOLSHEIM, le SCOT indique que ce contournement est nécessaire à la mise à l'écart du trafic de transit international. Il conviendrait de modifier cette formulation car ce contournement a pour objectif global de fluidifier le trafic entre l'A35 et l'espace économique de la bande rhénane, trafic qui n'est pas uniquement composé de trafic de transit international. Par ailleurs, dans la partie 3 du rapport de présentation du SCOT, en page 17, il est précisé que la déviation de WECKOLSHEIM est programmée par le Département du HAUT-RHIN à l'horizon 2016. Ce projet est bien inscrit au Plan Pluriannuel des Investissements Routiers (PPRI) du Département mais le calendrier précis de l'opération n'est pas définitivement arrêté. Il conviendrait donc de supprimer la mention « à l'horizon 2016 » et de la remplacer par « dans le cadre de son Plan Pluriannuel des Investissements Routiers (PPRI), sans que le calendrier de réalisation définitif ne soit arrêté ».

Concernant le barreau Sud de COLMAR préconisé par le SCOT, il est rappelé ici qu'aucun maître d'ouvrage n'a été identifié pour porter ce projet.

Le DOG (p. 41) indique que « la charge supprimée sur le réseau interne colmarien devra permettre le développement des transports en commun et des modes doux piétons et vélos ». Or à l'heure actuelle le projet de barreau Sud n'a fait l'objet d'aucune étude approfondie sur les conséquences sur la circulation dans le centre de COLMAR.

Il est également rappelé que les études de trafic réalisées par l'Etat en 2004, modélisant l'impact du barreau Sud de COLMAR sur le réseau routier à l'horizon 2005, ont montré que cet axe allait supporter un trafic de rocade (entre quartiers de COLMAR) pour 31 %, un trafic de transit Nord - RD 83 Sud pour 38 %, un trafic de transit RD 417 / A 35 Sud pour 15 % et un trafic autre pour 16 %. Cet axe pouvant supporter 16 000 à 19 000 véhicules par jour selon le profil en travers choisi (2x1 voie ou 2x2 voies).

Sur la problématique des transports en commun, les orientations relatives au développement de la desserte, de l'intermodalité entre les différents systèmes de transports collectifs et de desserte des secteurs écologiquement sensibles, reprennent les politiques

mises en œuvre par le Conseil Général. Le Département a par exemple conduit une étude de déplacements pour évaluer la pertinence de l'uniformisation de la tarification entre les différents modes de transports en commun et étudie actuellement une tarification unique avec la TRACE. Concernant le renforcement des transports en commun entre COLMAR et FREIBURG, le DOG parle de développement de la liaison ferroviaire entre les deux villes. Or il conviendrait d'évoquer également la ligne de bus en fonctionnement sur cet axe et dont le billet valable 24 heures donne accès à la fois à la ligne 1076 entre COLMAR et FREIBURG mais également à l'ensemble des lignes de bus et de chemins de fer dans le périmètre du Regio-Verkehrsverbund FREIBURG (RVF). Le Conseil Général est partenaire financier de cette ligne de bus ainsi que de celle de la navette des crêtes.

Concernant le développement du réseau cyclable, le DOG (p. 40) mentionne l'axe COLMAR / NEUF-BRISACH comme prioritaire et devant être réalisé à court terme. Cet axe n'est pas actuellement inscrit au Schéma départemental de développement des itinéraires cyclables, mais le Conseil Général est conscient qu'une réelle demande existe pour cette liaison. La réalisation de l'ouvrage nécessitera de conduire une étude préalable d'itinéraire complet qui ne permet pas d'arrêter dès à présent un délai de réalisation.

Concernant l'économie et le tourisme

Le SCOT organise la répartition des surfaces à vocation économique en lien avec l'armature urbaine et recommande le développement de zones d'activités intercommunales à fiscalité intégrée. En lien avec la partie 3 du DOG sur la consommation foncière, il devrait être rappelé ici que le potentiel de développement de surfaces économiques doit privilégier le réemploi des friches.

Par ailleurs, le document arrêté n'apporte pas de précisions en matière de gestion des sites d'activités du territoire. Une réflexion plus poussée en matière d'aménagement durable des sites d'activités (insertion dans le paysage, gestion des parkings et des flux, ...), de ratios de nombre d'emplois à l'hectare, etc., aurait pu être engagée.

Au niveau du tourisme, le DOG rappelle que la vocation touristique des stations été/hiver de la vallée de MUNSTER est affirmée. La politique départementale en faveur des stations de montagne été/hiver votée en 2002, s'inscrit dans ce sens.

Afin de proposer une offre de qualité sur le massif vosgien, le Département a fait le choix de concentrer son intervention sur quatre sites d'intérêt départemental (BALLON D'ALSACE, MARKSTEIN, SCHNEPFENRIED et LAC BLANC). Les autres sites sont traités comme des espaces de loisirs extensifs, outils d'animation locale. Parmi ces petits sites figurent le GASCHNEY et le TANET, pour lesquels le Département a inscrit une enveloppe maximum de 305 000 € par site, dans son rapport d'orientation du 23 octobre 2001.

Concernant l'environnement

Sur la problématique de l'environnement, le PADD et le DOG mériteraient d'être accompagnés de cartes. Celles-ci permettraient d'identifier clairement les milieux écologiques majeurs, les zones humides, etc. mentionnés dans le DOG comme des espaces à préserver.

Par ailleurs, dans les chapitres 2 et 3 du DOG, les orientations relatives à la protection des espaces et des sites naturels, devraient également rappeler l'existence des principaux « outils » disponibles à cet effet, à destination des communes et communautés de communes qui devront retranscrire les objectifs du SCOT dans leurs documents d'urbanisme locaux.

Parmi ces outils, on peut citer par exemple, la politique des Espaces Naturels Sensibles (articles L et R 142 du code de l'Urbanisme), la création des périmètres de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains (PAEN de la loi du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux), ... Le code de l'Environnement, dans

ses articles L 123 et L 130, propose également des classements d'espaces en faveur des paysages, sites, secteurs ou boisements à protéger. Certains de ces outils sont particulièrement adaptés à la préservation des zones humides remarquables et « ordinaires », que le Syndicat mixte du SCOT souhaite protéger.

Dans la partie 2 du DOG, les orientations relatives à la préservation des sites et espaces mentionnent principalement les milieux écologiques « majeurs » et les sites urbains « remarquables » sans prendre en compte la préservation de l'environnement dit « ordinaire ». Par ailleurs, il conviendrait de citer les ENS parmi des espaces écologiques majeurs.

Concernant les préservations des espaces agricoles, le DOG n'apporte pas de précisions supplémentaires par rapport aux orientations politiques définies dans le PADD.

Ainsi, en secteur de montagne, il est précisé que les terrains plats mécanisables sont réservés à l'agriculture, « et ce de façon équilibrée au regard des autres besoins (activités économiques, résidentiel) ». Quand on sait que l'agriculture de montagne manque déjà de prés de fauche en fond de vallée, l'interprétation de l'expression « de façon équilibrée avec les autres besoins » laissent peu de marge de manœuvre en terme de préservation des espaces agricoles.

De même, le DOG indique que « les documents d'urbanisme doivent prendre en compte les espaces agricoles périurbains afin de permettre le développement des filières courtes » mais ne donne pas de préconisation pour cette prise en compte.

Enfin, le développement de la filière agriculture biologique est « encouragé », mais le DOG n'indique aucune piste de moyens.

Ce chapitre mériterait donc d'être plus précis en termes de moyens pour atteindre les objectifs fixés dans le PADD.

Concernant la trame verte et bleue, le Conseil Général rappelle que la préservation des corridors écologiques d'importance régionale, pourra s'appuyer sur l'outil GERPLAN dans sa traduction locale et opérationnelle.

La préservation des paysages

Les orientations relatives à la préservation des paysages sont détaillées par unités paysagères afin de tenir compte des spécificités et de la diversité des unités paysagères au sein du périmètre du SCOT COLMAR – Rhin – Vosges.

Concernant l'unité paysagère de la sphère de NEUF-BRISACH, outre la réhabilitation des différents canaux, la mise en scène du patrimoine Vauban devrait également inclure la requalification du patrimoine urbain, comme préconisé dans le PDH. Les PIG mis en place par le Conseil Général du Haut-Rhin peuvent être mobilisés à cet effet, en matière de résorption de l'habitat indigne ou de réhabilitation de logements à loyers modérés.

Concernant l'unité paysagère de la marge rhénane, le document de travail propose comme orientation de valorisation du paysage de : "confirmer par des accompagnements végétaux et traitement paysager la lisibilité des axes linéaires que sont [...] la RD 468" (p.30).

Le Conseil Général rappelle ici que la RD 468 est une route bordée de nombreux arbres (37 stations) dont la propriété et la gestion lui incombent.

Cette gestion patrimoniale des arbres se traduit principalement par une veille sanitaire, des plans de taille et d'entretien, et une gestion sanitaire qui peut entraîner des mesures d'abattage si les conditions de sécurité l'exigent. Le remplacement de ces arbres ne peut se faire que dans la mesure où le Conseil Général dispose d'une marge de recul de 4 mètres à partir du bord de la chaussée. À l'heure actuelle, aucun plan particulier de boisement n'est prévu sur cet axe.

La gestion de ce patrimoine arboré appelle à une certaine souplesse, pour des raisons évidentes de sécurité routière ou de gestion du réseau routier départemental. La formulation utilisée dans le DOG semble suffisamment large pour ne pas imposer une protection ou préservation trop stricte de ce type de boisement.

D'une manière générale, la préservation et la valorisation des paysages ne doivent pas aboutir à figer le territoire. Ainsi, dans l'ensemble des unités paysagères, les leviers d'actions en matière de préservation ne font pas obstacle à l'aménagement de circulations douces telles que sentiers ou itinéraires cyclables.

Le fonctionnement hydraulique

Le projet de SCOT arrêté appelle des observations importantes sur le volet hydraulique et la gestion des risques d'inondation.

Dans le rapport de présentation, le Service de l'aménagement des Rivières du Conseil Général regrette l'utilisation du terme de « gouttière » (partie 5 p. 8) pour la vallée de la FECHT, car il donne une idée fautive de la fonction du cours d'eau et de la vallée.

Par ailleurs, toujours dans la partie 5 du rapport de présentation, page 29, il est indiqué que les abords de l'ILL ne présentent pas de liaisons douces le long du cours d'eau. Or, le Syndicat Mixte de l'ILL a depuis 5 ans remis en état les chemins de digue à cet effet, étant entendu que les itinéraires sur les digues doivent tenir compte de leur contrainte d'exploitation. Ainsi, il n'est pas envisageable de construire des pistes cyclables en enrobé sur les digues et dans les zones inondables. Des cheminements en concassé sont en revanche possibles et d'ores et déjà mis en place par les syndicats de rivière. De plus, le Club Vosgien a balisé un sentier le long de l'ILL sur la totalité de son cours haut-rhinois.

Dans l'analyse de l'état initial de l'environnement, dans la partie relative aux énergies disponibles, il n'est pas fait mention des microcentrales hydroélectriques sur la Fecht ni de leur potentiel de développement à l'avenir.

Enfin, dans la partie relative à l'explication des choix retenus dans le SCOT, notamment en page 17, le risque d'inondation est bien pris en compte dans les zones non couvertes par les PPRI. L'inconstructibilité dans les zones inondables y est affirmée, tout en laissant la porte ouverte aux aménagements dans les zones déjà urbanisées présentant un aléa faible à moyen. Cette idée mériterait d'être développée dans les autres parties du SCOT.

Au niveau du DOG, dans le chapitre 2.1.1 relative à la conservation des caractéristiques naturelles du réseau hydrographique, le Conseil Général met en garde sur l'utilisation de la notion de « fuseau de mobilité » que le SDAGE considère comme une emprise égale à 10 fois la largeur du cours d'eau. Si le SCOT y interdit l'urbanisation, les communes pourraient rencontrer de graves difficultés. Il conviendrait donc de s'en tenir à la rédaction du SDAGE qui préconise de « préserver les zones de mobilité encore fonctionnelles et/ou viser à les reconstituer quand elles ont été dégradées et que leur reconquête est économiquement et techniquement possible » (orientation T3 – 03.1.1 du SDAGE Rhin Meuse). Cette remarque s'applique également au chapitre 7.4.6 où le terme de « fuseaux de mobilité » est également utilisé et qu'il conviendrait de remplacer par la notion de « zone de mobilité encore fonctionnelle ».

Concernant la prise en compte de la trame verte (chapitre 7.3 du DOG), le DOG prévoit de préserver un recul minimal des constructions et de l'urbanisation nouvelle vis-à-vis des cours d'eau. Afin de clarifier l'interprétation de cette orientation lors de son application concrète sur le terrain, il conviendrait de préciser que ce recul se mesure à partir du haut de la berge ou à partir du pied de la digue coté sec, le cas échéant.

Concernant la préservation des unités paysagères notamment de la grande plaine de l'ILL (chapitre 7.4.8), le DOG préconise de préserver les abords du cours d'eau et leur zone de divagation tout en y autorisant l'aménagement de sentiers pédestres et cyclistes. Or il n'apparaît pas souhaitable d'utiliser les berges des cours d'eau et leurs zones de mobilité fonctionnelles pour y installer des aménagements cyclables compte tenu de la vulnérabilité de ces derniers aux inondations et aux érosions de berges. De plus, ces infrastructures ont

un impact sur la faune et la flore des zones alluviales que le SCOT souhaite par ailleurs préserver.

Seuls les aménagements rustiques aménagés par les syndicats de rivières ont leur place le long des berges des rivières. Les aménagements en enrobés doivent être installés en dehors de la zone inondable du cours d'eau et à une distance suffisante de la ripisylve et des berges (cf. remarque précédente).

Dans l'unité paysagère de la sphère de NEUF-BRISACH, le DOG évoque la mise en scène du patrimoine « Vauban » par la réhabilitation des différents canaux et par la création de différentes fenêtres paysagères sur les canaux et l'enceinte de NEUF-BRISACH. Le Conseil Général rappelle ici qu'un projet de restauration des canaux d'irrigation de la HARDT est prévu dans le GERPLAN de la Communauté de Communes du Pays de BRISACH, en lien avec le Département. Il est notamment prévu de réaménager complètement les canaux pour les rendre plus naturels et en faciliter la gestion. Une étude spécifique a été réalisée par l'Union des Associations Foncières en 2008.

Enfin, concernant la partie 8 du DOG relative à la prévention des risques, le DOG prévoit d'interdire les constructions dans les zones inondables par rupture de digue (chapitre 8.2). Cette préconisation est très contraignante pour les communes, car de grandes surfaces de zones urbanisables sont actuellement protégées par des digues dans le périmètre du SCOT, notamment le long de la FECHT, de l'ILL et de la WEISS. Cette formulation viendrait remettre en cause une grande partie du potentiel de zones urbanisables à l'échelle du SCOT et notamment à l'échelle de l'agglomération de COLMAR. Il convient donc de s'en tenir à la rédaction actuelle des PPRI qui n'interdit la construction derrière les digues que sur une certaine largeur, le recul étant fonction de la différence de cote entre la ligne d'eau dans la rivière en crue centennale et le terrain protégé par la digue. A titre indicatif, les reculs en vigueur dans les PPRI du HAUT-RHIN sont les suivants :

Charges	Recul (m)
< 1 m	0
1 m – 1 m 50	50
1 m 50 – 2 m	100
2 m – 2 m 50	150
> 2 m 50	200

Les PPRI prévoient également que le recul des constructions derrière les digues peut être ramené à 10 mètres si la digue est élargie à 20 mètres en crête.

La gestion de la ressource en eau potable

Le Schéma Départemental d'Alimentation en Eau Potable de 1994 a été réalisé par le Département dans le cadre de la Mission Eau et du Contrat Cadre signé avec l'Agence de l'Eau RHIN-MEUSE (AERM).

Dans sa continuité, le Schéma actuel développe des bases de données et une cartographie des ouvrages sur système d'information géographique (SIG). Il recense ainsi les équipements existants, met en évidence les problèmes d'ordre quantitatif ou qualitatif déjà rencontrés par les Collectivités ou à venir et propose des solutions envisageables à court, moyen ou long terme.

Dans le chapitre 2.1.2 du DOG relatif à la préservation de la ressource en eau, il est préconisé « la réalisation d'interconnexions de sécurité entre les sources d'approvisionnement » et notamment entre les réseaux de DURRENTZEN et de la Communauté de Communes du Ried Brun. Cette orientation est conforme aux recommandations du Schéma Départemental d'Alimentation en Eau Potable, mais l'exemple entre parenthèse prête à confusion. Le Conseil Général suggère de modifier le paragraphe de la manière suivante :

"la réalisation d'interconnexions de sécurité entre les différentes sources d'approvisionnement du territoire (notamment pour les réseaux du Syndicat des Eaux de DURRENTZEN et ceux de la Communauté de Communes du Ried Brun)".