Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DU BAS-RHIN

Strasbourg, le 30 AVR. 2013

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Objet : Évaluation environnementale du projet de schéma de cohérence territoriale (SCOT) de la région de Sélestat et sa Région

A - Synthèse générale de l'avis :

À la demande du syndicat mixte, le projet de projet de SCOT a fait l'objet d'un cadrage indiquant le degré de précision des informations que doit contenir le rapport environnemental inclus dans le rapport de présentation. Après analyse des documents présentés, l'autorité environnementale considère que :

1. Le rapport environnemental propose une analyse très complète et précise de l'état initial de l'environnement, et aborde avec exhaustivité l'ensemble des thèmes requis pour une évaluation environnementale.

- L'analyse de toutes les incidences notables prévisibles du projet de projet de SCOT est bien réalisée, ainsi que les conséquences positives de certaines orientations du projet de SCOT. Néanmoins, l'exposé des incidences prévisibles aurait mérité d'être mieux corrélé aux scénarios envisagés à l'étude, et, en tout état de cause, le scénario retenu in fine par le projet de SCOT aurait dû faire l'objet d'une comparaison avec une situation d'évolution « fil de l'eau » afin de mieux faire ressortir sa valeur en termes de réduction des impacts sur l'environnement.
- Les incidences négatives du projet de SCOT sur l'environnement sont bien indiqués, et celui-ci prévoit en conséquence des mesures de réduction et de compensation .
- La méthode utilisée pour l'évaluation est bien présentée, avec l'explicitation d'une démarche méthodologique complète et digne d'intérêt.

2. La prise en compte de l'environnement par le projet de SCOT est satisfaisante en ce qui concerne :

- La maîtrise des risques (inondation, ou coulées de boues), avec des prescriptions qui vont à l'essentiel ;
- La préservation de la qualité du paysage : l'analyse paysagère réalisée est complète, et traduite avec précision dans les prescriptions visant à préserver la valeur paysagère du territoire ;

./...

- La maîtrise des déplacements : le lien entre cette dynamique avec l'urbanisation est effectuée, puis pris en compte dans la définition des orientations stratégiques ;
- L'importance attachée à la préservation des continuités écologiques, et l'objectif de création d'un réseau de trames vertes et bleues ambitieux. La déclinaison territoriale précise du réseau de corridors écologiques est cependant renvoyée au niveau des différentes documents locaux d'urbanisme, aussi conviendra-t-il de s'assurer que l'ambition du projet de SCOT fasse l'objet d'une application effective lors de leur élaboration ;
- Les modalités de suivi préconisées pour évaluer la mise en œuvre du projet de SCOT au long de son application, qui forment un dispositif complet et exhaustif.

En ce qui concerne l'enjeu de l'usage économe de l'espace, le projet de projet de SCOT réalise une analyse fine et précise de l'évolution passée de l'urbanisation et de la consommation foncière. L'autorité environnementale relève cependant un risque d'incohérence entre les prescriptions du projet de SCOT et la volonté affichée d'infléchir le rythme d'urbanisation du territoire. En effet, si tout le potentiel urbanisable autorisé par le projet de SCOT devait être effectivement utilisé pour de nouvelles extensions urbaines, le territoire poursuivrait la tendance antérieure de consommation foncière excessive, et il apparaît en outre que l'effort récent d'optimisation foncière observé pour la dernière décennie ne serait plus poursuivi.

L'autorité environnementale relève également que le projet de SCOT a fait le choix de valoriser la zone portuaire de Marckolsheim en permettant la réalisation d'une zone d'activité sur un site présentant une forte sensibilité environnementale du fait de la proximité immédiate de la zone de protection spéciale « Vallée du Rhin de Strasbourg à Marckolsheim ». Comme le projet de SCOT l'affirme, la possibilité d'une desserte fluviale pour les activités économiques représente un atout indéniable puisque le mode fluvial est peu polluant. Néanmoins, les justifications apportées par le projet de SCOT se limitent à défendre l'intérêt spécifique de cette zone d'activités pour l'économie du territoire, et ne prennent pas en considération une analyse à l'échelle régionale de toutes les possibilités d'implantations d'activités économiques le long du Rhin et du Grand Canal d'Alsace.

B – Présentation détaillée de l'avis :

Le projet de SCOT est soumis à l'avis de l'autorité environnementale, conformément aux articles L.121-12 et R.121-15 du code de l'urbanisme. Cet avis porte sur la qualité du rapport environnemental contenu dans le rapport de présentation et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet de projet de SCOT.

Le syndicat mixte du projet de SCOT de Sélestat et sa Région est l'autorité compétente pour approuver le projet de SCOT et l'autorité environnementale pour l'évaluation de ce projet de SCOT est le Préfet du Bas-Rhin.

La demande d'avis de l'autorité environnementale a été reçue en Préfecture du Bas-Rhin le 30 janvier 2013.

1. Éléments de contexte du schéma de cohérence territoriale

Le comité syndical du projet de SCOT de la région de Sélestat et sa Région a arrêté le projet de schéma de cohérence territoriale (projet de SCOT) par délibération du 18-12-2012. Le périmètre du projet de SCOT regroupe 51 communes et comprend environ 75 000 habitants.

./...

À la demande du syndicat mixte, l'autorité environnementale a réalisé, le 27 juillet 2012, un cadrage indiquant le degré de précision des informations que doit contenir le rapport environnemental inclus dans le rapport de présentation du projet de SCOT. Le cadrage signalait plusieurs domaines présentant des enjeux particulièrement forts pour le territoire :

- le risque d'inondation et/ou de coulées d'eaux boueuses et les risques technologiques liés à la présence d'installations classées pour la protection de l'environnement,
- la préservation des ressources en eaux superficielles et en eau potable et des ressources en espaces naturels et agricoles,
- la préservation de la biodiversité et des milieux naturels (zones humides, trame verte et bleue),
- la préservation des paysages.

2. Analyse du Diagnostic territorial et de l'État initial de l'environnement :

Les éléments compris dans le dossier de présentation du projet de SCOT, comprenant un état initial de l'environnement, ainsi qu'une évaluation environnementale, respectent l'ensemble des prescriptions mentionnées par l'article R.122-2 du code de l'urbanisme. Le résumé non technique du rapport de présentation comporte une synthèse de l'évaluation environnementale, ce qui permet une compréhension immédiate et accessible des enjeux portant sur l'environnement en lien avec les préconisations finales du projet de SCOT. Les méthodes utilisées pour l'évaluation sont également décrites, et le rapport précise de même les mesures prévues pour réduire les impacts sur l'environnement. De manière générale, il faut souligner un effort d'analyse, avec un approfondissement ambitieux de plusieurs thématiques comme l'évolution de la consommation foncière.

Chacun des points est examiné sur le fond par l'autorité environnementale.

2.1 Articulation du projet de SCOT avec les autres plans et documents de planification :

Le rapport fait le point sur l'ensemble des documents de planification avec lesquels il doit être compatible. Il précise leurs objectifs, et, grâce à une mise en regard explicite (p.5 à 18 de l'évaluation environnementale), explique et justifie la compatibilité du projet de SCOT. Cependant, le dossier se réfère au SDAGE approuvé en 1996, alors qu'un nouveau SDAGE a été approuvé le 27 novembre 2009.

Le dossier aurait également mérité d'être complété par une remise en perspective dans un cadre élargi, avec une synthèse des enjeux présents sur les territoires voisins : cet aspect fait défaut, notamment sur la dimension transfrontalière.

2.2 Analyse de l'état initial de l'environnement, caractère complet des informations, évolution prévisible et enjeux :

Les rapports *« État initial de l'environnement »* et *« Diagnostic territorial stratégique »* présentent une situation complète et détaillée des atouts et enjeux environnementaux du territoire : l'ensemble des domaines est bien analysé, et il convient de souligner le caractère exhaustif de ce travail d'élaboration de l'état initial. Les principaux enjeux pour le territoire sont identifiés ci-dessous.

2.2.1 la consommation d'espace :

Le dossier établit un état des lieux minutieux dans le « diagnostic territorial stratégique », mettant en lumière les tensions amenées par le dynamisme démographique, et la demande de logements qui en résulte : le diagnostic indique un effort avéré de gestion économe de l'espace.

./...

L'important travail réalisé sur la définition d'enveloppes urbaines permet d'identifier une base objective à partir de laquelle les prescriptions du projet de SCOT en matière d'ouverture à l'urbanisation seront définies avec précision et objectivité, dans des conditions d'égalité entre les différentes communes.

2.2.2 la préservation de la biodiversité et des milieux naturels (zones humides, trame verte et bleue,...) :

Le diagnostic restitue un inventaire complet des milieux naturels sensibles, et décrit bien les enjeux attachés à leur protection ou à leur renforcement. En ce qui concerne spécifiquement la préservation du Grand Hamster d'Alsace, *« l'État initial de l'environnement »* fait référence à la zone d'action prioritaire pour cette espèce (p.91), cependant il convient de supprimer cette notion et de ne plus retenir que la zone de protection stricte de l'habitat du Grand Hamster définie par l'arrêté du 31 octobre 2012, que le *« l'État initial »* mentionne d'ailleurs plus loin p.107.
Les données relatives aux trames vertes et bleues restituent fidèlement l'état des démarches en cours, (élaboration d'un Schéma Régional de Cohérence Écologique), et on mesure bien que le projet de SCOT entend se conformer à l'ambition affirmée dans cette démarche, en proposant un réseau de corridors écologiques articulés autour des milieux naturels remarquables, des espaces forestiers, des zones humides, cours d'eau, ou d'infrastructures pouvant servir de support (canal du Rhône au Rhin).

2.2.3 la qualité du paysage :
Le chapitre consacré au paysage est globalement bien fourni et comporte des analyses intéressantes. Des unités paysagères sont définies ainsi que les caractéristiques de chacune et leur évolution.

2.2.4 la maîtrise des déplacements :
Du fait de la structure de sa population active, le territoire est confronté à une demande de mobilités importante, à laquelle l'offre existante en transports collectifs ne répond que partiellement : cet état de fait est bien souligné dans l'état initial et le diagnostic territorial. Sur ce thème, *« l'État initial de l'environnement »* et le *« Diagnostic territorial »* permettent de mettre en évidence un enjeu prioritaire, et déterminant pour le choix ultérieur des orientations stratégiques du projet de SCOT. Les évolutions économiques passées ont conduit à un déséquilibre entre la démographie et la création d'emplois, qui aboutit à une dépendance du territoire vis-à-vis des bassins d'emploi voisins, et ce phénomène conduit à un volume de déplacements importants et générateurs de nuisances.

2.2.5 la prise en compte des risques :
« l'État initial de l'environnement » réalise un inventaire complet de l'ensemble des risques pesant sur le territoire. Les risques inondation, ou les risques de coulées de boue pour plusieurs communes, ressortent comme des enjeux importants pour le territoire du projet de SCOT.

2.2.6 La gestion équilibrée de la ressource en eau, la maîtrise de la consommation énergétique, et des impacts sur la qualité de l'air :

Le projet de SCOT capitalise sur l'ensemble de ces thèmes un grand nombre d'informations et propose des analyses de qualité sur les questions énergétiques et climatiques. En ce qui concerne la ressource en eau, il convient de corriger le diagnostic ainsi que le *« document d'orientation et d'objectifs » (DOO)* en précisant que tous les captages d'eau potable doivent faire l'objet de dispositions permettant d'assurer leur protection, or, sur ce point, le projet de SCOT (p.68 du DOO) se limite à mentionner cinq captages identifiés dans le SDAGE. Aucun captage n'est par ailleurs localisé sur les annexes graphiques annexées au DOO.

./...

3. Analyse de l'Évaluation environnementale :

Dans le rapport *« 4. Évaluation Environnementale »,* la présentation des *« principes méthodologiques de l'évaluation »* et son articulation avec le processus d'élaboration des choix finaux du SCO est bien exposée. Le chapitre présente un rappel instructif des finalités et la place de l'évaluation environnementale dans le contexte d'élaboration d'une démarche de développement durable.

Les orientations impactantes du projet de SCOT telles qu'elles sont identifiées par *« l'Évaluation environnementale »* sont la conséquence :

- des extensions urbaines ;
- de la réalisation des aménagements qui accompagnent l'urbanisation ;
- de la mise en œuvre des différents projets ou d'infrastructures pris en compte par le projet de SCOT

L'évaluation environnementale permet bien d'expliciter les incidences notables, positives et négatives, ainsi que la caractérisation de leur probabilité et leur étendue.

3.1 Exposé des choix retenus :

Les objectifs du projet de SCOT s'articulent autour de 5 axes :

- Une place de qualité dans l'armature urbaine alsacienne
- Promouvoir un urbanisme qualitatif et durable
- Offrir une dynamique économique à un territoire attractif
- Viser l'excellence paysagère et environnementale
- Structurer et amplifier l'offre de transport au profit du territoire, et de ses habitants.

Le rapport de présentation comporte un volet spécifique *« 3. Explications des choix du PADD et du DOO »*, qui identifie p.8 quatre scénarios prospectifs, ayant fait l'objet de débats et de concertations lors de l'élaboration du projet de SCOT. Cet ensemble de scénarios est ensuite plus précisément décrit p.95 de ce même document, avec l'explication du choix final du scénario n°3 *« Valorisation des atouts, amélioration des équilibres internes, et limitation de la consommation d'espace »*.

La synthèse comparative des forces et faiblesses de chaque scénario apparaît ensuite dans *« l'Évaluation environnementale »* p121, qui présente un arbitrage entre les options alternatives d'aménagement, et une justification du scénario retenu.

On observe par ailleurs que le scénario n°1 *« Une zone résidentielle dans un cadre de qualité, doté d'une bonne accessibilité »* est présenté comme un scénario « fil de l'eau », puisqu'il correspond effectivement à la situation la plus probable de poursuite des tendances antérieures. En conséquence, l'identification des incidences prévisibles sur l'environnement du projet de SCOT aurait pu faire l'objet d'une comparaison plus explicite avec cette évolution « fil de l'eau », afin de mieux faire ressortir l'effort préconisé pour réduire l'impact du projet, notamment en matière de maîtrise de l'urbanisation. Ceci aurait permis également de mieux justifier l'opportunité et la pertinence du scénario finalement retenu, et de permettre de mieux apprécier comment il parvient à infléchir les tendances antérieures des dynamiques territoriales.

3.2 Secteurs présentant une importance particulière pour l'environnement :

Outre l'inventaire des milieux présentant un enjeu environnemental réalisés dans le diagnostic initial, *« L'Évaluation Environnementale »* inclut une analyse spécifique des incidences sur les zones Natura 2000 , comme le requiert la réglementation.

./...

Au terme de cette analyse, il apparaît qu'un enjeu subsiste sur la planification d'une zone d'activité en extension de la zone portuaire existante, sur un site situé en limite immédiate de la zone Natura 2000 « Vallée du Rhin de Strasbourg à Marckolsheim » et enchâssé au sein de cette même zone. Il reste difficile d'apprécier les incidences sur cette zone, dans la mesure où le projet de SCOT ne correspond pas à un projet aujourd'hui bien identifié. Il paraît néanmoins probable qu'un tel projet présente des incidences d'un certain degré sur la zone Natura 2000 voisine, étant donné la géographie du site. L'analyse présentée dans le projet de SCOT n'offre pas à ce stade une totale justification de ce programme d'aménagement, car il manque une étude des alternatives à une échelle plus large, en répertoriant tous les sites potentiels pour l'accueil d'activités économiques au bord du Grand Canal d'Alsace, en ne se limitant pas au seul périmètre du territoire du projet de SCOT. En effet, la réalisation de cette zone d'activité suppose au préalable, et en accord avec les politiques de protection du réseau Natura 2000, d'avoir démontré qu'il n'existe pas de solution alternative possible au projet.

3.3 Mesures correctrices et suivi :

Pour réduire la disparition des espaces naturels ou agricoles, « *l'Évaluation environnementale* » montre comment le projet de SCOT engage une stratégie globale de réduction des impacts de l'urbanisation, avec l'accent placé sur la maîtrise de l'étalement urbain, la priorité donnée à la densification de l'habitat ou à la mobilisation de friches urbaines.

De la même façon, en ce qui concerne les risques d'atteinte aux habitats naturels ou aux fonctionnalités écologiques, « *l'Évaluation environnementale* » justifie bien comment les différentes préconisations du projet de SCOT en la matière forment un ensemble de mesures d'évitement de ces incidences et de réduction de leur occurrence ou de leur étendue. Le projet de SCOT présente également au titre des mesures compensatoires les actions en matière de préservation de la biodiversité, et notamment l'amélioration du réseau de trames vertes et bleues, cette qualification suppose cependant qu'on aboutisse à un véritable enrichissement, et non à une simple préservation de la situation existante.

La croissance prévue de la population résidentielle et des emplois (15 400 résidents supplémentaires), conduira inévitablement à un accroissement des déplacements ou de la demande de transports, des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre. « *l'Évaluation environnementale* » décrit bien comment les orientations visant à favoriser un urbanisme et un habitat durable, une meilleure organisation des transports, et une incitation à une meilleure consommation énergétique constituent des mesures susceptibles de réduire ces impacts.

En outre, « *L'évaluation environnementale* » instaure un dispositif de suivi de l'application du projet de SCOT, qui s'avère complet et bien défini, avec un ensemble de variables quantitatives. Ce référentiel permettra de faire vivre le document au fur et à mesure de son application, jusqu'à son échéance. Ce suivi effectif permettra de mesurer l'évolution effective des tendances observées, notamment afin de comparer la dynamique des extensions urbaines et l'objectif affiché par le projet de SCOT en la matière, et également de s'assurer de l'effort réel accompli en matière de préservation de l'environnement.

3.4 Résumé non technique :

Le « *Résumé non technique* » du rapport de présentation (pièce n°5 du dossier du projet de SCOT) présente tous les éléments permettant une lecture immédiate des analyses et conclusions proposées dans « l'état initial de l'environnement », ainsi que « *l'Évaluation environnementale* » : il fournit une bonne synthèse du travail effectué, permettant une compréhension claire de la démarche réalisée ainsi que de son aboutissement avec le projet de projet de SCOT arrêté.

./...

4. Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet de SCOT :

Le « Projet d'aménagement et de développement durable » du projet de SCOT fixe plusieurs orientations stratégiques pour le territoire, au nombre desquelles plusieurs objectifs spécifiquement attachés à la préservation de l'environnement :

- Consommation d'espace et maîtrise de l'étalement urbain
- Pérenniser la qualité paysagère
- Pérenniser la biodiversité et conforter la trame verte et bleue
- Gérer les risques et limiter les nuisances
- Maîtriser les nuisances et besoins en énergie, répondre aux besoins en déplacement

4.1 Consommation d'espace et maîtrise de l'étalement urbain :

Afin d'aboutir à concilier la dynamique urbaine avec l'objectif d'un usage économe de l'espace, le SCOT propose une stratégie associant la recherche de la densification urbaine et le renforcement de l'armature urbaine du territoire, autour de Sélestat et des pôles urbains intermédiaires ou secondaires.

La volonté de densification est bien reflétée par l'affichage d'objectifs chiffrés de densité urbaines : 50 logements par hectare pour Sélestat, 30 logements/hectare pour les agglomérations ciblées comme pôles intermédiaires de l'armature urbaine, et 20 logements/hectare pour les autres communes. Ces objectifs représentent effectivement un effort avéré, se situant au-dessus des moyennes observées pour d'autres territoires.

Le renforcement de l'armature urbaine du territoire n'est par contre pas reflété avec certitude dans les autres objectifs du projet de SCOT : les projections démographiques selon les communes, indiquée dans le tableau p. 38 du rapport « Explications des choix du PADD et du DOO » indiquent en effet une évolution au fil de l'eau des populations résidentielles pour chaque commune en poursuivant les tendances antérieures. A l'échéance de 2030, les parts relatives de Sélestat ou des pôles intermédiaires ou pôle secondaires au sein de la population du territoire est maintenue à un son niveau initial, voire subissent un léger tassement.

Le *« Document d'Orientations et d'Objectifs »* (*DOO)* fixe pour chaque commune un niveau maximal de surfaces urbaines en extension, c'est-à-dire hors des enveloppes urbaines de références : à l'échelle du territoire, la somme des extensions urbaines autorisées s'élève ainsi à 310 hectares de développement urbain pour l'habitat (p. 15 du DOO), auquel s'ajoutent 220 hectares pour l'accueil d'entreprises (p. 29 du DOO), ce qui représente effectivement un effort avéré de maîtrise de la consommation de l'espace, en considérant les évolutions passées. Le DOO prévoit une enveloppe additionnelle de 110 hectares pour l'habitat, mutualisée à l'échelle du SCOT et affectée prioritairement aux pôles urbains (p. 16 du DOO) : Ce total de 420 hectares jusqu'à l'échéance 2030 correspond effectivement à rythme annuel de presque 25 hectares, un chiffre effectivement en retrait des dynamiques passées, cependant l'effort de maîtrise des extensions urbaines n'est plus aussi significatif ; en effet, si l'on rapporte le total de 420 hectares d'extensions urbaines prévus par le projet de SCOT jusqu'à l'échéance 2030 (soit une moyenne annuelle de presque 25 hectares) au nombre de résidents supplémentaires pris en compte pour la période (15 400 habitants), on obtient une densité d'environ 37 habitants supplémentaires par hectare consommé, alors que le *« Diagnostic territorial stratégique »* indique p.159 que ce chiffre était de 44,2 habitants supplémentaires par hectare consommé pour la période 2000 à 2008.

./...

Il est concevable qu'un document de planification de cette échelle prévoit des marges de manœuvres avec une certaine souplesse d'application, et qu'en conséquence le projet de SCOT prévoit un potentiel urbanisable en partie surévaluée. Néanmoins, et en l'état, il existe un risque que les limites maximales d'extension urbaine affichées dans le projet de SCOT pour chaque commune soient considérées comme des droits acquis, lors de l'élaboration subséquente des plans locaux d'urbanisme, et sans considération pour les possibilités de densification. Le projet de SCOT rappelle qu'il subsiste un important potentiel urbanisable, constitués par des espaces en « dents creuses », et que une part des extensions urbaines projetées peuvent d'ores et déjà mobiliser des zones déjà classées comme urbanisables. Aussi, l'objectif de maîtrise de l'urbanisation affirmée par le SCOT ne connaîtra de véritable aboutissement, qu'avec la condition que le travail engagé à l'échelle du territoire soit poursuivi par des déclinaisons plus précises à l'échelle locale dans le cadre des planifications ultérieures, et éventuellement amplifiés, s'il apparaît que de réelles possibilités de densification urbaine ou d'utilisation de dents creuses sont avérées. Ainsi, pour garantir la pleine réussite d'une politique visant à d'usage économe de l'espace par la maîtrise de l'urbanisation, il aurait été utile de compléter les dispositions du SCOT par les précisions suivantes :

– Les limites de surfaces possibles pour l'extension urbaine dédiée à l'habitat, et définies pour chaque commune, ne doivent pas faire l'objet d'un usage intégral et immédiat par les plans locaux d'urbanisme, sans considération pour les besoins avérés en la matière : au contraire, l'ouverture à l'urbanisation pour l'habitat doit suivre un développement échelonné et progressif.

– Le développement urbain doit garantir la mobilisation prioritaire du potentiel foncier en dents creuses ou en densification du tissu urbain existant. Comme le SCOT a établi pour chaque commune une « enveloppe urbaine de référence », il aurait pu être envisageable de prescrire qu'une part minimale de construction de logements soit réalisée au sein de cette enveloppe.

4.2 Pérenniser la qualité paysagère :

Cet objectif conduit à plusieurs prescriptions décrites p.57 du *DOO :* l'ensemble des actions préconisées forme une stratégie complète et explicite pour engager une démarche de préservation de la valeur paysagère du territoire. Le projet de SCOT manifeste en la matière un réel effort, en instaurant des modalités précises de prise en compte du paysage dans les documents d'urbanisme, notamment pour les coupures vertes, la sauvegarde des points de vue et les fronts urbains remarquables. Ce dispositif instauré par le SCOT en vue de valoriser l'attrait patrimonial du territoire représente une indéniable contribution positive.

4.3 Pérenniser les milieux naturels, la biodiversité et conforter la trame verte et bleue :

Les orientations du projet de SCOT reflètent globalement avec fidélité l'ensemble des enjeux relatifs aux milieux naturels et à la biodiversité, tels qu'ils sont récapitulés dans *« l'État initial de l'environnement »,* et cela avec les réserves mentionnées ci-dessus liées aux perspectives de pertes de terres agricoles ou naturelles. En ce qui concerne le Grand Hamster d'Alsace, le *« Document d'orientations générales »* prévoit des dispositions précises pour les communes concernées par cet enjeu (étude spécifique et quantification du milieu favorable, cf p.64), sans toutefois préciser exactement lesquelles. Il est également fait mention de la « zone d'action prioritaire pour le Grand Hamster » p.64, qui a vocation à être classée en zone agricole non constructible pour les communes concernées, mais, comme indiqué ci-dessus en 2.2.2, il convient de faire référence à une « zone de protection stricte » définie par l'arrêté ministériel du 31 octobre 2012 relatif à la protection du Grand Hamster d'Alsace.

En ce qui concerne l'objectif de préservation d'un réseau de trame verte et bleue, le DOO présente certaines prescriptions clairement définies, tels que la définition d'une largeur minimale de principe pour les corridors écologiques identifiés : il faut cependant rappeler que c'est la fonctionnalité du corridor qui doit rester au final déterminante.

Cependant, le projet de SCOT renvoie principalement aux PLUs le soin d'établir une déclinaison locale du réseau de continuités écologiques, à partir de la cartographie adoptée p.64 du DOO: la portée du portée de SCOT se trouve ainsi limitée par le choix de permettre une liberté d'adaptation à l'échelon local, et, de ce fait, il importera d'effectuer un suivi minutieux de la mise en œuvre de cet objectif lors de l'élaboration ultérieure de chaque PLU, afin que ne soient pas atténuées les orientations du projet de SCOT.

4.4 Gérer les risques et limiter les nuisances :

La prise en compte des risques correspond globalement à l'exigence attendue pour un document de planification de cette ambition. La préservation des zones humides, des ripisylves de cours d'eau, ou des zones d'expansion des crues est bien affirmée, afin de maintenir leur fonction naturelle de réduction des conséquences du risque d'inondation. Les recommandations du projet de SCOT introduisent également la notion de solidarité « Amont-Aval », en ce qui concerne l'Ill, sans toutefois préciser plus complètement cette piste d'action pourtant très pertinente.

4.5 Maîtriser les nuisances et besoins en énergie, répondre aux besoins en déplacement :

Le SCOT comprend plusieurs orientations qui doivent limiter les dépenses énergétiques et favoriser le développement des énergies renouvelables. Elles visent notamment à :
- faire émerger des formes urbaines plus compactes et aux fonctions diversifiées ;
- développer des mobilités actives, notamment le vélo ;
- lever les obstacles aux dispositifs de production d'énergie solaire ;
- renforcer l'organisation des transports publics notamment le TER.

L'efficacité du projet de SCOT reste cependant en partie liée aux choix préférentiels en matière de localisation du développement. En effet, la compacité urbaine, la gestion de la proximité participant de la maîtrise des besoins en déplacement, l'articulation entre développement urbain et transport collectif, voire les dispositifs mutualisés de production et de distribution de chaleur (non évoqué dans le projet de SCOT) seront d'autant plus envisageables que le développement se concentrera sur les niveaux hauts de l'armature urbaine et sur les sites bien desservis en transports collectifs. Cependant, et comme il est indiqué ci-dessus en 4.1, l'objectif affiché de renforcement de l'armature urbaine, adossé à des pôles urbains centraux ou intermédiaires, aurait gagné à être traduit dans les prescriptions du projet de SCOT, par des dispositions plus précises.

LE PREFET

P. LE PRÉFET
Le Secrétaire Général

Christian RIGUET