

## >> **SCOT : transports, déplacements, couverture numérique**

*François Priet, professeur à l'Université d'Orléans*

### **Fiche 3**

#### **LA PRISE EN COMPTE DES DEPLACEMENTS, DES TRANSPORTS ET DE LA COUVERTURE NUMERIQUE PAR LE RAPPORT DE PRESENTATION ET LE PADD**

Le rapport de présentation et le PADD du SCOT sont étroitement liés puisque le rapport de présentation est chargé d'expliquer les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durable (PADD), ainsi que le document d'orientation et d'objectifs (DOO).

### **1. Le rapport de présentation**

Le diagnostic figurant dans le rapport de présentation doit notamment déterminer quels sont les besoins à satisfaire en matière de transports (c. urb., art. L. 122-1-2, al. 1). Cette question ne peut être envisagée isolément des autres thématiques citées par cette disposition (développement économique, aménagement de l'espace, environnement, équilibre social de l'habitat, équipements et services) puisque la notion de développement durable, qui gouverne la conception des documents d'urbanisme, exige d'articuler ces différentes thématiques les unes par rapport aux autres.

Par ailleurs, le rapport de présentation doit décrire comment le SCOT s'articule avec un certain nombre de documents supérieurs comme les programmes d'équipement de l'État et des collectivités territoriales, ou les schémas régionaux de cohérence écologique (art. L. 122-1-2, dernier al. ; L. 121-1-12 ; R. 122-2 2°). Ces schémas auront des conséquences non négligeables sur les projets d'infrastructure de transport puisqu'ils ont vocation à identifier et à protéger les éléments composant les « *trames verte et bleue* », lesquelles doivent contribuer à « *diminuer la fragmentation et la vulnérabilité des habitats naturels et habitats d'espèce* », « *relier les espaces importants pour la préservation de la biodiversité par des corridors écologiques* » (c. env., art. L. 371-1 I). À cet égard, chaque schéma doit fixer des mesures « *pour accompagner la mise en œuvre des continuités écologiques pour les communes concernées par le projet de schéma* » (c. env., art. L. 371-3, al. 12). Même si l'article L. 371-3, alinéa 14 vise le cas particulier des « *projets d'infrastructures linéaires de transport de l'État* » qui doivent prendre en compte le contenu de ces schémas, il est clair que c'est bien l'ensemble des infrastructures de transport qui sont susceptibles d'être affectées par ces documents.

Sur ce point, on peut citer le SCOT de la Grande agglomération toulousaine qui, même s'il ne fait pas mention de l'existence d'un schéma régional de cohérence

écologique <sup>1</sup>, fixe afin de « bâtir un maillage vert et bleu proche des habitants » des « prescriptions » telles que : « Aucune interruption par une opération d'urbanisme ou d'aménagement n'est autorisée sans rétablissement de la continuité écologique » ; « Des passages sont préservés entre les fronts d'urbanisation, afin de permettre la continuité du maillage vert et bleu et d'assurer la multifonctionnalité » ; « Les documents d'urbanisme traduisent les prescriptions relatives aux continuités, et précisent les prolongements et ramifications des liaisons vertes de niveau communal » (DOO, p. 20-22).

Enfin le rapport de présentation contient une évaluation environnementale dont le contenu a été renforcé par le décret n°2012-995 du 23 août 2012 (c. urb., art. R. 122-2 4° et 5°). Les infrastructures de transport prévues par le SCOT peuvent être ici concernées à un double titre : d'une part, en raison des incidences sur la qualité de l'air et les rejets de CO<sup>2</sup> de nature à contribuer à l'effet de serre ; d'autre part, l'évaluation doit expliquer « *le cas échéant [...] les raisons pour lesquelles des projets alternatifs ont été écartés, au regard notamment des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du schéma* ». Le distinguo entre la notion de « projets alternatifs » et celle de « solutions de substitution raisonnables » (cette dernière expression étant reprise de l'article 5 de la directive « plans et programmes » 2001/42/CE du 27 juin 2001) n'est pas évident ; on peut penser que les « solutions de substitution raisonnables » visent les simples variantes d'un projet.

## 2. Le PADD

Le PADD a un contenu beaucoup plus compréhensif puisqu'il doit fixer les objectifs d'un grand nombre de politiques publiques, dont les transports, les déplacements et le développement des communications numériques. L'interpénétration entre ces thématiques et celle de la protection de l'environnement, du développement économique, etc. se rencontre fréquemment en pratique. Ainsi le PADD du SCOT de la métropole lilloise, afin de réduire l'exposition de la population aux pollutions de l'air et aux nuisances sonores, prévoit de limiter le trafic routier et ses effets. À cette fin, « dans les secteurs très exposés, notamment le long des grands axes, l'urbanisation pour un usage résidentiel doit être limitée et conditionnée au respect d'exigences renforcées ».

Le document d'orientation et d'objectifs (DOO) a pour fonction d'assurer la mise en œuvre du projet.

---

<sup>1</sup> Ce document ne pouvait exister en tout état de cause en raison de la date d'élaboration du SCOT toulousain, et des dates des textes régissant le SRCE (loi du 12 juillet 2010 et décret n°2012-1492 du 27 décembre 2012).