



Commission des équipements et de l'aménagement du territoire

1351 - Aménagement et urbanisme

Avis sur le SCOT arrêté de la Région de Saverne

Rapport n° CP/2011/236

Service gestionnaire :

Service grands projets d'infrastructures

Résumé :

Lors de sa réunion du 22 décembre 2010, le Comité Syndical a arrêté le projet de SCOT de la Région de Saverne, conformément à l'article L 122-8 du Code de l'Urbanisme. Ce dossier a été transmis au Département le 31 janvier 2011, pour qu'il fasse connaître son avis, en tant que personne publique associée à l'élaboration de ce document d'urbanisme. Le Département dispose d'un délai de trois mois pour transmettre sa réponse.

Le périmètre du Schéma de cohérence territoriale (SCOT) de la Région de Saverne a été délimité par arrêté préfectoral du 26 février 2002. Ses travaux, initiés en 2004, portent sur un territoire regroupant 71 communes des cantons de Bouxwiller, Hochfelden, La Petite-Pierre, Marmoutier, Saverne et Wasselonne, totalisant environ 66 000 habitants. Son élaboration a été confiée à un Syndicat Mixte créé en 2003.

Le Département, en tant que personne publique associée à l'élaboration du SCOT, a été présent tout au long des travaux qui aboutissent aujourd'hui au projet du territoire.

Le projet de SCOT, tel qu'il nous est soumis pour avis, a globalement tenu compte des apports et observations qui ont été amenés par le Conseil Général tout au long de la démarche. Outre les réunions régulières des personnes publiques associées, nous avons été associés aux réflexions complémentaires lancées par le territoire, notamment lors de la mise en place du Plan Départemental de l'Habitat.

Les enjeux du territoire

Le diagnostic du SCOT identifie les grands enjeux du territoire desquels découlent les objectifs du Projet d'aménagement et de développement durable. Parmi ces enjeux, certains interpellent directement le Conseil Général à travers les politiques qu'il met en œuvre sur le territoire :

- Conforter l'armature urbaine en termes d'emplois, de logements, de commerces et de services;
- Améliorer les déplacements pour tous les modes de transports et veiller à l'articulation des transports avec l'urbanisation du territoire;
- Diversifier l'offre en logements : logements aidés, taille des logements;
- Maîtriser la consommation foncière;
- Soutenir un urbanisme plus durable;
- Conforter les activités existantes du territoire, permettre leur développement et accompagner le développement économique du territoire, notamment dans une dynamique qualitative;
- Valoriser le potentiel touristique;
- Valoriser la vocation agricole et sylvicole du territoire;
- Préserver les milieux naturels et valoriser les paysages;
- Gérer les risques naturels et les nuisances.

Les points forts du SCOT

Le SCOT présente aujourd'hui un projet cohérent et construit d'aménagement et de développement durable de son territoire, dont on peut relever les points forts principaux :

➤ *Un renforcement de Saverne et de son "aire urbaine" au sein de l'armature urbaine bas-rhinoise.*

Le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) identifie une aire urbaine autour de Saverne dans une stratégie visant à développer un bassin de vie suffisamment important pour justifier le développement de l'ensemble des fonctions supérieures (économie tertiaire, formation, pôle administratif et hospitalier, pôle culturel, ...). Cette entité offre des possibilités foncières supplémentaires à la seule ville centre et doit permettre à terme d'augmenter l'attractivité de Saverne sur l'ensemble du territoire du SCOT.

Ce renforcement de Saverne passe également par la construction d'une offre en transport collectif à l'échelle de l'aire urbaine identifiée.

➤ *Des objectifs très ambitieux en matière d'organisation spatiale de la construction des nouveaux logements.*

Le rapport de présentation expose les besoins du territoire en matière de logements à l'horizon 2030. Le PADD et le Document d'orientations générales (DOG) proposent une répartition de ceux-ci axée sur l'armature urbaine et notamment les secteurs bien desservis par les transports collectifs ou ayant vocation à le devenir. Les orientations retenues par le SCOT sur ce sujet sont particulièrement ambitieuses et reflètent le travail de concertation conduit avec le Conseil Général lors de l'élaboration du Plan Départemental de l'Habitat.

➤ *Des dispositions ambitieuses permettant de rationaliser la consommation foncière pour l'activité*

Le Document d'orientations générales fixe les limites de consommation foncière pour l'activité économique et ce pour chacun des trois secteurs de son territoire. Cette offre réduit considérablement les capacités actuellement inscrites dans les documents d'urbanisme. Elle vise à obtenir une organisation plus rationnelle des activités économiques en établissant une hiérarchie claire dans l'offre pour l'accueil de nouvelles entreprises et en limitant les possibilités de développement des zones communales.

Les points qui appellent des observations

Il reste cependant dans les documents principaux (PADD Projet d'Aménagement et de Développement Durable et DOG Document d'Orientations Générales) un certain nombre de points qui appellent des observations de la part du Conseil Général :

Armature urbaine

En l'absence d'armature urbaine définie au niveau régionale, le SCOT propose sa propre armature urbaine qui repose sur 4 échelons territoriaux :

- L'aire urbaine de Saverne ;
- Les pôles structurants ;
- Les pôles d'intermodalité ;
- Les villages.

Le concept d'intermodalité est au cœur du SCOT et se trouve renforcé par les évolutions induites par le Grenelle 2, d'où la nécessité d'identifier des lieux d'intermodalité où s'organisent les échanges modaux, l'offre en commerces et en services et où se développe l'habitat en priorité.

- **L'aire urbaine de Saverne** : Dettwiller, Steinbourg, Monswiller, Saverne, Ottersthal, Otterswiller, Gottenhouse et Marmoutier.

Le concept d'aire urbaine permet de pallier la pénurie de foncier qui s'observe sur la commune de Saverne. Les fonctions qu'elle se destine à accueillir sont adaptées au niveau d'armature urbaine.

Le projet de transport urbain porté par les élus locaux recoupe le périmètre de l'aire urbaine et permettra un renforcement effectif de l'aire urbaine de Saverne, en conformité avec les objectifs du PADD.

- **Les pôles structurants** : Bouxwiller, Ingwiller et Wasselonne

Le DOG propose d'implanter les structures d'accueil pour les personnes âgées à ce niveau de l'armature urbaine. Pour conserver le lien qui attache les personnes âgées aux communes où elles ont passées toute leur vie, le Conseil Général préconise l'implantation des structures de petites tailles dans les pôles d'intermodalité voire dans les villages si la demande le justifie.

- **Les pôles d'intermodalité** (communes disposant d'une gare ou d'un arrêt sur une ligne structurante du réseau TER sur route ou du Réseau 67) : Saverne, Monswiller, Steinbourg, Dettwiller, Marmoutier, Bouxwiller, Ingwiller, Wasselonne, Obermodern-Zutzendorf, Neuwiller-lès-Saverne, Dossenheim-sur-Zinsel, Hatmatt, Singrist et Romanswiller.

Bien que l'appellation "pôle d'intermodalité" semble surdimensionnée, l'idée reste pertinente aux échelons supérieurs de l'armature urbain. **Le Département est directement interpellé par les pôles d'intermodalité de Wasselonne, Singrist et Romanswiller, desservis par une ligne structurante du Réseau 67.**

La mise en service du Transport en site propre Ouest (TSPO), le rabattement du Réseau 67 et le parking de covoiturage permettront d'asseoir le rôle de Wasselonne en tant que pôle d'intermodalité.

Romanswiller et Singrist ne bénéficient pas d'une desserte relevant des principes de l'intermodalité (rabattements par modes actifs, collectifs et routier). Il conviendrait plutôt de les qualifier de communes « bien desservies », ce qui leur offrirait des possibilités plus importantes en matière d'accueil de logements.

Le Conseil Général s'interroge sur les attentes du SCOT à son égard sur la question de la qualité de la desserte attendue pour ces pôles d'intermodalité. En tout état de cause, le Conseil Général informe le Syndicat Mixte qu'il n'est pas prévu d'amélioration de la desserte des communes de Romanswiller et de Singrist.

Projets de transports

Le SCOT exprime la volonté des élus de mettre en place un transport urbain sur l'aire urbaine de Saverne. Ce projet phare permettra de fédérer le territoire en renforçant l'accessibilité aux emplois, commerces et services de l'agglomération. Le Conseil Général ne peut qu'encourager la mise en œuvre d'un tel projet.

Le SCOT prévoit également le développement d'"*un réseau de transport en commun le long du piémont en direction de Molsheim*". Ce projet n'est pas porté par le Conseil Général du Bas-Rhin à travers l'exploitation du Réseau 67.

Le territoire dispose de lignes d'irrigation du Piémont de Molsheim à Ingwiller : ligne 234 (Molsheim – Wasselonne), ligne 420 (Wasselonne – Saverne) et TER (Saverne – Bouxwiller – Ingwiller). Par ailleurs, le fonctionnement du territoire, ses bassins de vie, d'emplois et de déplacements semblent largement déconnectés de ce projet.

En effet, tant le rapport de présentation que le PADD restent muets sur le besoin réel de renforcer l'axe Nord/Sud sur le plan routier ou en transport collectif.

Sur cette question, le Conseil Général rappelle qu'il ne prévoit pas de projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sur le territoire du SCOT et qu'il ne porte pas de projet de transport collectif dédié à la liaison Molsheim – Wasselonne – Saverne – Ingwiller. Plus généralement, la solution BHNS constitue un concept bien particulier avec de fortes exigences en matière de qualité de service et qui n'est pas justifié sur l'axe pressenti, tant en terme de fréquentation (bassin de déplacement, population peu dense, ...) que de conditions de circulation sur les RD concernées (absence de trafic important et/ou de congestions récurrentes).

Sur la question des liaisons cyclables, le Conseil Général rappelle qu'il porte une politique importante d'aménagement d'itinéraires cyclables. Ceux-ci peuvent certes faire l'objet

d'aménagements en site propre mais une grande partie du réseau est matérialisée sur des voies de communales ou départementales peu circulées, conformément au principe d'utilisation maximale de voiries à faible trafic existantes inscrit dans le Plan Vélo départemental.

Habitat

Les documents reprennent les orientations et objectifs du Plan Départemental de l'Habitat mis en place par le Conseil Général.

Le SCOT fixe un objectif de construction de 5500 logements à l'horizon 2030 dont 3250 d'ici 2020.

Il précise des objectifs en termes de densité et de diversification des formes d'habitat. En ce qui concerne la limitation de l'étalement urbain, un objectif de réalisation d'un logement en renouvellement urbain pour trois logements en extension est fixé (réinvestissement des logements vacants, transformation du bâti existant, changement de destination de friches urbaines ou de bâti désaffecté, densification de la structure urbaine existante). Cette orientation est moins ambitieuse que les objectifs retenus par le Plan Départemental de l'habitat (PDH) qui demande 2/3 de logements réalisés en renouvellement urbain pour 1/3 en extension.

La répartition territoriale prévoit 30% pour le secteur Nord, 50% pour le secteur Centre et 20% pour le secteur Sud. Cette répartition est justifiée par la volonté de renforcer le développement du secteur Nord, bien desservi par le réseau TER. Dans ce contexte, l'objectif de construire 80% des logements du secteur Centre dans l'aire urbaine de Saverne est particulièrement ambitieux.

La répartition des logements sociaux est détaillée de manière précise par zone, en fixant à 50% les réalisations aux niveaux supérieurs de la hiérarchie urbaine.

Economie

La hiérarchie des nouvelles zones d'activités proposée par le SCOT s'appuie sur trois niveaux : la PFDA du Martelberg, les ZA supra-communales et les zones de niveau local. Bien que ne reprenant pas strictement la politique départementale en la matière, la hiérarchie proposée permet une bonne organisation de l'accueil d'activité s'appuyant notamment sur la qualité de la desserte et la proximité des services. Bien que les zones locales ne soient pas limitées en taille, le principe d'une enveloppe par secteur devrait permettre de limiter le nombre et l'étendue des zones d'activités et de favoriser les projets les plus intéressants économiquement. La possibilité de préserver des emprises à plus long terme doit également être envisagée.

Environnement

Le SCOT souhaite la "mise en réseau des espaces non construits" déclinant à l'échelle du territoire la Trame Verte Régionale. Pour le Département cette trame verte pourra être consolidée par un usage "annexe", support d'une activité de randonnée ou de cyclotourisme.

L'objectif 16 consistant à "valoriser les paysages du territoire" rencontre parfaitement les principes soutenus par le Référentiel Paysager du Bas-Rhin.

Il convient de souligner que le projet en général et les objectifs précités convergent avec les démarches territoriales engagées par le Conseil Général, et notamment les contrats de territoire. Notre démarche sera d'autant plus aboutie qu'elle pourra s'alimenter de tels projets de territoire et de s'appuyer sur eux.

En cela, le Conseil Général sera tout particulièrement intéressé à l'évolution du SCOT dans le temps, à sa mise en œuvre et aux outils de suivi et d'évaluation qui seront développés.

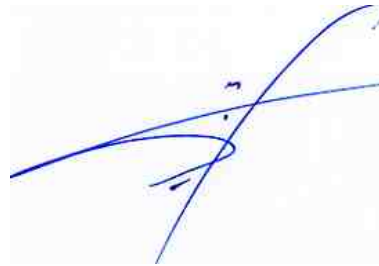
Je vous demande de bien vouloir adopter le projet de délibération suivant :

La commission permanente du Conseil Général, statuant par délégation et sur proposition de son président :

- *Émet un avis favorable au projet de SCOT de la Région de Saverne, approuve ses orientations et encourage les instances en charge du suivi du SCOT à la réalisation, le suivi et l'évaluation des objectifs contenus dans ce document de planification ;*
- *Demande de reconsidérer la pertinence du projet de développement d'un transport collectif entre Wasselonne et Ingwiller, ce projet n'étant pas justifié par les éléments proposés par le projet de SCOT ;*
- *Demande la suppression de la référence à une solution de type « bus à haut niveau de service » entre Wasselonne et Ingwiller.*

Strasbourg, le 22/02/11

Le Président,



Guy-Dominique KENNEL