

A Toulouges, le 12 Décembre 2012

Le Président, Jean-Paul BILLES

à

M. Thibaut LEGAYE
Président
Association VELO EN TET
3, Rue Anselme Mathieu
66000 PERPIGNAN

Objet : éléments de réponse suite à vos observations émises sur le projet de DOO.

Réf : votre courrier en date du 17 octobre 2012.

Monsieur le Président,

Nous accusons réception de votre courrier en date du 17 octobre 2012 dans lequel vous nous adressez vos observations concernant le projet de Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) qui vous a été présenté en réunion du 6 septembre dernier.

Je vous prie de trouver ci-joint des éléments de réponse qui pourront amender la version définitive du DOO dans la perspective de l'arrêt du schéma prévu courant Janvier 2013 par le Comité syndical.

Pour votre information, le projet de SCOT fera l'objet d'une enquête publique au cours du second semestre 2013, tandis que les documents "sectoriels" comme le PDU et les PLU devront être progressivement mis en compatibilité et préciser les orientations et les objectifs du SCOT suite à l'opposabilité de ce dernier (envisagée fin 2013)

Vous remerciant pour la mobilisation des membres de votre association qui a permis d'animer les débats et d'enrichir le projet, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.



Le Président,
Jean-Paul BILLES.



PJ : éléments de réponse.

Éléments de réponse ou d'éclairage

1/ Concernant la difficile détermination, à la lecture du projet de DOO, des prescriptions et recommandations.

Comme précisé le 6 septembre dernier lors de la réunion d'information sur le DOO aux associations, une petite synthèse est imaginée afin de distinguer ce qui relève des recommandations et ce qui sera assujéti à de véritables prescriptions.

Le DOO établit beaucoup de recommandations car le cadre réglementaire des SCOT ne permet pas d'être prescriptif sur de nombreux points. Une analyse juridique a été réalisée pour identifier ce qui peut être imposé ou pas par rapport au Code de l'urbanisme, et ce dans un contexte de jurisprudence encore inexistante sur la réglementation des lois Grenelle.

Pour être en incompatibilité avec le SCOT, un PLU doit faire obstacle à la mise en œuvre du SCOT ou s'opposer à plusieurs orientations ou objectifs. Dans ce cas, ce sont les services de l'Etat via le contrôle de légalité qui risquent de mettre en demeure la collectivité concernée de modifier son PLU.

La compatibilité diffère du rapport de conformité selon lequel tous les points du SCOT devraient être respectés à la lettre.

Les services du Syndicat mixte du SCOT continueront d'être associés aux procédures d'élaboration ou de révision de documents d'urbanisme, ce qui permettra de suivre en amont chaque projet et de vérifier que les PLU respectent le plus possible les orientations du DOO.

2/ L'objectif général de 25 logements/ha et l'indication sur le nombre minimal de logements/ha

La référence à un nombre de logements/ha est inopérante juridiquement, d'où la référence privilégiée à un COS de 0,35 (et validée par l'expertise juridique) qui permettrait de se donner les moyens pour arriver à un objectif de densité équivalent à 25 logements/ha.

Il convient d'être conscient que l'objectif de 25 logements/ha est un objectif général, qui ne peut pas être atteint partout (contraintes PPR, relief...).

Cette densité est en revanche relevée dans les sites de projets stratégiques à vocation dominante d'habitat.

Bien que le SCOT ne soit pas encore opposable, la densité est regardée dans le cadre des demandes de dérogation effectuées par les communes pour ouvrir des terres à l'urbanisation. D'ores et déjà, il est possible d'affirmer que la tendance observée évolue positivement.

3/ L'utilité de la tranche 2 de la Rocade Ouest de Perpignan (Saint-Charles)

En avril-mai 2011, 5 scénarii ont été présentés et débattus entre le Syndicat et les organismes compétents en la matière. Une projection du trafic à horizon 2020 a été réalisée pour l'occasion par la direction des routes du CG66. Cela a permis de se rendre compte que les tranches 3 et 4 pouvaient, à court et moyen terme, être mises de côté. Par contre, la tranche 2 (départ de Saint-Charles et qui longe l'autoroute) fait état d'un trafic estimé à 32 000 véhicules/jour entre la tranche 1 et l'avenue Panchot puis de 24 000 véhicules/jour entre l'avenue Panchot et le péage Sud. Ce secteur est concerné par de multiples flux,

(VP/PL/cycles) qui se croisent (résidentiels, domicile-travail, pôle économique et logistique du Grand Saint-Charles accentué par la présence de Republic Technologies et du siège social de Cémoi) dans un secteur où de nouveaux projets sont susceptibles de venir renforcer ces flux (à Orle notamment). Cette problématique a d'ailleurs été mise en évidence par la CCI dans son avis adressé au Syndicat en date du 8 août 2012.

De ces 5 scénarii, les 3 plus crédibles ont été présentés aux élus (flux, coûts, impacts...). Dans ces conditions, les élus du SCoT n'ont pas souhaité l'abandon de la tranche 2. L'abandon des tranches 3 et 4 a par ailleurs fait l'objet de vifs échanges. Le maintien de la tranche 2 peut donc être considéré comme consensuel.

Il est également important de rappeler que cette tranche 2 fait d'ores et déjà l'objet d'une déclaration d'utilité publique et sera dans les faits réduite à 2x1 voie alors que le profil initialement envisagé était à 2x2 voies.

4/ RD22b et barreau du Pou de les Colobres

Comme pour le cas de la Rocade, le secteur Sud-est a fait l'objet de discussions entre techniciens (scénarii) puis de débats entre élus.

Concernant le barreau du Pou de les Colobres, il convient d'abord de souligner que la mise à 2x2 voies de la route d'Argelès depuis le giratoire de harkis jusqu'à l'échangeur du Mas Rouma qui s'inscrit dans la concrétisation du projet première ligne de Bus à Haut Niveau de service de Perpignan concerne l'implantation de couloirs bus+vélos dans chaque sens de circulation.

Il est ensuite à noter que ce barreau est intégré dans la DUP relative au projet de RD22b du CG66. Les élus du SCoT ont pris le parti de ne pas remettre en question les projets déjà engagés.

5/ Le caractère obligatoire des plans plurimodaux de déplacements

Nous vous confirmons que ces plans seront requis pour toutes les communes du SCoT de la plaine du Roussillon de plus de 1 000 habitants¹.

Version finale du DOO envisagée : « *En adéquation avec des schémas cyclables à élaborer à l'échelle de chaque EPCI en articulation avec le schéma cyclable départemental (cf. C.7.2), les documents d'urbanisme locaux, et notamment les PLU doivent **préciser les conditions de développement et d'organisation des modes doux de déplacement à l'échelle communale par un plan plurimodal des déplacements.** L'élaboration de ce document « plan plurimodal de déplacements » doit rester facultative pour toute commune de moins de 1 000 habitants¹ et être adaptée aux enjeux communaux ».*

6/ Questionnements sur les offres de stationnement

Les dispositions concernant l'offre de stationnement cyclable s'appliqueront à toutes les communes du SCoT de la Plaine du Roussillon, dont celles de PMCA. Le PDU de PMCA devra être mis en compatibilité avec le SCOT dans les 3 ans suivant son approbation.

Les PLU devront de même dans ce délai de 3 ans être mis en compatibilité en la matière.

¹ La population de référence à prendre en compte correspond à l'estimation de la population totale la plus récente publiée par l'INSEE

Il est possible d'agir sur les autorisations d'urbanisme (permis de construire, autorisations de lotir...), sur ce qui va se faire. Par contre, les effets de rattrapage sur les espaces urbanisés ou de stationnement existants ne peuvent être imposés sauf s'ils nécessitent des autorisations d'urbanisme dans le cadre d'opérations de renouvellement urbain par exemple. La réhabilitation ou l'aménagement ne peuvent pas être imposés.

Concernant votre remarque sur les deux-roues motorisés, la rédaction suivante, en fin de partie sur le stationnement des deux-roues non motorisés, sera soumise à validation des élus du SCoT : « Afin de préserver ces emplacements au seul stationnement vélo, il est recommandé à ce que soient créées des zones de stationnement différenciées et dédiées aux deux-roues motorisés à proximité des emplacements dévolus aux vélos ».

7/ Schéma cyclable communautaire

L'élaboration d'un schéma cyclable communautaire est rendu obligatoire pour chaque EPCI composant le territoire du SCoT : « Chaque EPCI doit préciser les conditions et modalités de réalisation du maillage cyclable dans le cadre de l'élaboration d'un schéma cyclable communautaire articulé avec le schéma départemental ».

Pour répondre à votre inquiétude de non prise en compte de ces schémas par les PLU, il sera proposé aux élus du SCoT de préciser la partie relative à ces schémas cyclables communautaires par la phrase suivante : « Les PDU et PLU prennent en considération les avancées de ces schémas ».

Nous vous rappelons qu'en partie C.7.1 sur le Plan plurimodal des déplacements, il est spécifié qu' « En adéquation avec des schémas cyclables à élaborer à l'échelle de chaque EPCI en articulation avec le schéma cyclable départemental (cf. C.7.2), les documents d'urbanisme locaux, et notamment les PLU doivent préciser les conditions de développement et d'organisation des modes doux de déplacement à l'échelle communale par un plan plurimodal des déplacements ».

8/ Concernant votre inquiétude, légitime, quant à la possible confusion vélo-loisirs/vélo-utilitaire, issue de l'agrégation d'une partie dédiée aux paysages et à leur perception depuis les voies vertes dans la partie déplacements, il sera proposé aux élus du SCoT de valider une nouvelle structuration de la partie C.7. « Organiser les modes doux de déplacements » :

C.7.1 : Promouvoir l'élaboration de plans plurimodaux de déplacements

C.7.2. Améliorer l'offre cyclable dans un objectif de report modal :

- Vers la mise en place de schémas cyclables communautaires
- Conforter l'utilisation des deux-roues non motorisés par une offre de stationnement adaptée

C.7.3 Valoriser la découverte du territoire avec les voies vertes et les parcours paysagers (dont une partie de l'ancienne rédaction serait basculée en C.7.2).

Un complément de rédaction peut venir clarifier le positionnement du SCoT sur l'importance des liaisons ville-centre – première couronne ainsi que celle des itinéraires agricoles en fin de la nouvelle partie C.7.2., en fin de paragraphe « Vers la mise en place de schémas cyclables communautaires » :

« Une attention toute particulière doit également être portée sur la permanence et la continuité des chemins ruraux et autres chemins de traverses qui participent de manière indirecte au maillage cyclable du territoire.

Dans sa révision, le PDU de l'agglomération perpignanaise doit s'attacher à préciser les liaisons cyclables sécurisées et structurantes entre Perpignan et les communes de première couronne ».

9/ Concernant la carte « Améliorer l'offre cyclable »

Le principal objectif du DOO est de créer les conditions d'un vrai maillage cyclable sur un territoire vaste composé de 82 communes, en visant d'abord le domicile-travail et, en parallèle, en traitant de la question du vélo-loisirs qui peut inciter à passer, dans un second-temps au vélo-utilitaire (domicile-travail...).

Les parties C.7.1 et C.7.2 (nouvelle version) montrent que la stratégie adoptée est une approche en gigogne. Schéma cyclable départemental/EPCI via les schémas cyclables communautaires et PDU/ communes via les Plans plurimodaux de déplacements et les PLU.

Le SCoT se doit ensuite d'apporter des éléments sur les interfaces entre EPCI ou avec les territoires voisins pour rendre effectif ce maillage. La carte « *Améliorer l'offre cyclable* » a été bâtie à cet effet et n'a pas pour ambition de suppléer les futurs schémas communautaires, plans de déplacements urbains ou plans plurimodaux qui apporteront des réponses territorialisées fines à ce souci de cohérence.