



**Commission des équipements
et de l'aménagement durable**

5 - Administration générale

**Avis du Conseil Général sur le projet
arrêté de Schéma de cohérence territoriale
(SCoT) de Sélestat et sa Région**

Rapport n° CP/2013/256

Service gestionnaire :

Direction de l'habitat et de l'aménagement durable

Résumé :

Le présent rapport concerne la demande d'avis du Département sur le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de Sélestat et sa Région.

Pour mémoire, le Département suit l'élaboration du SCoT de Sélestat et sa région, au titre de sa mission de ' personne publique associée ' aux documents d'urbanisme. Le Syndicat Mixte de SCoT finalise actuellement son projet et arrive en phase de SCoT arrêté. Conformément à l'article L.122-8 du Code de l'Urbanisme, ces documents sont transmis au Département pour qu'il fasse connaître son avis.

Le SCoT de Sélestat et sa région, qui s'étend autour de la ville moyenne de Sélestat et qui inclut le Val d'Argent, situé dans le département du Haut-Rhin, a finalisé ses travaux d'élaboration et les soumet à l'avis du Conseil Général du Bas-Rhin.

Tout au long de l'élaboration de ce SCoT, le Département a participé aux réunions de travail des personnes publiques associées, et a fait part de ses observations qui visent à une prise en compte des compétences et projets départementaux dans les documents d'urbanisme. Cette mission s'inscrit dans l'esprit de l'article L. 110 du Code de l'Urbanisme, qui demande aux collectivités publiques d'harmoniser leurs prévisions et décisions d'utilisation de l'espace. Les objectifs du PDH (plan départemental de l'habitat), des Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux ont notamment été intégrés dans le SCoT.

Le SCoT arrêté s'appuie sur les éléments suivants :

- Le positionnement privilégié du territoire en Alsace Centrale et dans le Rhin Supérieur.
- La grande qualité du cadre de vie.
- Un tissu économique dynamique et en croissance.

Il est confronté à plusieurs enjeux :

- Les déplacements domicile-travail entre le périmètre du SCoT, Strasbourg et Colmar qui sont imposés par les différentiels de croissance.
- Un déficit d'emplois résidentiels.
- Une augmentation du chômage, notamment dans l'espace Rhin-Ried.
- Des consommations d'espace pour le logement encore trop importantes.

Pour y répondre, il définit les mesures suivantes :

- Une augmentation de population de 15 400 habitants à l'horizon 2030. Ce développement se concentre dans les pôles de l'armature urbaine.

- L'habitat se développe sur 420 hectares pour environ 9 500 logements d'ici 2030, avec une part plus limitée des constructions individuelles et de l'étalement urbain, une bonne desserte en transports en commun, la présence d'équipements et de services. Des modes de construction plus denses sont promus ainsi que la qualité urbaine et la mixité fonctionnelle. Les logements aidés se développent en fonction des niveaux d'armature urbaine.
- Un objectif total de 220 ha d'offre foncière pour l'activité économique est fixé en s'appuyant sur l'armature urbaine.
- Le développement de la base économique industrielle et artisanale du territoire vise à faciliter l'accueil d'entreprises nouvelles dans une armature économique hiérarchisée en fonction des pôles urbains.
- L'emploi résidentiel se développe à proximité des lieux de résidence et des transports publics et l'armature commerciale s'organise au niveau de l'Alsace Centrale.
- Le développement de l'offre touristique et de loisirs : l'accès au château du Haut-Koenigsbourg, la zone de loisirs du Val d'Argent et du Val de Villé, le parc d'attraction Cigoland, le patrimoine historique et architectural des villes et villages.
- Des transports publics plus cohérents en accompagnement du projet de territoire : y contribuent l'aménagement et le renforcement de la gare de Sélestat comme plateforme multimodale, une optimisation des transports publics (train TER et ambition de gare TGV à Sélestat), Réseau 67, transports urbains, transports à la demande), le soutien aux circulations douces et au covoiturage.
- Une « charpente paysagère et naturelle » du territoire vise à soutenir un développement durable et un cadre de vie de qualité. L'exceptionnelle qualité de la biodiversité animale et végétale de ce « concentré d'Alsace », la qualité des paysages nécessitent leur protection et leur valorisation. Les grands éléments du paysage et les caractéristiques urbaines et architecturales sont maintenus. La biodiversité est préservée et la trame verte et bleue est confortée.
- La protection et la gestion de la ressource en eau.
- Le soutien à une agriculture plus respectueuse de l'environnement et des paysages.
- Des mesures de gestion des risques (zones inondables, bruit et risques technologiques) et de collecte et de traitement des déchets.
- Des mesures de maîtrise des dépenses et des besoins en énergie en soutenant les projets de ressources énergétiques locales et renouvelables (bois, géothermie, énergie solaire, parcs éoliens) et en développant des nouvelles formes urbaines, des modes de déplacement alternatifs et un urbanisme plus dense, tous plus économes en énergie.
- Des réponses au trafic de transit très important de l'autoroute A35, aux nuisances et à l'accidentologie induites en développant et en optimisant l'offre de transports en commun et en appuyant le projet de chaînon autoroutier manquant entre Colmar et Sélestat.
- Le développement de liaisons très haut débit nationales et européennes dans le cadre du Schéma Directeur d'Aménagement Numérique.

Ces diverses orientations du SCoT rencontrent les objectifs des politiques du Conseil Général du Bas-Rhin.

Il reste toutefois à préciser en matière de transports et déplacements :

- Qu'à la place de « **Le SCoT de Sélestat et sa région recommande la poursuite en faveur d'une meilleure articulation en termes d'horaires entre les différents modes de transports à mettre en synergie, au profit de l'usager (TER, TIS, réseaux interurbain et de transport scolaire, TAD) soit mise en oeuvre.** » DOO page 74, il convient d'écrire « **le SCoT de Sélestat et sa région recommande d'optimiser les interconnexions entre les divers modes de transport (TER, TIS, réseaux interurbain et de transport scolaire, TAD)** ». En effet l'articulation des horaires entre les différents modes de transport a bien avancé.
- Que les réunions de concertation de juillet et octobre 2012 concernant le schéma directeur des transports et déplacements, ont présenté les niveaux de fréquentation des lignes de transport interurbain existantes :
 - Ligne Sélestat-Marckolsheim : 14 500 voyageurs non scolaires par an.
 - Ligne Villé-Sélestat : 19 000 voyageurs non scolaires par an.
 - Ligne Sélestat- Rhinau : 3 000 voyageurs non scolaires par an.
 - Ligne Barr – Le Hohwald : 1 500 voyageurs non scolaires par an.

 - Ligne Sélestat-Itterswiller – Dambach la Ville : 1000 voyageurs non scolaires par an.

Ainsi, les lignes Sélestat-Marckolsheim et Sélestat-Villé sont les lignes les plus fréquentées où la demande est avérée et où se concentrent les efforts de l'autorité organisatrice. Le potentiel de demande pour une liaison entre Villé et le Piémont des Vosges est jugé insuffisant, ainsi que le montre la fréquentation des lignes secondaires, notamment Sélestat-Dambach la Ville-Itterswiller ou encore Barr-Le Hohwald. Ces éléments ont été adoptés lors du bilan de la concertation de juillet et octobre 2012.

En revanche, les possibilités de coopération entre les transports à la demande existants du Val de Villé et la CDC de Barr-Bernstein peuvent apporter des réponses à cet égard pour les déplacements occasionnels.

En ce qui concerne la liaison entre Sélestat et Saasbach en Allemagne, une liaison touristique dominicale est inaugurée le 26 mars 2013, en lieu et place de la ligne existante insuffisamment fréquentée.

D'autre part, Benfeld dispose d'une liaison ferroviaire cadencée entre Sélestat et Strasbourg.

Ainsi à la place de « **Des dessertes vers le Nord en collaboration avec le secteur de Rhinau et de Benfeld devraient être envisagées comme une liaison en transports en commun depuis Villé vers le Piémont des Vosges et/ou depuis Marckolsheim vers la gare de Saasbach et l'Allemagne.** » du rapport de présentation Diagnostic stratégique page 148, il convient d'écrire « **Les liaisons de transport en commun sont à consolider sur les axes Villé-Sélestat et Sélestat – Marckolsheim** ».

En matière économique, la zone d'activité métropolitaine du SCoT de Sélestat devra tenir compte de la zone d'activité d'Alsace Centrale à Dambach-la-Ville et jouer la complémentarité avec elle.

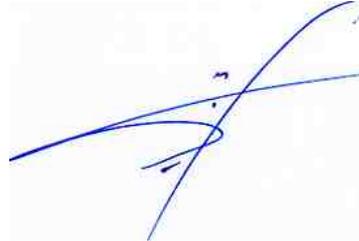
Le Département porte une attention particulière au projet de SCoT de Sélestat et sa région, qui intègre un certain nombre d'enjeux et de projets qui intéressent le Conseil Général du Bas-Rhin, dont certains s'inscrivent dans les orientations des contrats de territoire de Villé, Sélestat et Marckolsheim – Grand Ried.

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 aux orientations du projet de Schéma de Cohérence Territoriale de Sélestat et sa région arrêté le 18 décembre 2012, dont les grands équilibres s'inscrivent en cohérence avec les enjeux du Département, sous réserve de revoir deux dispositions du diagnostic stratégique et du document d'orientation et d'objectifs en ce qui concerne les transports publics, tel que précisé dans le présent rapport.

Strasbourg, le 25/03/13

Le Président,

A handwritten signature in blue ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that form a stylized representation of the name Guy-Dominique Kennel.

Guy-Dominique KENNEL