



ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DU SCOTERS

MAI 2012



Introduction	P5
Débattre du projet de territoire	P9
Objectiver, qualifier les effets du SCOTERS	P19
Répondre aux besoins en logements, services et équipements des habitants sur un territoire où chaque commune a un rôle à jouer	P21
Organiser le territoire autour des transports en commun	P29
Optimiser et partager le développement économique	P34
Assurer une gestion économe de l'espace	P44
Préserver le cadre de vie, la santé, les ressources et le bon fonctionnement écologique du territoire	P54
La compatibilité : au cœur de la mise en œuvre du SCOTERS	P70
La loi Grenelle 2 : les enjeux, ce qui peut évoluer dans le SCOTERS	P75
Éléments de cadrage pour conclure l'évaluation du SCOTERS	P85
Annexes	P89

Principaux résultats de l'analyse des effets de l'application du SCOTERS :

Le présent document développe les principaux résultats de l'analyse des effets de l'application du Schéma.

Au vu de ces éléments, un plan d'action en deux temps semble pertinent pour relever le défi de l'évolution du SCOTERS liée à la loi Grenelle 2 :

⊙ **constater que le projet de territoire sort confirmé par le processus d'évaluation et délibérer pour le maintien du SCOTERS ;**

⊙ **engager les réflexions d'évolution en profitant au mieux du délai prévu par la loi (échéance au 1^{er} janvier 2016). Ceci suppose de :**

- Prolonger le travail sur le foncier. Il s'agit de partager et de s'engager sur des valeurs chiffrées pour les indicateurs qui ont été élaborés. Une fois ce travail réalisé, le dispositif pourra être rapidement intégré au SCOTERS, pour le rendre opérant le plus tôt possible.
- Poursuivre la réflexion sur l'urbanisme commercial et concevoir une stratégie, puis des orientations réglementaires, tout en recherchant une gouvernance pérenne. Ce besoin de gouvernance nous obligera sans doute à envisager plus concrètement notre approche de l'InterSCoT.
- Engager, à l'image du dispositif des groupes fonciers et urbanisme commercial, des travaux sur la question environnementale. L'implication du SCOTERS dans les projets de SRCE, de SRCAE, de PCET mais aussi des PPRT et de PPRI semble indispensable. Ces documents, qui ne sont pas encore approuvés à ce jour, influenceront ou s'imposeront au SCOTERS, il convient de s'y investir.

L'évaluation montre que l'outil de la modification a finalement été peu utilisé dans le SCOTERS. A l'avenir il pourrait l'être davantage pour un

document plus réactif et une meilleure interaction avec les territoires. La question du changement de périmètre suite à la sortie de Gamsheim et Kilstett ou la question de la règle de constructibilité en périmètre AOC pourraient se traiter de cette manière.

Finalement, ce que l'évaluation nous semble mettre en lumière, c'est la nécessité d'une action de mise en œuvre efficace. Les actions du SCOTERS doivent encore s'intensifier dans ce domaine.

Par exemple, il s'agit de s'engager aux cotés de nos partenaires, comme c'est le cas sur le projet mené par le Conseil Général sur l'articulation Urbanisme / Transport en commun autour du projet de Transport en Site propre Ouest (TSPO).

De même, le projet PREFACE sur la consommation foncière, ou le PLU communautaire de la CUS illustrent tout l'enjeu d'un SCoT impliqué au coté des porteurs de projets pour une véritable mise en œuvre de son projet de territoire.

Le Syndicat mixte devrait être davantage porteur d'une animation du territoire. L'InterScot constitue un enjeu. Avec la généralisation des SCoT dans le Bas-Rhin, la cohérence territoriale doit se raisonner en complémentarité entre les SCoT, faute de quoi, les territoires peuvent entrer en concurrence. Le Syndicat mixte pourrait se rapprocher davantage de la Fédération nationale des SCoT dont les rencontres nationales porteront cette année sur le thème suivant : « SCoT et projet, du SCoT vertueux au SCoT réaliste ? Du projet du SCoT aux projets mis en œuvre ».

L'analyse des résultats de l'application du Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg, ici synthétisée, est détaillée dans les chapitres ci-après. Des éléments de conclusion sont ainsi relevés pour chaque thématique.



INTRODUCTION

Le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg (SCOTERS) a été adopté le 1^{er} juin 2006, après sept années d'études et de concertation qui ont permis d'élaborer un projet de territoire partagé à l'échelle de 140 communes.

Le Code de l'Urbanisme prévoit, depuis la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU), l'obligation d'évaluer régulièrement les SCoT. La loi portant Engagement National pour l'Environnement, dite la loi « Grenelle 2 », ramène de dix à six ans, la période à l'issue de laquelle une analyse du Schéma de Cohérence Territoriale et de ses effets doit être menée.

Précisément, l'**article L122-14 du Code de l'urbanisme indique** « *L'établissement public prévu à l'article L. 122-4 procède à une analyse des résultats de l'application du schéma en matière d'environnement, de transports et de déplacements, de maîtrise de la consommation d'espace et d'implantation commerciale, et délibère sur son maintien en vigueur ou sur sa révision partielle ou complète. Cette analyse est communiquée au public et à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement mentionnée à l'article L. 121-12 (...)* ».

Au regard de la loi, l'objectif fixé par le Comité syndical est de questionner le projet de territoire du SCOTERS et de débattre des conclusions de ce travail au plus tard le 1^{er} juin 2012. Cette démarche est un temps fort de la vie du SCOTERS. Elle consiste à questionner les orientations de fond du SCOTERS puisque la question posée est celle de la révision. Toutefois, le débat est l'occasion, le cas échéant, d'identifier les ajustements nécessaires au document. La modification étant une possibilité offerte aux SCoT, l'évaluation peut également conduire à des adaptations du document. A l'issue de ce travail, le Comité syndical décidera de maintenir ou de faire évoluer le document.

Comment évaluer le document ? Quels bénéfices tirer de cet exercice ?

La réussite de la démarche repose, bien entendu, sur l'étude des effets du SCOTERS et sur sa capacité à répondre aux défis des prochaines années. C'est un moment d'échanges sur un projet commun et sur notre manière de l'appliquer.

Le SCOTERS constitue un cadre de développement pour les 12 intercommunalités et les 140 communes de son territoire. Il est utilisé par tous les acteurs de l'aménagement du territoire et concerne bien des facettes du fait urbain. La production de logements et l'articulation de l'urbanisation avec les transports en commun, l'urbanisme commercial, le développement économique, la préservation

de l'environnement font, par exemple, l'objet d'orientations du SCOTERS.

En six ans, une gouvernance partagée du SCOTERS a vu le jour. Elle repose tant sur les instances du SCOTERS - et notamment sa commission compatibilité - que sur les relations qui se sont tissées entre le Syndicat mixte, les EPCI membres, les représentants de l'Etat, de la Région, du Département...

Cette gouvernance est le fruit d'un travail complexe et constant. L'évaluation doit en tenir compte. La question de la stabilité et de la continuité de l'action du Syndicat mixte pour le SCOTERS est centrale. A ce titre, la période choisie par le législateur semble relativement courte pour un document dont l'ambition est prospective et relève de la cohérence de l'action publique.

Parallèlement, en ramenant la période d'évaluation des SCoT à six ans, la loi semble induire un changement de regard sur les SCoT. Potentiellement, ils sont désormais amenés à évoluer plus souvent, à être gérés comme des documents « vivants », plus en phase avec l'actualité de leur territoire. Ceci suppose une approche gestionnaire et pragmatique pour identifier ce qui relève de l'amélioration du dispositif et ce qui relève d'un nouveau projet de territoire.

Le Syndicat mixte entend, à travers le travail d'évaluation, non seulement poser la question de l'évolution du schéma mais aussi en jeter les bases, pour fixer un cap précis.

Pour atteindre cet objectif, le Comité syndical a fait le choix de structurer la démarche d'évaluation autour des principes suivants :

- Donner la parole aux politiques. Il s'agit de travailler avec les élus de terrain autant sur le fond des orientations, que sur la gouvernance, afin de renforcer leur implication dans une « culture partagée du SCoT » ;
- S'appuyer sur l'échelle intercommunale et conforter son rôle d'animateur du territoire et de relais ;
- Poser la question de l'évaluation sous l'angle de la planification en vue d'améliorer la mise en œuvre des orientations du SCOTERS ;
- Associer au mieux les différents partenaires du Syndicat mixte pour relever l'enjeu de la cohérence des politiques publiques auxquelles le SCOTERS doit répondre.

Parallèlement à la démarche d'évaluation, le Syndicat mixte a anticipé deux sujets portés par la loi Grenelle 2 qui sont particulièrement sensibles sur le territoire. Il s'agit de la question de l'urbanisme commercial et de la question foncière. Sans attendre les résultats de l'évaluation, deux groupes de travail, mandatés par le bureau, se sont structurés. M.

Jean-Marc WILLER, Maire d'Erstein et membre du bureau du SCOTERS, préside le groupe de travail « urbanisme commercial ». M. Sylvain WASERMAN, Maire de Quatzenheim et Président de la Communauté de Communes Ackerland, préside celui consacré à la question foncière.

Les deux groupes fonctionnent de manière similaire. Ils réunissent des élus représentants des territoires, des techniciens spécialisés (ADEUS, ADIRA, CCI par exemple) et les partenaires du SCOTERS (Etat, Région, Département, CUS par exemple). Il s'agit de mener une démarche partenariale, de partager une connaissance du sujet pour préparer le chiffrage des objectifs de consommation foncière et le Document d'Aménagement Commercial (DAC) du SCOTERS. L'évaluation s'appuie et renvoie donc naturellement sur ces sujets aux travaux des groupes pilotes.

L'évaluation du SCOTERS s'articule autour de 2 angles d'analyse.

🕒 Débattre du projet de territoire

Le SCOTERS est le projet politique de 140 communes. La question de sa pertinence et de son actualité est centrale. Ce débat s'est construit avec trois temps forts :

- Les **rencontres territoriales** ont associé les intercommunalités du nord, du sud et de l'ouest du SCOTERS. Il s'agissait de sortir de l'opposition CUS / hors CUS et de saisir des mouvements de fonds communs aux territoires. Elles se sont déroulées en janvier et février 2011, avec les élus des intercommunalités du SCOTERS et les représentants du Département du Bas-Rhin et de la Région Alsace.
- Les **douze rencontres intercommunales**, menées en mai et juin 2011, ont permis d'approfondir les questions spécifiques à chaque communauté de communes. Les dynamiques des bassins de vie ont été particulièrement discutées.
- **La question du fonctionnement et de la dimension métropolitaine du territoire** a été également abordée. L'enjeu était de replacer le territoire du SCOTERS et les questionnements des élus à l'échelle de l'Alsace, du Rhin Supérieur, voire à l'échelle européenne. Il s'agissait de poser la question de complémentarité CUS / Hors CUS et de s'interroger sur le fait métropolitain sur le plan de l'économie, des déplacements, du rayonnement de la région strasbourgeoise... Pour cela, une rencontre-débat a eu lieu le 16 juin 2011, où Pierre VELTZ - ingénieur, chercheur en sciences humaines et Président-Directeur général de l'Etablissement public Paris-Saclay - a apporté



son éclairage sur ces questions. Une table ronde d'élus, l'intervention de grands « témoins » et un débat ont permis d'échanger sur ces problématiques.

Les travaux menés par l'ADEUS dans le cadre de sa démarche prospective sur le thème métropolitain et, grâce à ses échanges avec les partenaires allemands, viennent compléter les réflexions capitalisées lors de cette manifestation.

🕒 **Mesurer et qualifier les effets du SCOTERS pour cerner les enjeux et l'intensité des évolutions**

Objectiver, qualifier les effets du SCOTERS par le travail sur les indicateurs de suivi et d'évaluation du document

Un portrait du territoire du SCOTERS vient compléter la feuille de route politique. Il met en valeur les indicateurs de suivi et d'évaluation du document, qui ont été mis en place par l'ADEUS dès l'approbation du SCOTERS. Ce travail doit permettre d'objectiver l'évaluation, de quantifier, ou tout au moins, de mieux appréhender les phénomènes à l'œuvre sur le territoire pour mesurer les efforts et les défis à relever pour un SCOTERS de deuxième génération.

Ce travail répond à l'exigence de la loi qui impose d'analyser les résultats du schéma en matière :

- d'environnement,
- de transports et de déplacements,
- de maîtrise de la consommation d'espace,
- d'implantation commerciale.

Au moment de tirer des conclusions, cette analyse statistique, au moyen d'observatoires du territoire, mérite néanmoins d'être nuancée et complétée par l'analyse des données compilées en 6 ans d'application et de suivi du document (notamment le travail de la Commission « Compatibilité »). Le travail prospectif que l'ADEUS mène avec ses partenaires est par ailleurs un complément nécessaire aux travaux d'observation du territoire.

Le Syndicat mixte a recueilli le témoignage d'acteurs clés : la CUS, les services de l'Etat, le Conseil Général et Régional... L'objectif est de compléter l'évaluation sous l'angle de la mise en œuvre et du lien avec les politiques publiques portées par d'autres acteurs. Il

s'agit de recueillir la parole des personnes qui ont vécu ou mis en œuvre les orientations du SCOTERS. Une série de questions leur a été proposée. L'équipe de projet qui mène l'évaluation (ADEUS et Syndicat mixte) s'est appropriée les analyses des partenaires (jointes en annexe par souci de transparence) pour formuler la sienne.

Mesurer les points d'amélioration possibles du SCOTERS par rapport aux enjeux de la loi Grenelle 2, aux nouveaux outils proposés par la loi

La loi Grenelle 2 a introduit plusieurs changements quant au rôle des SCoT, à leurs champs d'application et aux outils réglementaires dont ils disposent. Ainsi, elle introduit une date limite, le 1^{er} janvier 2016, pour intégrer les nouveautés réglementaires, les changements introduits par la loi Grenelle 2.

L'évaluation permet d'en mesurer la portée, de discuter des opportunités réglementaires nouvelles qu'elle offre. Il s'agit de :

- mesurer l'écart qui sépare le SCOTERS actuel d'un SCoT dit « Grenelle »,
- de cibler les points d'amélioration et les possibilités réglementaires nouvelles offertes pour répondre aux enjeux spécifiques du SCOTERS.

Ce travail d'appropriation du contexte législatif est tout à fait nécessaire pour conclure la démarche d'évaluation qui doit, d'après le Code de l'urbanisme, se prononcer sur deux options :

- le maintien du SCOTERS,
- sa révision complète ou partielle.

Il l'est d'autant plus que l'évaluation se conçoit au regard des effets produits par le SCOTERS depuis 6 ans et sur sa capacité à proposer un projet de territoire pour les prochaines années.

La mise en conformité du document avec la loi Grenelle 2 correspond à la nécessité pour le document de répondre à de nouvelles exigences réglementaires qui prolongent la logique des SCoT SRU - ceci avant le 1^{er} janvier 2016. Selon l'importance des changements à réaliser, la possibilité d'une modification est à vérifier.



**DÉBATTRE
DU PROJET
DE TERRITOIRE**

Problématique

Les orientations et la mise en œuvre du SCOTERS repose sur le Projet d'Aménagement et de Développement Durable qui décrit le projet politique du territoire. Il est bâti sur trois idées forces :

- Conforter la métropole strasbourgeoise, cœur de la nouvelle Europe,
- Veiller au développement équilibré de la région urbaine,
- Préserver, développer et mettre en valeur les qualités des territoires.

Les orientations du SCOTERS garantissent une organisation du territoire où :

- Chaque commune a un rôle à jouer ;
- Le transport en commun structure le développement du territoire ;
- Les besoins en logements sont déterminants (tant en termes de quantité et de qualité, qu'au niveau de leur localisation) ;
- Le développement économique est optimisé et partagé ;
- Le cadre de vie et le bon fonctionnement écologique sont préservés.

Le débat avec les territoires s'est naturellement structuré autour de ces thématiques.

Le SCOTERS propose **4 niveaux complémentaires d'organisation du territoire** pour que chacun réponde aux besoins des habitants et participe au renforcement de l'attractivité de la région de Strasbourg :

- la **ville de Strasbourg** pour assumer les équipements de niveau régional, national et européen et pour conforter son rôle de locomotive pour tout le territoire
- les **3 pôles urbains de la CUS** - au nord (Hoenheim, Bischheim et Schiltigheim), au sud-ouest (Illkirch- Graffenstaden, Ostwald et Lingolsheim) et à l'ouest (Eckbolsheim) – accueillant les noeuds de transports en commun (tramway, futur ligne de transport en commun de couronne, futur Transport en Site Propre Ouest, train) sont des relais pour organiser ces secteurs denses en services et en emplois et pour mettre en réseau l'ensemble du territoire du SCOTERS
- les **9 bourgs centres** (Benfeld, Brumath, Erstein, Gerstheim, Hocheffden, Hoerd, Marlenheim, Rhinau, Truchtersheim) pour assurer les **besoins en équipements et en services de leur bassin de vie** et pour être des **relais** hors CUS
- les communes pour assurer les besoins de leurs habitants.

Plus précisément, la métropole strasbourgeoise, les bourgs centres et les communes desservies par les transports en commun structurants (le train, le TSPO) sont fléchés pour accueillir prioritairement la population. Le SCOTERS mise sur leur effet d'entraînement pour irriguer le territoire et surtout renforcer son rayonnement.

Le SCOTERS repose sur une hypothèse de développement qui vise à atteindre 650 000 habitants en 2016. Ce scénario correspond à une croissance de 0,8 %/ an de la population, sur la base des rythmes de croissance des années 90-2000. Pour parvenir à cet objectif, le SCOTERS planifie la création de 4000 logements par an sur son territoire. Mais c'est dans la répartition spatiale de la création de logement que réside le levier opérationnel du SCOTERS. 900 logements / an sont ciblés sur Strasbourg, 1 800 sur le reste de la CUS et 1 300 sur les territoires du SCOTERS, en dehors de la CUS.

Le développement économique s'organise à plusieurs niveaux :

- les sites métropolitains (Strasbourg et sa première couronne) doivent assumer les équipements de niveau régional, national et européen
- des plates formes d'activités départementales d'une centaine d'hectares (Brumath-Mommenheim-Bernolsheim, Lipsheim-Fegersheim ou Kogenheim)
- les sites de développement intercommunal (20 ha)
- les sites à l'échelle communale (entre 3 à 5 ha) pour permettre de conserver un ancrage de l'activité artisanale.

La préservation de l'environnement et des terres agricoles est une orientation importante du SCOTERS. Il s'agit de préserver la richesse de ces milieux, leur valeur économique et récréative mais aussi de garantir la bonne gestion de la ressource foncière. La notion de vulnérabilité du territoire par rapport aux risques naturels, notamment le risque d'inondation, est prise en compte.

Le SCOTERS a une approche rationnelle et modérée de la question de l'usage du territoire. Il hiérarchise et organise le territoire pour créer des locomotives qui tirent l'ensemble vers un développement métropolitain.

Parallèlement, il reconnaît une valeur économique, agricole, récréative et environnementale aux espaces préservés de l'urbanisation. Par ce double regard, il entend réguler la consommation foncière et déclencher la mise en œuvre d'une véritable stratégie foncière. Néanmoins, il n'est pas doté à ce jour d'outils réglementaires spécifiques pour suivre la consommation foncière.

Enfin, le SCOTERS indique une série de grands projets d'équipements et d'infrastructures « nécessaires à la mise en œuvre du projet de territoire ». On y trouve des infrastructures de transports au statut variable : certaines font l'objet d'une maîtrise d'ouvrage et sont reconnues d'utilités publiques (VLIO, GCO), d'autres relèvent de principes et leur inscription au SCOTERS permet les études de faisabilité. D'autres infrastructures comme les captages d'eau par exemple sont également répertoriées.

Les débats avec les territoires permettent un regard de terrain sur l'application et les orientations du SCOTERS. **La question du fait métropolitain apporte un éclairage sur l'actualité de ce projet de territoire.**

Cette première partie de l'évaluation capitalise le résultat des débats. Elle se conclut par une série d'enjeux que le travail d'étude et d'exploitation des indicateurs de suivis du SCOTERS devra compléter et préciser.

Rencontres territoriales et intercommunales : le regard des territoires sur le SCOTERS, quels sujets communs à approfondir ?

Les temps forts du débat

🕒 Développement et organisation du territoire

- Le scénario de développement du SCOTERS est décrit comme tendanciel par le document, qui date de 2006. Il s'appuie sur une analyse des dynamiques, notamment démographique et de production de logements, qui correspondent aux années 90-2000. Or le rythme de production de logements sur cette période était plus important qu'aujourd'hui, notamment dans la CUS, ce qui fait de ce scénario un objectif finalement ambitieux pour le territoire.

La question d'un recalibrage du rythme de développement – un accroissement de la population de + 0,8 % /an – semble théorique et finalement abstrait. En effet, ce qu'observent les



élus, c'est globalement une difficulté à produire les logements attendus par le SCOTERS et surtout à les produire dans les secteurs fléchés par le projet de territoire : l'espace de la CUS et son cœur métropolitain, les bourgs centres et les communes desservies par un transport en commun structurant.

- Le principe et l'utilité d'une armature urbaine sont reconnus et acceptés. Le SCOTERS positionne cette armature urbaine comme la locomotive du territoire, elle doit « rayonner » et « irriguer » les espaces ruraux. Or le sentiment des acteurs des communautés de communes les plus rurales est que ce rayonnement est finalement limité. Le facteur limitant étant à leurs yeux une conception trop restreinte de la notion de desserte structurante par les transports en commun.
- L'idée d'articuler développement l'urbanisation et les transports en commun est un levier réglementaire très fort dans le SCOTERS. C'est sans doute une bonne approche pour un territoire fortement polarisé par Strasbourg et périurbain. Néanmoins, la conception et l'application réglementaire du SCOTERS pose question dans le sens où seules les infrastructures en site propre sont reconnues comme structurantes. Elles sont toutes centrées sur Strasbourg. De fait, on méconnaît probablement les pratiques de rabattement, les flux internes aux bassins de vie et les spécificités de chacun des territoires. Finalement, cela semble aller à l'encontre même de l'idée de « territoires irrigués et complémentaires ». Le cas de la gare de Limmersheim, située à équidistance de 3 communes est particulièrement emblématique.
- Dans la même idée, la notion de bourg centre pourrait être précisée : certains d'entre eux tendent vers le statut de Ville moyenne (Brumath et Erstein), d'autres assument ce statut quand certains peinent encore à atteindre ce niveau de développement. Hochfelden et Schwindratzheim, Hoerdet et Weyersheim estiment quant à elles former un tandem au même titre que Gerstheim et Rhinau.
- Les orientations destinées à cadrer la production de logements fonctionnent (25% d'intermédiaire, responsabilité des bourgs centres en matière de logement social), mais méritent d'être approfondies. La question de la place de l'habitat sociale dans les territoires ruraux est posée.
- La question du foncier vient immédiatement dans le prolongement de la discussion. Le coût du foncier a des impacts directs sur le parcours résidentiel des ménages, la capacité du territoire à répondre aux besoins des jeunes comme des populations vieillissantes. Parallèlement, la question foncière conduit les aménageurs, les promoteurs et les bailleurs sociaux à développer des stratégies

économiques qui ne vont pas dans le sens d'une offre de logements diversifiés sur tout le territoire. La question du bon usage du foncier est posée.

- Offrir l'accès aux équipements culturels, sociaux ou sportifs est un levier pour assurer la solidarité entre territoire. Du point de vue de la planification territoriale, la question renvoie à la répartition géographique de ces équipements et à leur accessibilité. Sur ce sujet, la question de l'impact des TIC sur le fonctionnement de ces services et les pratiques des usagers aurait pu être soulevée. Cela n'a pas été le cas.

🕒 Economie

- La discussion montre la difficulté dans le cadre de l'exercice du SCOTERS à cerner la question économique. Néanmoins, les orientations proposées par le SCOTERS sont acceptées. Le SCOTERS aborde la question de l'économie par une approche essentiellement foncière : il hiérarchise, calibre et localise les principaux lieux dévolus au développement de l'activité. Par ce moyen, il en limite également l'impact sur la consommation foncière. Les sites à rayonnement régional, national ou européen sont orientés sur l'espace métropolitain de Strasbourg. Les plateformes d'envergure départementale sont calibrées autour d'une centaine d'hectares. Les lieux de développement que l'on retrouve dans les intercommunalités sont identifiés, y compris ceux qui n'avaient pu être localisés au moment de l'approbation du SCOTERS (ex. : Cdc de la Porte du Vignoble) et leur envergure fixée à une vingtaine d'hectares. Enfin, la possibilité de sites communaux est reconnue par le SCOTERS.
- Néanmoins, l'usage de ce cadrage pose question. La complémentarité des zones, leur spécialisation pourrait être approfondies. Cela renvoie à l'adaptation de leur capacité d'accueil et notamment à la capacité du territoire à développer l'accès au TIC.
- Le problème du foncier dévolu à l'activité économique est posé avec deux entrées spécifiques : les friches et leur reconversion et la question de la place de l'activité économique au sein du tissu urbain.
- La place du tourisme, des loisirs et la valorisation économique du territoire est évoquée sans que l'on cerne très concrètement les améliorations à apporter au document du SCOTERS.
- La question spécifique du commerce est posée. C'est une question complexe. Elle échappe en partie aux leviers de l'action publique. Néanmoins, son impact sur le territoire est réel et mérite d'être organisé. Plusieurs questions sont soulevées. Celle de l'évolution des modes de consommation qui conduit au développement de galeries commerciales qui impactent le



commerce traditionnel de proximité. La question du drive est elle aussi soulevée. Elle renvoie à des problématiques d'accessibilité et de régulation de l'usage du sol (un drive n'est pas assimilé à du commerce mais à du stockage). Les collectivités sont également confrontées aux enjeux de modernisation des zones commerciales existantes (coût du foncier, gestion des friches, diversification des fonctions). Le commerce est perçu comme un élément de rayonnement et de dynamisme du territoire. Comme un service à la population. A ce titre, comprendre les stratégies de nos voisins allemands semble essentiel. Le SCOTERS offre trop peu de leviers réglementaires (quelques principes de localisation, une règle pour limiter à 6 000 m² les ensembles commerciaux en dehors des secteurs prioritaires).

🕒 Environnement et Agriculture

- L'agriculture est un sujet difficile. Le SCOTERS l'approche par la valeur agricole des terres et donne des principes de constructibilité limitée dans ces territoires. Les questions se fondent essentiellement sur la préservation du foncier, la protection de sa valeur économique.

- La problématique des sorties d'exploitations pourrait être mieux encadrées par le SCOTERS qui a néanmoins le mérite de demander aux PLU la création de zones spécifiques.
- L'enjeu des filières, de l'agriculture périurbaine est jugé stratégique. Néanmoins, les leviers d'action semblent davantage relever de partenariats, de l'animation des filières que d'orientations réglementaires. On souligne l'importance des actions de mise en œuvre.
- Sur le champ de l'environnement, l'approche est similaire. La notion de trame verte et bleue est bien identifiée tout comme la politique régionale à ce sujet. Le dispositif réglementaire du SCOTERS apparaît cohérent. Là aussi, c'est au niveau de la mise en œuvre des moyens d'action que les élus placent le débat.
- Quelques points d'améliorations du dispositif du SCOTERS sont avancés. Depuis l'approbation du SCOTERS, le SDAGE est entré en vigueur, sa propre réglementation est plus précise que celle du SCoT qui devrait s'aligner. La question des coulées de boues se pose avec de plus en plus de force compte tenu de l'impact des épisodes orageux des dernières années.

Pour tous, le SCOTERS doit positionner intelligemment son dispositif réglementaire par rapport aux dispositifs spécifiques comme le SDAGE, les PPRI ou le SRCE de manière à ne pas complexifier un système réglementaire déjà dense.

- La loi Grenelle 2 a élargi le champ des questions environnementales que les SCoT doivent intégrer. Un travail sur ce sujet semble nécessaire.
- L'orientation du SCOTERS en matière de protection des périmètres AOC pourrait être réécrite pour bien distinguer le cas des secteurs situés à la fois en zone en AOC et dans le tissu urbain, de celui des terres qui ont réellement une vocation viticole.

⊙ Infrastructures

- Plusieurs territoires affirment une nouvelle fois leur attachement à la concrétisation de projets de transports en commun. C'est le cas du Kochersberg avec un projet de TC en site propre. La Communauté de commune du Rhin reste elle aussi attachée à un TC vers Illkirch-Graffenstaden et le tramway vers Strasbourg. Une nouvelle fois, la discussion s'oriente vers des questions de mise en œuvre, de coordination

entre partenaires du SCOTERS (le Département du Bas-Rhin, la Région Alsace et la CUS qui sont les autorités organisatrices de transport)

- Le territoire est perçu comme une ressource pouvant servir à la production d'énergie, notamment au moyen de panneaux solaires, de système de géothermie ou d'éolienne. Le débat balance entre l'intérêt que suscitent ces possibilités et le besoin d'encadrer leur implantation, notamment au niveau de leur impact paysager ou simplement sur l'activité agricole ou les milieux naturels. Le SCOTERS, dans sa forme actuelle, autorise ces installations dès lors qu'elles ne compromettent pas ses orientations en matière de protection du paysage, de préservation de l'environnement naturel et agricole. Cette approche semble convenir, sous réserve de préciser davantage le dispositif si l'évaluation pointe des manques.



Le SCOTERS face aux questions métropolitaines

🕒 Saisir des enjeux métropolitains

Il n'existe pas de définition exacte et reconnue du fait métropolitain. Néanmoins, les récents travaux menés par la DATAR pour cerner le phénomène à l'échelle européenne proposent 6 clés d'entrées pour l'apprécier :

- la richesse et le niveau démographique ;
- l'offre de mobilité ;
- le rayonnement économique ;
- la circulation culturelle et touristique ;
- le rayonnement politique ;
- l'existence d'une « société de la connaissance ».

Et, finalement, ces travaux insistent sur trois composantes des métropoles : le poids démographique, la spécialisation des activités (administratives, économiques ou culturelles etc.) et l'intensité des échanges avec les autres métropoles - c'est-à-dire l'insertion dans le réseau des grandes villes.

On retrouve globalement cette approche dans le SCOTERS. Le projet d'aménagement et de développement durable repose sur la double idée que l'avenir du territoire demande de « conforter la métropole strasbourgeoise, cœur de la nouvelle Europe » et que cette confortation repose sur le moteur que constitue la Communauté urbaine de Strasbourg.

Ainsi, le projet politique incarné dans le SCOTERS insiste par exemple sur la nécessité de faire de Strasbourg un nœud du réseau à grande vitesse européen, d'améliorer la desserte aéroportuaire ou encore de conforter le positionnement du territoire sur le réseau des TIC.

Une ambition démographique est clairement affichée, il s'agit d'atteindre 650 000 habitants à l'horizon 2015, soit un développement jugé continu et modéré. L'ambition urbaine est décrite avec des quartiers stratégiques, une attention particulière pour les institutions européennes et une ambition sociale et culturelle.

Dans le contexte de l'évaluation du SCOTERS et de l'élaboration conjointe du PLU communautaire, il est nécessaire de s'interroger sur l'articulation de ces deux projets : le dispositif réglementaire du SCOTERS est-il toujours d'actualité, opérationnel et en phase avec les questionnements du PLU communautaire ?

Pour tenter de répondre à ces interrogations, le SCOTERS a eu le plaisir d'accueillir le 16 juin 2011, M. Pierre VELTZ – ingénieur, chercheur, sociologue et économiste, spécialiste des dynamiques territoriales. Le débat s'est nourri des travaux de prospective

menés par l'agence d'urbanisme. Ce temps fort de l'évaluation fait l'objet d'une publication commune ADEUS et SCOTERS, annexée au document (DIMENSION VILLES ET TERRITOIRES N°67 « Région métropolitaine de Strasbourg : Cohésion et rayonnement des territoires »).

Le débat de la métropole met en perspective le projet du SCOTERS et l'analyse de terrain. Il permet de changer d'échelle. L'évaluation retranscrit ici les éléments qui font aujourd'hui le socle du débat sur l'ambition métropolitaine de la région de Strasbourg.

🕒 Les villes, moteur du développement économique et social

La dynamique du monde est tirée par de grandes régions métropolitaines. Tokyo, Osaka regroupent 6 à 7 % de la population mondiale, mais réalisent 40 à 50 % de la production du monde et concentrent 80 % de sa technologie. Le phénomène est encore plus affirmé en matière de haute technologie. Les deux tiers du capital-risque mondial sont condensés sur quelques pôles : San Diego, la Silicon Valley et Israël.

- « Pourquoi les villes sont-elles aussi puissantes dans cette société de la communication généralisée ? » : le contact entre les humains est irremplaçable.

Avec l'avènement des Technologies de l'Information et de la Communication, on pourrait croire que la localisation des activités perd de son importance. Certains sont même allés jusqu'à prédire la fin des villes, puisque tout serait disponible partout. Il n'en est rien. Les villes et leurs territoires sont de plus en plus puissants parce qu'ils produisent des choses que l'on ne peut pas reproduire au travers des outils de communication. Le contact entre humains reste fondamental, c'est un vecteur de confiance sans lequel l'économie ne peut fonctionner. Les réseaux économiques ne sont pas simplement professionnels, ils sont porteurs de confiance.

🕒 Les nouveaux tissus métropolitains : quelques grandes caractéristiques

Le modèle d'aménagement français du territoire avec Paris et ses métropoles d'équilibre est en bout de course. Il ne s'agit plus d'équilibrer Paris, mais de trouver des formes nouvelles de coopération. Dans un contexte de métropolisation, les villes, y compris les villes moyennes comme Strasbourg et son agglomération, ont la capacité de jouer leurs propres cartes.

L'opposition rural / urbain change de sens

Le niveau de service dans les communes rurales est de plus en plus proche de celui des espaces urbains. Le rural connaît une croissance démographique en France, on peut parler de nouvelles façons d'habiter



le territoire. La question des espaces ruraux intégrés à la métropole devient majeure. Le projet du grand Paris le montre : l'agriculture devient une activité majeure de la ville.

Multipolarité et mobilité

On fait ses courses à un endroit, on va à l'hôpital ailleurs. L'espace est multipolaire. Dans ce contexte, la présence d'un pôle fort – Strasbourg, la CUS par exemple – qui puisse tirer le reste du territoire est importante. La CUS doit ainsi pouvoir s'affirmer dans le territoire départemental et régional.

La mobilité est génératrice de CO2, de stress... mais tout porte à croire qu'elle va continuer à augmenter. C'est une valeur et elle est porteuse de modernité. Une métropole où chacun resterait chez soi n'est pas une métropole. Plus le territoire métropolitain est vaste plus cela permet aux gens d'avoir du choix, aux ménages de trouver du travail, aux enfants de trouver des écoles. La variété et la diversité des offres sont les essences même de la métropole. Il n'y pas de métropole « immobile ». Chaque territoire, chaque bassin de vie a donc sa place et son rôle dans l'organisation métropolitaine.

Organiser l'étalement urbain

La périurbanisation et l'étalement urbain sont un fait, il s'agit de les organiser au mieux. Un étalement urbain, structuré par des pôles relativement denses et organisé autour d'axes de transports en commun ne pose pas nécessairement de problème. En revanche, un développement « à la Francilienne », où chaque village développe habitat et services s'avère catastrophique. Les gens ont besoins de deux voitures et leurs trajets quotidiens deviennent infernaux. Finalement, pour Pierre VELTZ, l'étalement urbain n'est pas le mal absolu. C'est davantage un problème social qu'écologique : dans un scénario d'augmentation du coût de l'énergie, ce sont les populations les moins aisées qui paieront. Les études menées dans le cadre du pôle du Saclay sont particulièrement révélatrices : les cadres habitent le long des axes de RER, parce que c'est plus commode et donc plus cher. Les non cadres habitent plus loin des transports en commun et ils sont dépendants de leur voiture.

🕒 **Le quarté gagnant : ambition, projet, identité, ouverture**

Dans un jeu ouvert où personne ne maîtrise vraiment tous les paramètres, quelles sont les conditions du développement ? Cette question peut être ramenée à : « il y a-t-il oui ou non un projet de développement ? » Il faut arriver à construire collectivement ce projet, à le partager. L'identité et les racines culturelles aident beaucoup. L'Alsace devrait avoir quelques atouts. Il ne s'agit plus seulement d'attirer des entreprises. Deux autres éléments sont déterminants :

- L'attractivité : les villes qui gagneront demain sont celles qui réussissent à attirer des gens, des talents. L'économie de la connaissance prédit que les entreprises iront là où les gens ont envie d'aller, et non l'inverse. Le développement ne doit ni se faire au détriment de la cohésion sociale, ni au détriment de l'équilibre écologique du territoire, de sa qualité et de son cadre de vie.
- La différenciation : pour une métropole de taille moyenne comme Strasbourg, il ne s'agit peut être pas de se spécialiser mais de chercher à se différencier fortement.

🕒 **Et la gouvernance ?**

«La bonne échelle est celle où vivent les gens.» Il y a toujours un décalage entre le territoire vécu et la façon dont le monde politique et administratif se le représente. La bonne échelle de réflexion pour un territoire, c'est toujours « l'échelle suivante », celle qui se situe au dessus de celle que l'on pratique. On a toujours un temps de retard sur cette « bonne échelle », il faut en avoir conscience pour avancer.

Le SCOTERS, le PLU de la CUS, quelle ambition partagée ?

Les calendriers de l'évaluation du SCOTERS et de l'élaboration du PLU communautaire sont concomitants. A l'heure de conclure l'évaluation du SCOTERS, le PLU communautaire choisit son cap et engage l'écriture de son Projet d'Aménagement et de Développement Durable. L'échange a eu lieu.

Le travail du PLU communautaire s'est fait de manière pédagogique, en déroulant des scénarios. Plus précisément en soulignant trois tendances à l'œuvre sur le territoire de la CUS, du SCOTERS et plus généralement du Bas-Rhin. Aucune de ces tendances n'existe en tant que telle, mais elles donnent à voir des possibilités d'évolutions de l'agglomération, des choix à faire.

Posture 1 :

« Pas d'ambition métropolitaine, mais pas forcément un manque d'ambition ». Avec 2000 logements

produits par an (le SCOTERS en programme 2800) la CUS ralentirait volontairement son rythme de développement pour se concentrer sur la préservation de la qualité de vie en tirant partie de la trame verte et bleue, de l'agriculture de proximité. Elle chercherait en parallèle l'optimisation du fonctionnement de l'enveloppe urbaine actuelle.

Posture 2 :

Devenir LA métropole franco-allemande. L'ambition de production de logement atteint 3300 logements par an. Mais c'est leur positionnement qui est intéressant. Le développement se fait dans le cœur de l'agglomération, c'est à dire Strasbourg et la première couronne. La métropole se positionne dans un réseau de villes ou de coopérations (Basel-Mulhouse/ Karlsruhe..). La densité, en première couronne et dans Strasbourg, devient une condition, une valeur de développement. La deuxième couronne permet la préservation des terres arables.

Posture 3 :

« Une métropole de rang national d'un million d'habitants, d'Haguenau à Sélestat, de piémont à piémont et la CUS en son cœur, pour une meilleure visibilité à l'échelle nationale et internationale ». L'effort de logement est fixé au minimum à 3300 logements dans la CUS. Le fait métropolitain réside dans l'inscription de Strasbourg dans un réseau de ville du Bas-Rhin et de l'Ortenau. Le SCOTERS s'inscrit dans une organisation métropolitaine. L'organisation de la métropole efface progressivement la notion de couronne et organise la complémentarité des territoires. La desserte en transport en commun est un élément très structurant de cette organisation. Bien entendu, concrétiser cette vision suppose un temps long, plus long que celui des documents de planification et une gouvernance à renforcer.

Le cap choisi par la CUS est inspiré de la deuxième et de la troisième posture. Pour le SCOTERS et son évaluation c'est le débat qui a conduit à cette orientation qui est intéressant :

- Il illustre le caractère coopératif et partenarial du fait métropolitain. La CUS doit rechercher des partenaires et s'inscrire dans un réseau de villes pour jouer le rôle de locomotive que lui attribue le SCOTERS. Ce partenariat prime d'ailleurs sur l'approche institutionnelle de la métropole.
- Il pose la question de la gouvernance, des rapports avec les territoires qui est centrale (agglomération Mulhousienne, villes moyenne, intercommunalités du SCOTERS, SCoT voisin, Ortenau etc.).
- Il montre la difficulté pour une métropole de taille moyenne à se positionner. L'approche par la question de la taille critique est insuffisante, le fait économique difficile à capter par la planification.

- Finalement, au niveau de la planification et de la cohérence des politiques publiques, c'est par l'organisation du territoire que passe bon nombre de réponses. C'est là que prennent corps les questions de mobilité, d'accessibilité mais aussi de qualité de vie. Autant d'éléments pour proposer une métropole de qualité et attractive.
- Bâle ou Lausanne connaissent des rayonnements mondiaux dans certains domaines tout en restant des agglomérations de taille modeste. Strasbourg a sans doute des atouts avec l'université, hôpital ou encore les pôles de compétitivité.

Le SCOTERS doit intégrer cette discussion au moment de son évaluation. Ses fondements (son PADD, son scénario de développement) sont-ils un cadre propice à la concrétisation d'une telle ambition ? La question porte tant sur son dispositif réglementaire que sur sa gouvernance. Elle est posée à l'échelle des 6 prochaines années, période à l'issue de laquelle il faudra engager un nouveau processus d'évaluation

Ce qu'il faut retenir – les sujets que le travail d'évaluation doit approfondir

⊙ **L'objet du projet de territoire du SCOTERS est de conforter la métropole Strasbourgeoise, cœur de la nouvelle Europe, de veiller au développement équilibré de la région urbaine et de préserver et mettre en valeur les qualités du territoire. L'évaluation doit mesurer la capacité du territoire à atteindre ces objectifs, qui sont partagés et confirmés par les discussions sur le fait métropolitain. Des champs spécifiques doivent donc être mesurés :**

- le dynamisme démographique et l'attractivité du territoire ;
- la capacité à offrir les logements nécessaires (quantité et qualité) ;
- l'armature urbaine ;
- l'articulation de l'urbanisation et des transports en commun, élément clé du SCOTERS pour organiser le développement urbain. La synergie armature urbaine / bassin de vie fonctionne-t-elle ?
- la question de notre organisation pour répondre aux enjeux économiques et particulièrement : comment valoriser les atouts du territoire (qualité de vie, tourisme etc.) ? Quelle politique d'urbanisme commercial ?

⊙ **Le rôle et l'effet d'entraînement de la CUS doivent être traités.**

⊙ **Les évolutions récentes de la législation représentent des opportunités pour le SCOTERS :**

- On a vu l'enjeu et l'intérêt de garantir la qualité de vie dans l'agglomération. Le bien vivre ensemble est un atout de rayonnement. Ainsi, le territoire ressource est une réalité.
- Il nous faut mesurer et partager l'écart qui nous sépare d'un document répondant aux enjeux de loi Grenelle 2. Comment tirer parti de la loi Grenelle 2 et de ses nouveaux outils pour aller plus loin ? La question de l'agriculture, de la trame verte et bleue et du foncier sont pour les élus du SCOTERS le cœur de l'enjeu.

⊙ **La gouvernance et de la mise en œuvre doivent être abordées :**

- La métropole s'inscrit dans des réseaux d'acteurs et suppose des synergies avec des partenaires. Au niveau interne du SCOTERS, la question des rapports avec les intercommunalités mérite d'être analysée, tout comme la relation CUS / hors CUS.
- L'enjeu du positionnement du SCOTERS par rapport aux autres SCoT, au Département et à la Région et finalement à l'échelle transfrontalière est tout aussi prégnant. Le SCOTERS a sur son territoire le cœur métropolitain de l'Alsace. L'ensemble de ses orientations doit être évalué par rapport aux échelles supérieures et dans l'optique d'une cohérence des actions d'aménagement et de cohérence des politiques publiques.





OBJECTIVER, QUALIFIER LES EFFETS DU SCOTERS

**Six ans de suivi du SCOTERS :
quelles sont les tendances de fond à l'œuvre ?**

Répondre aux besoins en logements, services et équipements des habitants sur un territoire où chaque commune a un rôle à jouer

L'esprit du SCOTERS :

Répondre aux besoins en logements des habitants signifie pour le SCOTERS autant de produire en quantité suffisante qu'en diversité.

Le SCOTERS a ainsi estimé les besoins en nouveaux logements à 4 000 par an, répartis entre Strasbourg (900 logements), le reste de la CUS (1 800) et le hors-CUS (1 300) et à construire prioritairement à proximité des transports en commun.

Cette distribution vise à assurer l'accueil d'une population qui doit augmenter de 0,8% par an selon la poursuite de la tendance des années 1990 (+50 000 habitants d'ici 2016).

Rappel des objectifs du SCOTERS :

- Maintenir l'accroissement de la population,
- Développer un habitat diversifié répondant aux besoins de la population,
- Répartir les nouveaux logements dans la région de Strasbourg, conformément aux orientations de gestion de l'espace,

Le document préconise également de diversifier les formes de logements (individuel, intermédiaire, collectif) dans toutes les communes et de produire 800 logements aidés par an sur l'ensemble du territoire. Dans les bourgs centres, toute opération de plus de 12 logements doit prévoir au moins 20% de logements locatifs aidés (ou en contrepartie dans la commune). Dans la CUS, une répartition spatiale équilibrée des logements aidés est recherchée.

Ces orientations ont ainsi pour objectifs de rapprocher les lieux d'habitat, d'équipements, de services et d'emplois mais également de donner la possibilité aux habitants de bénéficier d'un parcours résidentiel au sein de la commune.

- Mieux répartir les logements aidés,
- Veiller à ce que chaque niveau de l'armature urbaine réponde aux besoins des habitants et participe à l'attractivité de la région de Strasbourg.

Maintenir l'accroissement de la population

Au moment de l'approbation du SCOTERS, les derniers chiffres du recensement disponibles montraient que la population s'établissait à un peu plus de 600 000 habitants (2006) et que sa variation annuelle était de **+0,79 % (1990-1999)**.

Sur la base d'un **scénario tendanciel d'évolution de la population**, le SCOTERS prévoit alors un objectif de progression de 5 000 habitants par an. Ainsi, sur dix ans, 50 000 habitants supplémentaires sont envisagés, portant la population du territoire à **650 000 habitants en 2016**.

Depuis 1999, l'observation des mouvements démographiques montre que la région strasbourgeoise est **l'un des territoires les moins dynamiques du département**. La population a augmenté de +0,56 % contre +0,68 % en moyenne (606 958 habitants en 2009).

Cependant ce constat général cache **d'importantes disparités internes** : si la population de l'espace métropolitain¹ ne progresse que de +0,36 %, **la population des villages progresse** quant à elle, **de plus de 1 %**.

Au sein du territoire du SCOTERS, **la CUS pèse fortement sur la moyenne** du fait de son poids de population très important. **Néanmoins, il diminue de façon constante** depuis plusieurs décennies, passant de 81 % en 1968 à 77 % en 2008.

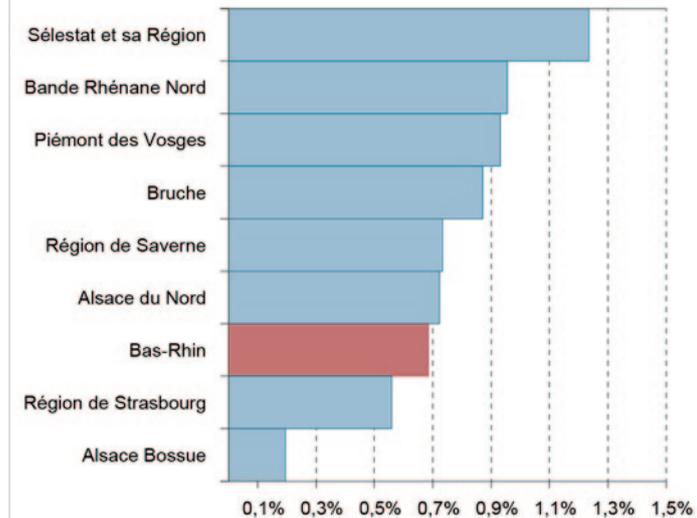
Ainsi, au vu des orientations et des objectifs définis dans le Document d'Orientations Générales (DOG), **la dynamique démographique est bien en-deçà du scénario de développement**.

Cela s'explique pour grande partie par la **faible dynamique de la construction neuve depuis plusieurs années**. Au-delà de l'insuffisance de développement de l'offre, cette baisse de la production de logements a également eu pour conséquence de renchérir les prix du marché, rendant difficile l'accès au logement dans le territoire pour nombre de ménages.

Les objectifs de développement de l'espace métropolitain devraient néanmoins être atteints, à condition de poursuivre les évolutions récentes en termes de production.

Parallèlement, la typologie des logements construits joue également un rôle dans le dynamisme démographique. Ainsi, plus l'offre est diversifiée plus il est aisé d'attirer et de maintenir la population sur le territoire.

VARIATION DE LA POPULATION 1999 - 2008



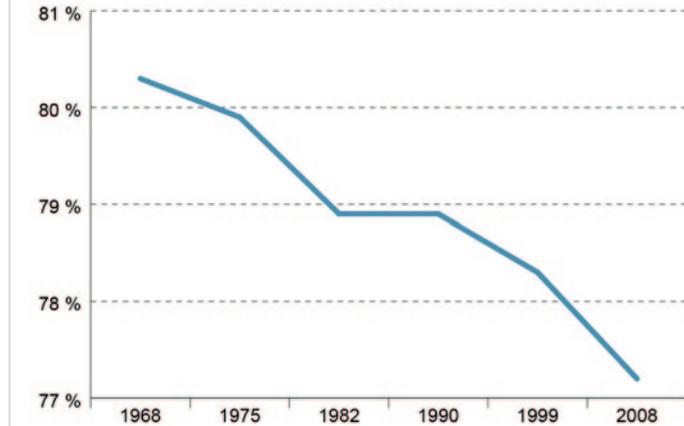
Source : RGP 1999, RRP 2008

POIDS DE LA CUS DANS LA POPULATION DU BAS-RHIN



Source : RGP 1999, RRP 2008

POIDS DE LA CUS DANS LA POPULATION DU SCOTERS



Source : RGP 1999, RRP 2008

¹. Bischheim, Eckbolsheim, Hoenheim, Illkirch-Graffenstaden, Lingolsheim, Ostwald, Schiltigheim, Strasbourg

Au vu de ces constats, le scénario démographique peut sembler aujourd'hui ambitieux, notamment d'après certaines expertises de terrain recueillies lors des réunions intercommunales. Néanmoins, dans une perspective de renforcement de l'attractivité de la métropole, le territoire se doit d'avoir une politique volontariste.

En plus de la question du rythme de production, c'est bien l'enjeu de la répartition spatiale et de l'efficacité de l'armature du SCOTERS qui est posé, notamment entre la CUS et le reste du territoire du SCOTERS.

Développer un habitat diversifié répondant aux besoins de la population

La diversification de l'offre (forme et typologie) participe fortement à l'attractivité du territoire et à sa capacité à maintenir un dynamisme démographique suffisant.

⊖ Une production en-deçà des objectifs définis par le SCOTERS

Lors de l'approbation du SCOTERS, le territoire comptait plus de 278 000 logements, soit 57 % de l'offre du département. Afin de répondre aux besoins et de favoriser la réalisation des objectifs démographiques, le choix a été fait d'un scénario tendanciel de développement du parc.

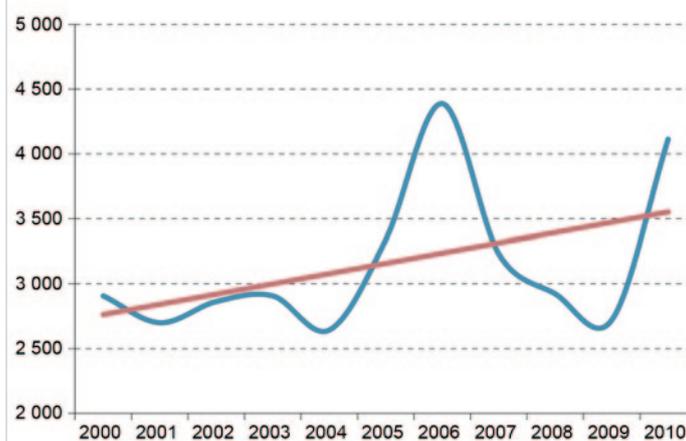
Ainsi, le SCOTERS a estimé les besoins à 4 000 nouveaux logements par an, soit + 40 000 logements à horizon 2016.

Au-delà de ces objectifs chiffrés, cette production a été répartie spatialement entre Strasbourg (900 logements par an), le reste de la CUS (1 800/an) et les onze autres intercommunalités (1 300/an).

Sur la dernière décennie, on observe une progression modeste de la construction neuve. En effet, **entre 2006 et 2010, il s'est construit en moyenne 3 475 logements par an**. Après le pic de 2006, la production de logements s'est tassée mais est tout de même restée supérieure aux années 2000-2004.

L'année 2010 marque une forte reprise de la production, avec 4 112 nouveaux logements commencés, portée notamment par le **dynamisme retrouvé de la CUS** (75 % de la production totale). Même si le prolongement de ces constats est à vérifier ces prochaines années, ce regain de production semble largement imputable au Programme Local de l'Habitat (PLH) de la CUS.

ÉVOLUTION DE LA CONSTRUCTION NEUVE DANS LE SCOTERS DE 2000 À 2010



Source : DREAL Alsace/SIS SITADEL-SITADEL 2-MEEDDM/SOes

⊖ Une offre en grands logements qui se raréfie

En 2008, l'offre de logements se répartit entre **petits logements à 23 %, logements de taille intermédiaire à 46 % et grands logements (1/3)**.

De **grandes disparités** apparaissent toutefois **selon le niveau de l'armature urbaine** : dans l'espace métropolitain, la moitié du parc est constituée de 3-4 pièces, alors que dans les villages, l'offre en grands logements est majoritaire.

Concernant la production de logements neufs dans la dernière décennie, **la part des grands logements tend à diminuer** significativement (15 % de la construction en 2010) **au profit des petits logements**. Ce constat est particulièrement accru dans l'espace métropolitain et les centralités du territoire.

Se pose donc ici la **question de la réponse qualitative aux besoins**, qui n'est pas automatiquement liée aux objectifs quantitatifs de production. En effet, la production d'une offre de logements de petite taille, plus onéreuse,

particulièrement dans l'aire métropolitaine, conduit progressivement au départ des jeunes familles et favorise l'installation de ménages plus âgés, avec un pouvoir d'achat plus important. Cela peut entraîner à terme un vieillissement important de la population et une diminution de la taille des ménages. Les objectifs démographiques sont alors plus difficiles à atteindre.

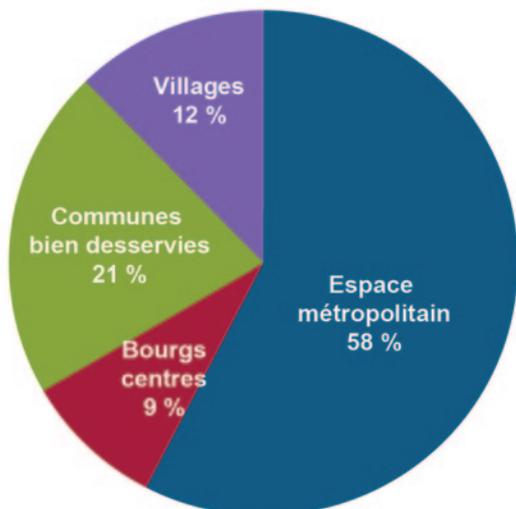
L'enjeu en matière de développement du parc ne réside donc pas uniquement dans la quantité de logements produits, mais également dans la réponse aux besoins du plus grand nombre.

Répartir les nouveaux logements dans la région de Strasbourg, conformément aux orientations de gestion de l'espace

Les objectifs quantitatifs de développement de l'offre de logements se doublent d'un objectif de répartition territoriale. Celle-ci met en avant l'importance d'un partage équilibré de l'offre qui doit se développer en priorité dans les niveaux hauts de l'armature urbaine.

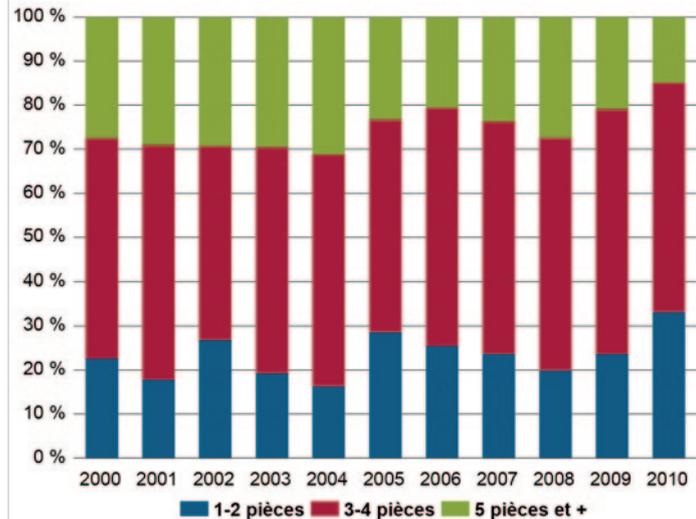
La part de construction neuve a diminué dans l'espace métropolitain entre 2000 et 2010, par rapport à 1990-1999. Pour autant, les orientations définies dans le DOG semblent être suivies, puisque cela s'est partiellement fait au profit des bourgs centres.

RÉPARTITION DES NOUVEAUX LOGEMENTS 1990 - 1999



Source : DREAL Alsace/SIS SITADEL-SITADEL 2-MEEDDM/SOeS

TYPOLOGIE DES LOGEMENTS CONSTRUITS DANS LE SCOTERS DE 2000 À 2010



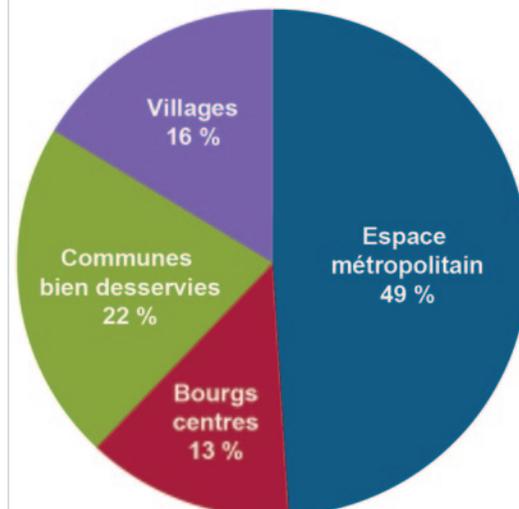
Source : DREAL Alsace/SIS SITADEL-SITADEL 2-MEEDDM/SOeS

La part des villages s'est également accrue sur la période, ce qui ne joue par contre pas dans le renforcement des centralités. Il est toutefois à souligner que la production de maisons individuelles y diminue significativement au profit du développement de l'offre collective.

L'année 2010 est néanmoins marquée par le retour de l'espace métropolitain à la même part que dans les années 90, sous l'impulsion de la forte dynamique de construction à Strasbourg. Là encore, même si cela doit être confirmé sur la durée, on peut y voir un des premiers effets du PLH de la CUS.

D'autres disparités apparaissent dans la répartition géographique de la production de logements neufs. Un décalage avec les objectifs de production ressort.

RÉPARTITION DES NOUVEAUX LOGEMENTS 2000-2010



ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DU SCOTERS

Ce constat s'impose dans un premier temps aux trois grands secteurs identifiés par le DOG : Strasbourg, reste de la CUS et SCOTERS hors CUS.

Ainsi, les objectifs de production sont dépassés dans la commune de Strasbourg, le reste du SCOTERS s'en approche fortement et, par contre, le reste de la CUS peine à les atteindre :

- Strasbourg : 139 % de l'objectif,
- CUS hors Strasbourg : 58 % de l'objectif,
- Reste du SCOTERS : 91 % de l'objectif,
- Ensemble du SCOTERS : 87 % de l'objectif.

Par ailleurs, lors des premières rencontres intercommunales de 2008, des objectifs indicatifs avaient été proposés et débattus avec les élus par communauté de communes.

Même si ces objectifs ne sont pas formellement réglementaires dans le sens où ils ne sont pas inscrits au DOG, ils découlent du projet de territoire et permettent d'envisager une répartition équilibrée de l'offre en fonction des caractéristiques de chaque bassin de vie.

Ils ne sont pas atteints pour la plupart des territoires. **Seules quatre intercommunalités** (sur les douze que

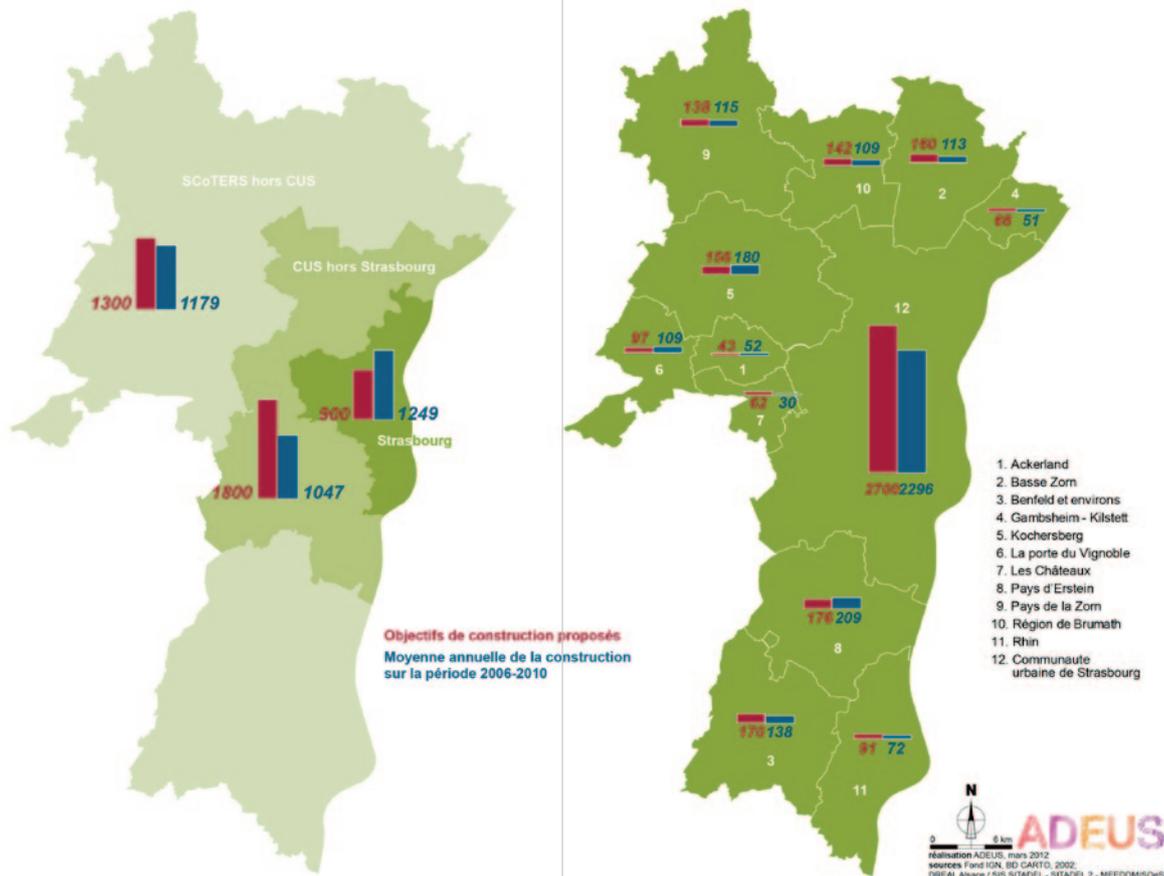
compte le SCOTERS) les égalent ou les dépassent : les Communautés de Communes de l'Ackerland, du Kochersberg, du Pays d'Erstein et de la Porte du Vignoble.

Cependant, au vu du **faible recul dans le temps depuis l'approbation et de l'« effet crise » de 2008-2009, ces observations sont à nuancer et mériteront d'être poursuivies dans le temps afin de mesurer les effets réels du SCOTERS.**

En comparant les territoires, une corrélation apparaît entre dynamisme de la production et poids actuel du territoire. Ainsi, ce sont **les trois plus grandes intercommunalités hors CUS** (CC du Pays d'Erstein, du Kochersberg et de Benfeld et environs), en termes de population et de logements, qui sont également celles qui détiennent les parts les plus importantes de nouveaux logements construits, **renforçant ainsi leur poids au sein du SCOTERS.**

Ce constat est moins vrai pour les intercommunalités de la Basse-Zorn, du Pays de la Zorn et de la région de Brumath, qui ont semblé moins dynamiques en termes de production de logements neufs entre 2006 et 2010.

OBJECTIFS ET PRODUCTION DE NOUVEAUX LOGEMENTS DANS LE SCOTERS DEPUIS 2006



	Total logements 2008	Poids dans le parc de logements hors CUS	Moyenne annuelle constructions neuves 2006-2010	Part dans la construction neuve du SCOTERS hors CUS
CC Rhin	1 504	3 %	72	6 %
CC Ackerland	1 937	4 %	52	4 %
CC Châteaux	2 663	5 %	30	3 %
CC Gamsheim - Kilstett	2 871	5 %	51	4 %
CC Porte du Vignoble	3 991	7 %	109	9 %
CC Région de Brumath	6 087	11 %	109	9 %
CC Pays de la Zorn	6 157	11 %	115	10 %
CC Basse-Zorn	6 662	12 %	113	10 %
CC Benfeld et environs	7 171	13 %	138	12 %
CC Kochersberg	7 261	13 %	181	15 %
CC Pays d'Erstein	7 754	14 %	209	18 %

Source : RR2008, INSEE ; DREAL Alsace/SIS SITADEL - SITADEL 2 - MEEDM/SoeS

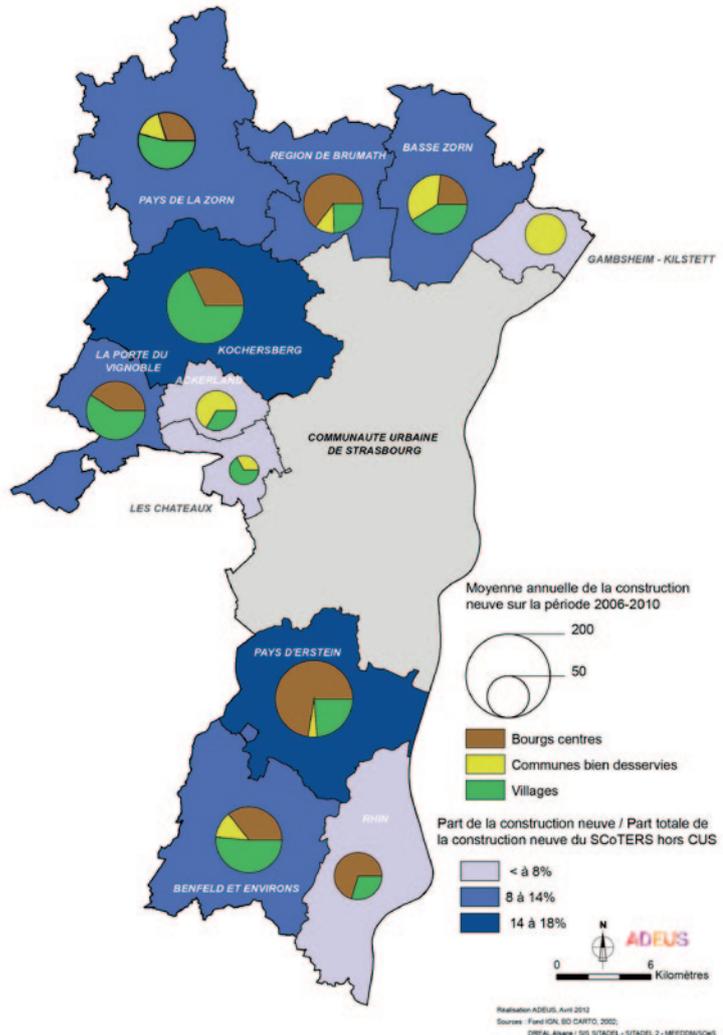
Enfin, au sein même de chaque intercommunalité, les différents niveaux de l'armature urbaine ne sont pas présents de la même manière et ne jouent donc pas un rôle identique : présence ou non d'un bourg centre, nombre variable de communes bien desservies, taille et poids relatifs des communes...

Ainsi, lorsque l'on compare les différents territoires, on constate que les bourgs centres ont un poids très variable dans la production annuelle moyenne de logements entre 2006 et 2010.

Les intercommunalités possédant un bourg centre peuvent ainsi être réparties en quatre classes :

- Plus de 70 % de la production totale dans les bourgs centres : C.C. du Pays d'Erstein et du Rhin,
- De 50 % à 70 % de la production totale dans les bourgs centres : C.C. de la Région de Brumath,
- De 25 % à 50 % de la production totale dans les bourgs centres : C.C. de Benfeld, de la Porte du Vignoble, du Kochersberg et du pays de la Zorn,
- Moins de 25 % de la production totale dans les bourgs centres : C.C. de la Basse-Zorn.

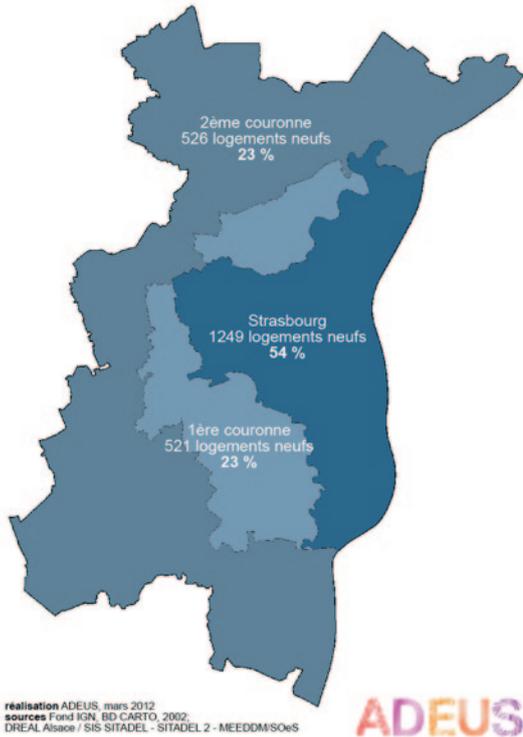
NIVEAU D'ARMATURE ET POIDS DE LA CONSTRUCTION NEUVE HORS CUS ENTRE 2006 ET 2010



ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DU SCOTERS

De même, dans la CUS, la répartition de la construction neuve se fait en majorité dans la seule commune de Strasbourg. Les couronnes quant à elles ne produisent respectivement en moyenne qu'environ 500 logements neufs par an.

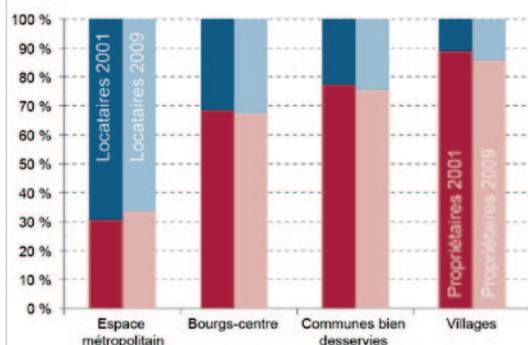
PART DE LA CONSTRUCTION NEUVE DANS LA CUS 2006-2010



Diversifier l'offre pour répondre aux besoins de l'ensemble de la population

Au-delà de la production quantitative de logements, c'est également la diversification de l'offre qui permet de répondre aux besoins de l'ensemble de la population et qui favorise la fluidification des parcours résidentiels.

EVOLUTION DES PROPRIÉTAIRES ET LOCATAIRES DANS LE SCOTERS 2001-2009



Source : METATTM - FILOCOM, 2001-2009, CETE

L'analyse de l'évolution des **statuts d'occupation** fait ressortir un **rééquilibrage notable de l'offre** sur le territoire du SCOTERS.

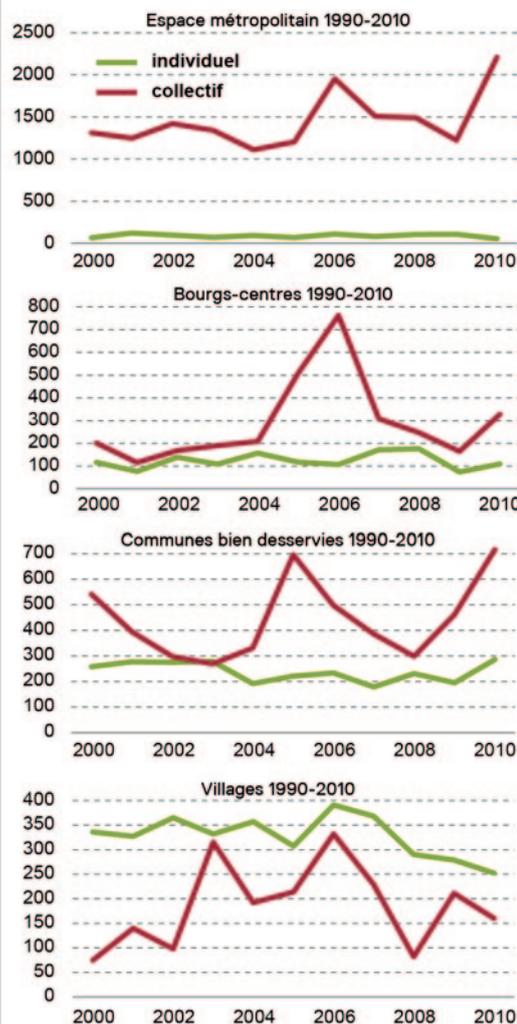
On compte à la fois davantage de propriétaires dans l'espace métropolitain, où ils étaient particulièrement peu nombreux (comparativement à d'autres agglomérations françaises de taille équivalente), mais également davantage de locataires dans les bourgs-centres et les communes bien desservies.

Ce phénomène s'explique en grande partie par la nature des logements neufs produits ces dernières années. En effet, **l'offre collective s'est développée dans l'ensemble des niveaux de l'armature urbaine et représente désormais les ¾ de l'offre nouvelle.**

Il est par contre à noter que **l'offre en individuel se développe relativement peu dans l'espace métropolitain**, alors même que cette offre est déjà **largement insuffisante** sur le territoire.

TYOLOGIE DES LOGEMENTS PRODUITS ENTRE 1999 ET 2010 PAR NIVEAU D'ARMATURE

Source: DREAL Alsace/SIS SITADEL - SITADEL 2 - MEEDM/SoeS

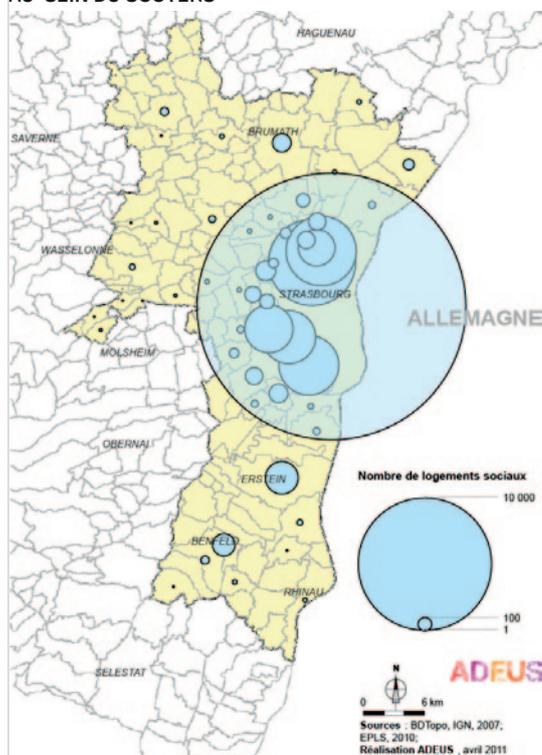


Concernant le **parc social**, un **effort particulier de développement de l'offre a été réalisé dans les villages et les bourgs centres**.

Ainsi, un logement social neuf sur quatre se situe hors de l'espace métropolitain. **L'offre se diffuse progressivement sur l'ensemble du territoire**.

Pour autant, **une forte concentration de parc demeure** : 80 % des logements sociaux du département sont dans le territoire du SCOTERS et 94 % de ces logements sont dans l'espace métropolitain.

RÉPARTITION SPATIALE DU LOGEMENT SOCIAL AU SEIN DU SCOTERS



Ainsi, **les efforts de production et de diffusion de l'offre restent à maintenir pour atteindre les objectifs définis dans le DOG**.

Plusieurs indicateurs de marché et des besoins vont dans ce sens :

- **Les prix des logements, tant en vente qu'en location, s'établissent à un niveau élevé depuis plusieurs années, rendant l'accès au logement pour les ménages de plus en plus difficile.**

	Appartement	Maisons
Loyers	9,8 €/m ²	8,1 €/m ²
Prix de vente (ancien)	2 422 €/m ²	2 289 €/m ²

Source : FNAIM67, 2010

A titre indicatif, le prix de vente moyen pour un bien neuf dans la CUS² est de 2 983€/m².

- **L'effort financier consenti par les ménages pour se loger va donc croissant.**
En 2010, près d'un quart des ménages bénéficiaires d'une aide au logement dépense plus de 30 % de leurs revenus pour se loger (une fois les aides perçues et hors charges).
- Les besoins en logements financièrement accessibles, notamment sociaux, restent très importants : en 2010, 53 % de la population du SCOTERS sont éligibles au parc social et 25 % au parc très social.
- La demande de logements exprimée reste à un niveau constant depuis plusieurs années, malgré les efforts de production (14 500 demandes en instance).

2. Source : ECLN, 2010. Cette information n'est pas disponible sur l'ensemble du SCOTERS, c'est pourquoi seule la CUS est citée en exemple.

Elements pour la conclusion :

- Une courte période d'évaluation : six années représentent le temps moyen d'un projet d'aménagement. Il est difficile de faire la différence entre les tendances à l'œuvre avant l'approbation du SCOTERS et les effets qu'il commence à produire sur le territoire.
- Des objectifs de production de logements qui peinent encore à être atteints, hormis à Strasbourg et dans les Communautés de Communes de l'Ackerland, du Pays d'Erstein, du Kochersberg et de la Porte du Vignoble.
- Une production de logements neufs qui n'est pas toujours portée prioritairement par les niveaux hauts de l'armature urbaine.

Des pistes pour l'évolution du SCOTERS :

- Veiller à la traduction de l'armature urbaine dans les PLU, encourager les bourgs centres à remplir leur rôle, tout comme les communes bénéficiant d'une bonne desserte en transports en commun.
- Accompagner les villages pour que leur production de logements s'inscrive dans la logique du SCOTERS en complémentarité avec les bourgs centres et en priorisant le renouvellement urbain.
- Poursuite des efforts de mise en œuvre en lien avec les réflexions du groupe foncier.
- Mieux porter les objectifs chiffrés de production de logements à l'échelle des bassins de vie, intégrer la répartition des logements sociaux et

- Des efforts significatifs de diversification de l'offre qui restent à poursuivre.
- Des efforts de développement et de diffusion de l'offre sociale, mais une concentration qui reste très marquée dans l'espace métropolitain.

Ces résultats ne contredisent pas les orientations du SCOTERS et notamment ses objectifs de développement et l'armature urbaine. Néanmoins, certains objectifs peinent encore à être atteints, notamment concernant le rôle de chaque niveau de l'armature urbaine dans la production de logements neufs. Ils renvoient aux efforts à mener dans la mise en œuvre du SCOTERS.

mettre également l'accent sur le développement qualitatif de l'offre (objectifs de développement selon la typologie au regard des besoins).

- La CUS a un rôle particulier à jouer. Le PLU communautaire tiendra lieu de PLH aux termes du Code de l'Urbanisme. Cela constitue une opportunité supplémentaire pour la CUS de conforter son rôle et de poursuivre sa politique de rattrapage de production de logements.



Organiser le territoire autour des transports en commun

L'esprit du SCOTERS

Le SCOTERS cherche à optimiser le réseau de transports en commun (TC) et ainsi pérenniser les investissements lourds des collectivités, en y adossant le développement du territoire, pour lequel chaque commune a son propre rôle.

Les communes considérées comme bien desservies par les TC, ou ayant vocation à l'être, sont les lieux privilégiés de la production de logements. Elles doivent rechercher une densité et une diversité des logements et favoriser le renouvellement urbain et l'optimisation du foncier. Les déplacements en TC vers ces communes pourront alors être optimisés,

afin de limiter également l'usage de la voiture sur les trajets où les TC peuvent être concurrentiels.

Les communes qui ne sont pas bien desservies par les TC produisent du logement à la hauteur des besoins de leurs habitants. Le renouvellement urbain doit être privilégié et l'extension des surfaces à urbaniser doit être limitée et définie au regard de la taille de la commune.

Le SCOTERS vise ainsi la limitation de l'étalement urbain et celle de la congestion des voies de circulation.

Rappel des objectifs du SCOTERS :

- Assurer la cohérence entre l'urbanisation et la desserte en transports collectifs.
- Limiter l'usage de la voiture pour les déplacements domicile-travail.
- Organiser la desserte de tous les pôles urbains par les transports en commun.
- Mailler le réseau et favoriser l'intermodalité.
- Favoriser les grands projets d'équipement et de services nécessaires à la mise en œuvre du schéma.

En 2009, un habitant du SCOTERS réalisait en moyenne 3,84 déplacements par jour, c'est-à-dire, légèrement plus que la moyenne nationale (3,7 déplacements/jour/personne). A l'échelle du territoire du SCoT, cela représente plus de 2 millions de déplacements quotidiens et plus de 10 millions de kilomètres parcourus.

Une part très importante concerne des déplacements de proximité. En effet, plus de la moitié des déplacements (57 %) fait moins de 3 kilomètres. Il s'agit donc, pour partie, de déplacements qui pourraient potentiellement être réalisés à pied ou à vélo. Par ailleurs, 85 % des déplacements font moins de 10 kilomètres.

En revanche, les 10 % de déplacements les plus longs réalisés en voiture par des résidents du SCOTERS (soit des déplacements de plus de 21 km) génèrent à eux seuls plus de 41 % des kilomètres parcourus en voiture. Dans une optique de réduction des gaz à effet de serre, il y a donc un enjeu fort à identifier ces comportements et à continuer de mettre en place des réponses performantes et compétitives en matière de transports en commun pour ces déplacements plus longs.

Limiter l'usage de la voiture

C'est ainsi que l'objectif du SCOTERS en la matière est de **faciliter le rééquilibrage de la part de la voiture** dans les déplacements.

En 2009, la part modale de la voiture au sein du SCOTERS atteint 52 % des déplacements, contre 30 % pour la marche-à-pied, 11% pour les transports en commun (TC) et 7 % pour le vélo.

Dans la CUS, l'existence d'enquêtes ménages successives (1988-1997-2009³) permet de montrer une baisse importante du taux d'usage de la voiture ainsi que de la mobilité moyenne des individus (en nombre de déplacements quotidiens). Ces deux phénomènes entraînent une baisse importante du volume de déplacements réalisés sur le territoire, baisse que ne compense pas la croissance démographique. Si la voiture reste le mode le plus utilisé, elle représente dorénavant moins de 46 % des déplacements contre plus de 53 % en 1997. Son usage a diminué de plus de 25 % en douze ans ! La CUS rejoint ainsi Lyon dans le peloton des rares agglomérations qui réalisent plus d'un déplacement sur deux avec un mode alternatif à la voiture.

Pour autant, les déplacements en voiture représentent encore 72 % des kilomètres parcourus par les résidents de la CUS (76 % en 1997).

Assurer la cohérence entre l'urbanisation et la desserte en transports collectifs

Dans son optique de rééquilibrage, le SCOTERS s'appuie sur le principe d'une armature urbaine qui permet de structurer le territoire. Dès lors, des lieux d'intensité urbaine sont encouragés et doivent se développer en priorité.

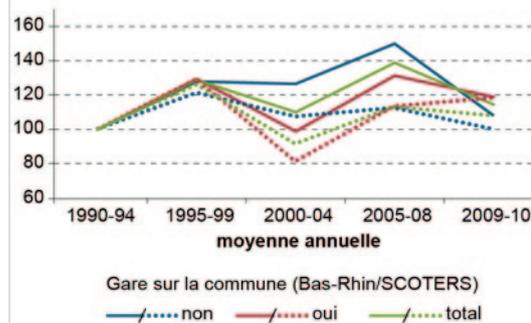
Le SCOTERS cible ainsi l'espace métropolitain et les bourgs centres mais également les communes proches de l'espace métropolitain qui profitent notamment de la proximité du réseau de transports en commun urbains. Il intègre aussi les communes plus éloignées qui bénéficient pour autant d'une desserte de qualité. Celle-ci est définie puisqu'elle doit répondre à des critères de régularité, de fréquence et de continuité de l'offre et doit permettre un accès à l'un des nœuds centraux majeurs du réseau urbain en moins de 40 minutes.

Le développement de l'habitat dans ces secteurs ne garantit pas en tant que tel le fait que les personnes prennent effectivement les transports collectifs en lieu et place de leur voiture. Néanmoins, cette proximité crée une opportunité.

De plus, les résultats de l'enquête ménage-déplacements menée dans le Bas-Rhin en 2009, montrent que la **desserte en transport collectif** intervient de façon nettement plus marquée comme **facteur de choix pour les acquisitions récentes** par rapport aux années précédentes.

Pour évaluer la cohérence entre l'urbanisation et la desserte en TC, il apparaît dès lors intéressant de **comparer les rythmes de production de logements en fonction de la présence ou non d'une gare (train ou tramway) dans les communes.**

CROISSANCE ANNUELLE DE LA PRODUCTION DE LOGEMENTS EN FONCTION DE LA PRÉSENCE D'UNE DESSERTE FERROVIAIRE DANS LE BAS-RHIN ET LE SCOTERS



(Rmq : La moyenne 1990-94 correspond à la période de référence = base 100)
Source : DREAL Alsace/SIS SITADEL - SITADEL 2 - MEEDM/SoeS

Les résultats globaux à l'échelle du Bas-Rhin montrent que la **dynamique des communes desservies par le ferroviaire, quoique positive, reste en-deçà des communes non desservies**. Ce constat se vérifie depuis la période 1990-94 et ce **jusque sur la période 2005-08**. Les dernières années marquent néanmoins une **inversion des tendances**.

En revanche, les résultats pour le SCOTERS indiquent nettement un **tournant autour des années 2000**. Celui-ci se manifeste par l'**accélération du rythme de construction pour les communes desservies**. Cette dynamique s'est même **amplifiée en 2009-2010**, soulignant le lien renforcé entre urbanisation et transports en commun dans le SCOTERS. Toutefois, la durée d'évaluation est relativement courte pour avoir suffisamment de recul, d'autant plus que différentes composantes entrent en ligne de compte.

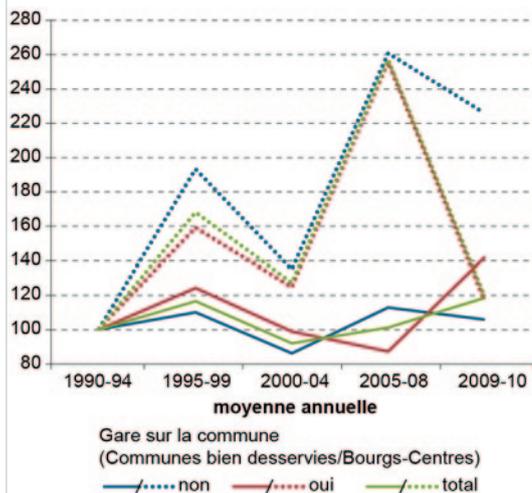
Ainsi, le SCOTERS bénéficie de la présence et du poids de l'agglomération strasbourgeoise. En effet, le réseau ferroviaire est d'autant plus attractif que les conditions d'accès, notamment au lieu de travail, sont difficiles en voiture. Les communes ayant des liens forts avec l'agglomération strasbourgeoise se trouvent donc dans une situation particulièrement attractive.

Aujourd'hui, les **primo-accédants privilégient un logement dans une commune desservie**. C'est un signe du temps qui va dans le sens des orientations

3. Seule l'enquête 2009 concerne également le reste du Bas-Rhin.

du SCOTERS. Les évolutions récentes des coûts de l'énergie et l'incertitude forte pesant sur l'avenir sont sans doute à l'origine de ces comportements.

CROISSANCE ANNUELLE DE LA PRODUCTION DE LOGEMENTS EN FONCTION DE LA PRÉSENCE D'UNE DESSERTE FERROVIAIRE SELON L'ARMATURE DU SCOTERS



(Rmq : La moyenne 1990-94 correspond à la période de référence = base 100)
Source : DREAL Alsace/SIS SITADEL - SITADEL 2 - MEEDM/SOeS

L'ensemble des **bourgs centres** est marqué par des rythmes de **production de logements qui s'accroissent très fortement lors de la période 2005-2008**. Les années **2009 et 2010** enregistrent par contre un très **net ralentissement** de la production dans les bourgs centres desservis par une offre structurante⁴.

Parmi les **communes considérées comme bien desservies par les TC**, celles qui possèdent une gare sur leur ban communal présentent des rythmes qui étaient en-deçà de leurs homologues desservis uniquement par des TC routiers entre 2005 et 2008. Cette relative « contre-performance » était largement liée à la présence de la **seconde couronne de l'agglomération strasbourgeoise** qui a connu une **baisse quasi ininterrompue des rythmes de production de logements depuis le début des années 90**. La **croissance de la production de logements en 2009-2010** dans ces communes explique alors l'inversion de tendance globale : les communes possédant une offre structurante ont effectivement enregistré un pic de construction sur ces 2 dernières années.

Si l'on mène la même analyse sur le lien entre dynamique de production et desserte en **TC routiers**, le constat est également positif : les résultats à l'échelle du SCOTERS indiquent une dynamique de construction sensiblement plus importante pour les

communes desservies par une desserte routière par rapport aux communes sans arrêt de car.

Toutefois, ce constat nécessite d'être mis en perspective par deux éléments :

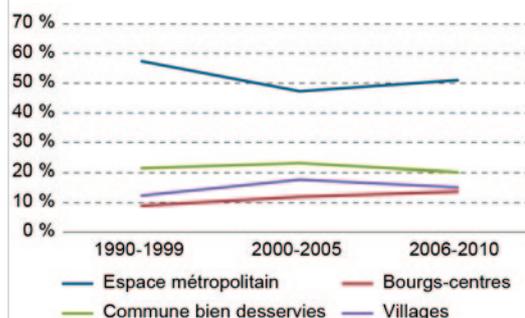
- Les communes non desservies par les cars du CG67 incluent l'ensemble des communes de la CUS dont la dynamique de production a été en large décalage par rapport à celle des autres communes du SCOTERS.
- La desserte par car reste globalement moins discriminante que la desserte ferroviaire. En effet, peu de communes à l'échelle du Bas-Rhin et du SCOTERS ne disposent pas de desserte TC routière. Ainsi, sur les 112 communes que compte le SCOTERS hors CUS, moins de la moitié ne bénéficie pas aujourd'hui d'une desserte TC routière.

L'évolution du poids de chaque niveau d'armature dans la production de logements permet également d'approcher le lien entre construction neuve et desserte en TC.

La période d'application du SCOTERS a ainsi vu **l'espace métropolitain et les bourgs centres regagner du poids dans la répartition de la production neuve**. Strasbourg et sa première couronne avaient effectivement perdu 10 points entre la décennie 1990 et la première moitié des années 2000. Les **2 niveaux hauts de l'armature représentent ainsi à nouveau les 2/3 de la construction neuve** du SCOTERS entre 2006 et 2010.

A l'opposé, **les communes bien desservies par les TC et les villages ont perdu chacun 3 points** dans la répartition de la production depuis l'approbation du SCOTERS, alors qu'ils avaient été les grands bénéficiaires du début des années 2000, particulièrement les villages.

PART MOYENNE DE LA CONSTRUCTION NEUVE DES NIVEAUX D'ARMATURE DU SCOTERS



Source : DREAL Alsace/SIS SITADEL - SITADEL 2 - MEEDM/SOeS

⁴ Benfeld, Brumath, Erstein, Hochfelden, Hoerd (Marlenheim, considérée comme ayant vocation à devenir bien desservie via la réalisation du TSPO, n'a pas été comptabilisée comme possédant une gare dans cette analyse)

Favoriser les grands projets d'équipement et de services nécessaires à la mise en œuvre du schéma

Par ailleurs, l'objectif de priorisation du développement de l'urbanisation à proximité des TC se base, au-delà de l'existant, sur une amélioration de l'offre en infrastructures et services de transport.

Le SCOTERS cible ainsi un certain nombre de projets nécessaires :

⊙ pour faire progresser l'accessibilité externe de la métropole :

- Les aménagements pointés ont été dans l'ensemble réalisés : organisation spatiale de la gare pour l'arrivée de la grande vitesse, pont ferré entre Strasbourg et Kehl, raccordements de l'aéroport à des points stratégiques de l'agglomération par des liaisons ferrées cadencées et piétonnes efficaces.

⊙ pour développer le réseau ferré et les transports en commun en site propre :

- Des projets inscrits ont été **partiellement réalisés** : mise en œuvre progressive du cadencement TER, réalisation de la ligne C du tramway pour l'interconnexion à la gare de Strasbourg, extensions des lignes du tramway (sauf Eckbolsheim), améliorations du réseau vers Kehl.
- Le **projet de TSPO est à l'œuvre**. Il est fait l'objet d'une DUP et les travaux sur le tronçon Wasselonne/Ittenheim sont prévus par le CG67 en 2013. Par ailleurs, sa création fait l'objet d'une démarche partenariale innovante (le chef de fil est le Département) pour articuler le développement urbain avec l'infrastructure. Le SCOTERS en est évidemment partie prenante.
- La réflexion sur le TSPO a permis d'activer une démarche d'étude sur la desserte du Kochersberg, ce qui correspond à une action de mise en œuvre du SCOTERS.

- A noter que la concrétisation du projet de TSPO (voire celui du GCO le cas échéant) pourraient induire une pression supplémentaire de l'urbanisation sur les territoires proches de l'infrastructure. Il conviendra dès-lors à la commission compatibilité du SCOTERS ainsi qu'à son Bureau de continuer à veiller à l'application mesurée des orientations.

- Concernant la **rocade de TCSP** inscrite au SCOTERS, elle repose largement sur la concrétisation du **projet de VLIO**. Le premier tronçon de la VLIO devrait prochainement faire l'objet d'une DUP.

- **D'autres projets structurants ne font, pour l'heure, l'objet d'aucune étude**. Le SCOTERS pointe leur intérêt (ex : le « principe de liaison en TC à promouvoir » en direction d'Erstein-Krafft/Rhinau depuis le Sud de la CUS).

⊙ pour améliorer la desserte routière de ses principaux pôles, la liaison avec les régions voisines, le cadre de vie et la sécurité dans les espaces bâtis :

- L'ensemble des projets routiers inscrits au chapitre X du D.O.G. n'ont **pas été réalisés ou ne sont pas encore entrés dans leur phase opérationnelle** : VLIO, achèvement de la rocade sud, voie EDF au nord du port de Strasbourg, liaison Piémont-Lahr, liaison A4-Bouxwiller, raccordement au GCO...
- Le **GCO** fait quant à lui l'objet d'une DUP et est porté par l'Etat.

Si les effets du principe de non augmentation de la capacité routière radiale vers Strasbourg semblent indéniables, ils restent difficiles à chiffrer distinctement. Il demeure cependant cohérent au niveau du SCOTERS et compte tenu de l'économie générale de son projet de territoire. Toutefois, la croissance des flux en échange entre la CUS et le reste du bassin d'emplois de Strasbourg nécessite d'autant plus de vigilance vis-à-vis de cette orientation.

Elements pour la conclusion :

- Plus de la moitié des déplacements des habitants du SCOTERS font moins de 3 km, cible des modes de transports doux (marche à pied, vélo). D'importantes marges de manoeuvre existent donc encore pour le développement de la pratique de ces modes.
- Les longs déplacements sont peu nombreux mais représentent une part importante des km parcourus. Ils représentent un enjeu majeur d'un point de vue environnemental en raison de la pollution qu'ils génèrent. Les transports en commun visent ce public.
- Le principe d'une armature urbaine au sein du territoire est justifié par l'objectif de rééquilibrage entre les modes de déplacement et donc l'existence de lieux d'intensité urbaine.
- La desserte en transport collectif intervient de façon nettement plus marquée comme facteur de choix pour les acquisitions récentes : au sein du SCOTERS, les communes desservies par un TC structurant ont enregistré une nette accélération du rythme de construction depuis les années 2000.

- La période d'application du SCOTERS a vu l'espace métropolitain et les bourgs centres regagner du poids dans la répartition de la production neuve, au détriment des communes bien desservies mais aussi et surtout des villages qui s'étaient particulièrement développés dans la première moitié des années 2000.
- La seconde couronne de l'agglomération strasbourgeoise a connu une baisse quasi ininterrompue des rythmes de production de logements depuis le début des années 90, influençant fortement le recul des communes considérées comme bien desservies dans la répartition entre les niveaux d'armature.
- L'accessibilité (interne mais aussi externe) de la métropole strasbourgeoise a nettement profité de la réalisation des aménagements inscrits dans le document de 2006. La majorité des projets portant sur le réseau ferré et tramway ont quant à eux été achevés.
- Les projets routiers ciblés n'ont, pour leur part, pas été réalisés.

Des pistes pour l'évolution du SCOTERS :

- L'analyse de la production de logements confirme l'intérêt de l'armature urbaine du SCOTERS en tant que dispositif d'organisation du territoire. L'enjeu de l'articulation transport structurant/urbanisation est confirmé, notamment par la réaffirmation du besoin de proximité pour limiter les contraintes/risques qu'entraînent certaines tendances récentes (pollution, ségrégation sociale, coût économique, crise énergétique, isolement...).
- Cette articulation suppose de tenir compte des dynamiques de bassin de vie et de faire le lien avec les politiques d'urbanisation et notamment la place des bourgs centres. A ce titre, l'expérimentation initiée par le Département autour du TSPO et de « l'Y » du Kochersberg est importante. Le SCOTERS doit s'y investir.
- Il s'agit pour le SCOTERS de nuancer son approche de la question aujourd'hui trop

conditionnée par le rapport au centre-ville de Strasbourg. Comment peut-on mieux capter les stratégies de rabattement et de complémentarité des modes de transports à l'œuvre dans les bassins de vie ?
 Le développement des flux à destination de la première couronne de la CUS, qui regroupe de nombreux emplois mais dont la desserte depuis l'extérieur de la CUS reste mauvaise en TC (passage quasi-obligatoire par la gare ou la gare routière), confirme ce questionnement.

- La complémentarité CUS/hors CUS est une clé de réponse. Le PDU de la CUS comme le SCOTERS pointent cet enjeu. L'écriture du PLU communautaire est l'occasion d'approfondir la réflexion, notamment en abordant la question de la 2ème couronne.



Optimiser et partager le développement économique

L'esprit du SCOTERS

Lors de son élaboration, le SCOTERS avait constaté l'éparpillement des projets de zones d'activités dans la région. Le document a donc prévu une répartition spatiale et une hiérarchisation des projets de zones. Ce partage à l'échelle de la région de Strasbourg vise à réduire la concurrence interne entre les territoires du SCOTERS tout en favorisant une meilleure maîtrise de la consommation foncière et une meilleure visibilité pour les acteurs économiques. C'est par ailleurs le renforcement des solidarités intercommunales et une

répartition équilibrée du développement économique qui sont ambitionnés.

Concernant les activités commerciales, le SCOTERS cherche à relier logique d'implantation et armature urbaine.

Il s'agit également d'orienter l'implantation des sites générateurs de transports de marchandises importants et de permettre l'installation des grandes installations d'intérêt collectif.

Rappel des objectifs du SCOTERS :

- Répartir le développement économique de manière équilibrée sur l'ensemble du territoire.
- Eviter l'éparpillement des projets de zones d'activités source d'une faible optimisation et de répartition insatisfaisante des ressources et des emplois.
- Maîtriser la consommation foncière.
- Réduire la concurrence entre les territoires du SCOTERS et renforcer les solidarités intercommunales.
- Orienter l'implantation des sites générateurs de transports de marchandises importants.
- Permettre la réalisation des grandes installations d'intérêt collectif.
- Localiser les activités commerciales en favorisant une offre commerciale équilibrée.
- Intégrer la dimension économique de l'agriculture dans le développement des espaces urbanisés.

En préambule, il est important de signaler que la période d'évaluation est courte. Il est par conséquent parfois difficile, avec ce faible recul, de distinguer les tendances qui étaient à l'œuvre avant l'approbation du SCOTERS, de celles qui résultent directement de ses effets, particulièrement dans un domaine qui doit concilier des temporalités aussi différentes que celles de la planification, de l'opération d'aménagement ou du monde économique des entreprises.

relativement stable sur une longue période, depuis 1982 :

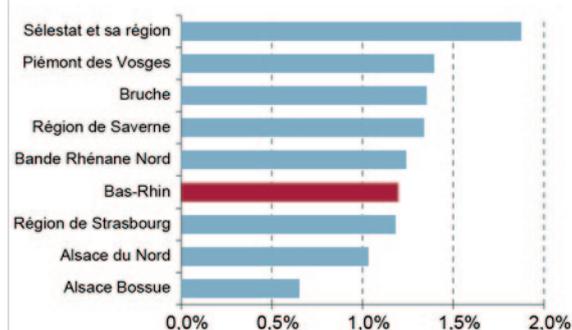
- La CUS est passée de 54 à 53 % de l'emploi départemental.
- Le SCOTERS hors CUS est passé de 7 à 8 %.

Développer une stratégie d'implantation des emplois et des activités

🕒 L'emploi total

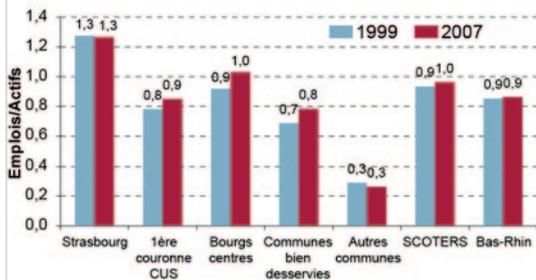
En 2008, le SCOTERS regroupe 285 000 emplois, soit 61,5 % des emplois du Bas-Rhin. Le poids du SCOTERS dans le département reste donc

TAUX DE VARIATION ANNUEL MOYEN
DES EMPLOIS ENTRE 1999 ET 2008



Source : INSEE RGP 1999 et RP2008

NOMBRE D'EMPLOIS PAR ACTIF



Source : INSEE RGP 1999 et RP2007

Par contre, sur la dernière période intercensitaire, le taux de variation annuel moyen des emplois au cours de cette période, bien que positif (1,18 %/an) est l'un des plus faibles du département.

Toutefois des différences existent au sein du territoire entre les différents niveaux de l'armature urbaine. Le haut de la hiérarchie (hors Strasbourg) concentre le dynamisme : +2,7 % dans les bourgs centres, +2,3 % dans les communes considérées comme bien desservies par les TC, +1,6 % dans la 1ère couronne de la CUS. Au contraire, les villages n'enregistrent qu'une faible évolution de l'emploi (+0,4 %/an). De même, la ville de Strasbourg n'affiche qu'un rythme modéré : +0,8 %/an.

Au sein de la CUS, la répartition des emplois a donc évolué : Strasbourg reste un pôle d'emploi majeur (plus de 160 000 emplois salariés et non salariés), mais son poids diminue de façon continue au profit des deux couronnes.

Le SCOTERS compte près de 296 000 actifs, c'est-à-dire près d'1 emploi par actif (contre 0,86 emploi/actif pour l'ensemble du Bas-Rhin), ce qui distingue particulièrement la région de Strasbourg des autres territoires du département. Ce ratio s'est d'ailleurs renforcé entre 1999 et 2008.

Les bourgs centres et les communes bien desservies par les TC ont ainsi conforté leur situation.

⊙ L'emploi salarié privé

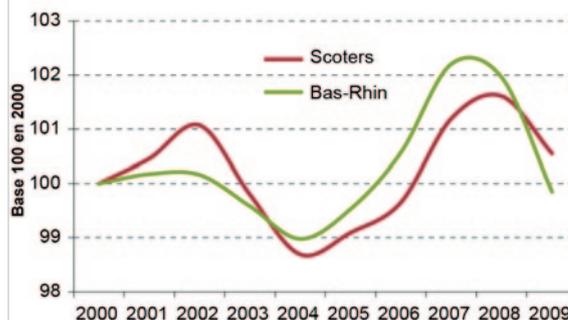
L'emploi salarié privé est resté globalement stable sur la dernière décennie (2000-2010) : +0,6 % pour atteindre près de 197 000 salariés. Pour autant, cette apparente stabilité masque d'importantes fluctuations au cours de la période et des situations contrastées selon les territoires et les secteurs d'activités. C'est essentiellement le hors-CUS qui a progressé (+ 1770 salariés environ) alors que la CUS a très légèrement diminué (-540 salariés), la seconde couronne s'en sortant mieux que l'espace métropolitain.

Les évolutions sont également très disparates selon les secteurs d'activités. Ainsi, entre 2000 et 2010, le

SCOTERS a perdu plus de 10 000 emplois industriels (à 90 % dans la CUS) mais également plus de 2 000 emplois dans l'intérim (à 90 % hors CUS). Au contraire, le territoire du SCOTERS a gagné plus de 5 000 emplois salariés privés dans les domaines de la santé, du social, de l'éducation et de la culture, plus de 4 700 emplois dans le tertiaire supérieur (86 à 91 % dans la CUS) ainsi que 1 300 emplois environ dans le domaine des transports et de la logistique (91 % hors CUS).

Certains secteurs sont particulièrement contrastés entre la CUS et le reste du SCOTERS. C'est ainsi le cas du commerce et de la construction qui gagne des emplois hors CUS mais en perdent davantage dans la CUS. Au contraire, l'hôtellerie et la restauration progressent dans la CUS mais régressent hors CUS.

EVOLUTION DE L'EMPLOI SALARIÉ PRIVÉ DANS LE SCOTERS ET LE BAS-RHIN 2000-2009



Source : Unedic 2000-2009

⊙ Les actifs

La structure des actifs du territoire diffère de celle du reste du département.

Ainsi, la CUS compte davantage de cadres et professions intellectuelles supérieures (21 %) que dans le reste du SCOTERS (15 %) et encore plus que dans le Bas-Rhin hors SCOTERS (11 %). Inversement, elle enregistre moins d'ouvriers (20 % contre 26 % dans le reste du SCOTERS et 34% dans le Bas-Rhin hors SCOTERS).

Le taux de chômage de la zone d'emploi de Strasbourg est, quant à lui, plus important que dans le reste du département : établi à 9,8 % au troisième trimestre 2011, il est en légère baisse (-0,2 point) par rapport à l'année précédente. Il est ainsi nettement supérieur aux taux observés dans les autres zones d'emploi alsaciennes (à l'exception de Mulhouse).

Le taux de chômage est donc de l'ordre de 10 % dans les grandes agglomérations alsaciennes, d'environ 8 % en centre Alsace et inférieur à 7 %, voire à 6 % dans les autres zones d'emploi. Cette configuration est habituelle en France où les villes, ont tendance à capter le sous-emploi par rapport à l'ensemble

du territoire. Cela s'explique par l'existence dans ces zones urbanisées d'un marché du travail plus actif, avec de nombreux grands employeurs mais également par la densité de logements sociaux propres aux communes les plus urbanisées.

Après une forte dégradation du chômage en 2009 et un recul amorcé en 2010, la zone d'emploi strasbourgeoise conserve un taux de chômage supérieur à ceux du Bas-Rhin, de l'Alsace et même de la France métropolitaine.

🕒 Le tissu économique

En 2011, le SCOTERS compte environ 48 000 établissements, soit une progression de 14 500 unités en 10 ans (+43 %), équivalente à celle du Bas-Rhin.

Dans le SCOTERS comme ailleurs, le commerce et les services dominent. Toutefois, cette réalité est plus forte dans la CUS, où ces 2 domaines représentent aujourd'hui 87% des établissements (contre 64% dans le SCOTERS hors CUS et 67% dans le Bas-Rhin hors SCOTERS). Le poids des services augmente alors que celui du commerce tend à diminuer.

Le SCOTERS présente des secteurs secondaire et tertiaire diversifiés, avec industrie -agroalimentaire, mécanique, pharmaceutique, automobile, raffinage, électronique et informatique, papier...-, BTP, logistique, tourisme, tertiaire supérieur et commerce.

Si le tissu industriel reste une composante forte de l'économie du territoire, son caractère généraliste le rend néanmoins peu visible. Un tournant s'opère actuellement au sein de l'économie strasbourgeoise et alsacienne, avec la mutation des secteurs traditionnels vers de nouveaux secteurs de pointe. Les cinq pôles de compétitivité présents en Alsace (innovation thérapeutique, mobilité innovante, efficacité énergétique, eau et fibres) ainsi que les autres filières soutenues par la CUS notamment (numérique, clean-tech, activités tertiaires et créatives) attestent de cette évolution.

Identifier les sites d'accueil d'activités

Au moment de l'approbation du SCOTERS, près d'un tiers des emplois du territoire se situe dans des zones d'activités (plus de 83 000 emplois).

Près de 120 zones d'activités de plus de 3 hectares sont alors recensées comme existantes⁵. Sont concernées 47 communes, pour un taux d'occupation de l'ordre de 86 % des surfaces. Près de 34 ha de ZA (sur les 65 ha bas-rhinois) sont alors

consommés chaque année, entre 2002 et 2007.

Le scénario du SCOTERS vise alors l'optimisation géographique par la non-prolifération des zones d'activités, en ciblant la localisation des zones et leur hiérarchie (superficies maximales). Il s'agit ainsi de renforcer la lisibilité de l'offre vis-à-vis des candidats à l'implantation, de mettre en cohérence et d'optimiser les investissements publics en fonction des besoins, d'assurer la desserte en transports collectifs. Pour autant, le SCoT n'a pas vocation, ni les moyens d'imposer la mise en œuvre opérationnelle des projets.

🕒 Les zones en cours de réalisation (a minima viabilisées) lors de l'approbation du SCOTERS en juin 2006 ont été considérées comme existantes.

L'observatoire des Zones d'Activités du Département est en cours de réalisation.

A noter que l'étude des ZA de la CUS, réalisée par le cabinet Sofred en 2011, a diagnostiqué un taux d'inoccupation très faible des ZA existantes dans la CUS (moins de 5 %). Par ailleurs, la disponibilité foncière théorique semble limitée par un certain nombre de contraintes de constructibilité. Ainsi, moins de 40 ha de lots fonciers étaient cessibles à la mi-2011 sur les ZA existantes, Port Autonome inclus. Ce volume apparaît faible au vu de la demande et de la vitesse d'écoulement du stock (6 ha de foncier écoulés par an).

Il est également fait état d'un manque de disponibilité de grandes parcelles économiques.

Pour autant, l'étude pointe la présence de nombreux fonciers à l'état de friche (sans activité réelle ou délaissées à court terme) sur le territoire de la CUS. Ces friches sont de natures différentes : industrielles, commerciales, brassicoles, portuaires, ferroviaires ou hospitalières.

🕒 Des sites de développement métropolitain doivent être confortés dans leur vocation principale :

- Le Parc d'Innovation d'Illkirch-Graffenstaden a poursuivi sa stratégie autour de l'innovation, de la recherche et du développement.

Les 87 établissements implantés regroupent 3 000 salariés, 1 500 chercheurs et 2 500 étudiants. Ce positionnement est conforté dans le dispositif régional, à visibilité internationale, en étant ciblé par Strasbourg Eco 2020 comme l'un des sept projets phares. Le Parc met l'accent sur le réenclenchement d'une dynamique de projet ainsi que sur la stratégie marketing et la promotion, notamment pour commercialiser les 60 hectares de foncier disponibles au début 2012.

- En complément au PII, l'Espace Européen de

⁵. C'est-à-dire déjà viabilisées.

l'Entreprise de Schiltigheim s'est positionné sur la réponse aux besoins des entreprises tertiaires en lien avec la dynamique économique locale. La stratégie des gestionnaires du parc est de permettre l'extension cohérente des activités **technologiques et universitaires**, en y ajoutant la composante de l'immobilier tertiaire. Sa vocation technologique et tertiaire est donc confirmée et devra s'articuler avec le projet de réorganisation du quartier tertiaire du Wacken.

- Le Parc des Expositions à Eckbolsheim : si l'accueil de grands événements culturels ou sportifs a été confirmé dans le secteur par l'activité du Zénith, la redéfinition du projet de quartier européen du Wacken induit un redéploiement de l'offre d'accueil des congrès, foires et salons. Le futur Parc des Expositions devrait y être réorganisé, le site d'Eckbolsheim étant abandonné.

⊙ **Trois plateformes d'activités intercommunales sont inscrites :**

- Celle de **Mommenheim-Bernolsheim-Brumath** est **en cours de création**, en lien avec la voie ferrée et l'offre de services du bourg centre.
- Celle de **Fegersheim-Lipsheim** est **en cours de définition**, dans le cadre des réflexions globales de ce secteur (lien avec les activités portuaires, évolution de l'offre commerciale du sud de l'agglomération, accès routier et ferroviaire, maintien de l'agriculture périurbaine...). La **dimension logistique semble toutefois être remise en question**.
- L'intérêt de celle de **Kogenheim** semble être **interrogé par les élus de la commune et de l'intercommunalité**, au vu des contraintes du site envisagé (accès, qualité environnementale, discontinuité urbaine...) et de la proximité de la plateforme de Dambach-la-Ville.

⊙ **Vingt et un sites intercommunaux de développement économique (20 ha, voire 60 ha sous conditions de desserte fine) ont pour objectif de répartir géographiquement l'activité sur la région de Strasbourg :**

- Réalisés ou en cours de réalisation : Erstein, Entzheim-Cadran 3, Entzheim-Geispolsheim (Cadran 4-Forlen), Eschau-Plobsheim (Parc de la Neuhardt), Wiwersheim.
- Non réalisés mais à conserver selon les projets de territoires : Ittenheim, Odratzheim (site Vignoble-Kelbach qui restait à fixer), Ostwald (La Vigie 2), Reichstett-Mundolsheim-Vendenheim, Schwindratzheim.
- Non réalisés et à revoir au vu des contraintes et évolutions contextuelles : Bischheim-Hoenheim (Trois-Maires) : présence d'une zone humide remarquable, Hoerdt :

meilleure répartition à trouver avec Weyersheim, notamment pour cause de zones inondables dans le secteur, Holtzheim (extension abattoirs) : terrains favorables à l'habitat du Grand Hamster, compensations foncières à l'étude, Holtzheim (zone aéroportuaire) : terrains favorables à l'habitat du Grand Hamster, La Wantzenau Nord et Sud : zones inondables au PPRI, Reichstett : réflexion plus large à mener en lien avec l'arrêt des activités de raffinage sur le site voisin, Hangenbieten : zone fortement contrainte par des problématiques environnementales et d'inondation.

- Reste à définir : Certaines zones intercommunales restaient à localiser. Celles des Communautés de Communes de la région de Brumath, du Rhin et de Benfeld n'ont, a priori, pas été définies. Pour cette dernière, Sand en cours d'élaboration de son PLU, réfléchit avec les élus de l'intercommunalité, à la possibilité de prolongement du Parc des Nations.

⊙ **Dans cette identification des sites d'accueil d'activités, le SCOTERS donne la possibilité à chaque commune d'implanter un petit site communal (de l'ordre de 3 à 5 ha maximum). Prévue pour permettre le maintien dans la commune d'activités artisanales ou commerciales, cette orientation apporte une souplesse aux communes, toutefois sous le contrôle politique de la commission compatibilité du SCOTERS, afin d'éviter tout abus de cet usage.**

Cette répartition hiérarchique des zones intègre donc d'ores et déjà un chiffrage des objectifs de consommation foncière en termes d'activités.

En effet, les superficies des sites de développement métropolitain sont, pour certaines, définies dans le rapport de présentation : 170 ha pour le Parc d'Innovation d'Illkirch, 96 ha pour l'Espace Européen de l'Entreprise, 830 ha pour le Port de Strasbourg. Seule la superficie du Parc des Expositions n'y est pas spécifiée. Les autres secteurs pointés par la carte du DOG sont situés dans le tissu urbain : Wacken, secteurs universitaires.

Les trois plateformes d'activités inter-communales (Brumath-Mommenheim-Bernolsheim, Fegersheim-Lipsheim et Kogenheim) sont également cadrées : 100 ha maximum chacune.

Les 21 nouveaux sites de développement économique ont une taille limitée à 20 ha. Toutefois, dans l'optique de favoriser la desserte multimodale, cette superficie peut être portée à 60 ha maximum lorsqu'une desserte fine en transports en commun est envisagée.

Enfin, les sites communaux de desserrement des

activités artisanales ou commerciales ne peuvent dépasser l'enveloppe foncière de 5 ha environ.

Les orientations du SCOTERS valident ainsi une **complémentarité géographique** des zones d'activités, avec une concentration importante autour de l'agglomération strasbourgeoise, mais également l'existence d'au moins une zone intercommunale par communauté de communes. La **vocation de territoire métropolitain, polarisateur d'emplois et de services** notamment au sein des zones d'activités, est donc encouragée, particulièrement par la localisation de la **moitié des nouveaux sites de développement économique dans la CUS**.

Toutefois, l'**irrigation sur l'ensemble du territoire** est également favorisée par la désignation d'un site par intercommunalité. L'armature urbaine du SCOTERS n'est cependant pas suivie pour cette orientation, les implantations ne se situant pas obligatoirement dans les niveaux hauts de la hiérarchie (bourgs centres, communes bien desservies par les TC).

Au-delà de cette répartition spatiale, les **complémentarités économiques et de spécialisations éventuelles ne sont pas abordées**, hormis sur les sites de développement métropolitains aux fonctions clairement définies.

Par ailleurs, en parallèle à cette répartition des zones d'activités économiques, le DOG organise également en partie le **partage des équipements et services au sein de l'armature urbaine**. Il préconise ainsi de « développer (création ou renforcement) de **nouveaux secteurs de services et d'emplois au sein des pôles urbains de la première couronne strasbourgeoise** », à proximité de points qui constituent des nœuds potentiels de transports en commun : les gares de Hoenheim, Lingolsheim et d'Ostwald ainsi que le futur arrêt du TSPO à Eckbolsheim. Cette orientation n'a pas encore eu réellement l'opportunité d'être appliquée.

D'autre part, le DOG privilégie la localisation des équipements dans les bourgs centres. Le suivi de cette orientation est difficile, faute d'indicateurs et de données régulières.

Orienter l'implantation des sites générateurs de transports de marchandises importants et conforter le port comme plateforme logistique

⊙ Sites générateurs de transports de marchandises

Le SCOTERS préconise que les activités économiques génératrices de transports de marchandises importants, parmi lesquelles la logistique prend une part prépondérante, soient localisées en fonction de la présence d'une voie d'eau et/ou du réseau ferré.

Aucun nouveau site majeur dans ce domaine n'a été créé depuis 2006, si ce n'est la future plateforme départementale de Brumath-Bernolsheim-Mommenheim en cours de réalisation. Celle-ci mène une réflexion autour de sa desserte multimodale, notamment ferrée.

⊙ Port de Strasbourg

Parallèlement, le **port de Strasbourg a conforté son activité logistique**. Avec un trafic fluvial de 9,2 millions de tonnes en 2010, il se positionne au 2^{ème} rang des terminaux intérieurs français et au premier du Rhin Supérieur, même si l'ensemble du trafic fluvial du Rhin Supérieur ne représente que 14 % du trafic rhénan total.

Principaux ports fluviaux français (2010)	Trafic conteneur tous modes (EVP)	Vrac fluvial (tonnage)
Paris	365 252	20 586 200
Strasbourg	360 938	9 220 795
Lyon	155 631	1 132 024
Lille	71 454	1 457 873
Principaux ports du Rhin supérieur (2009)	Trafic conteneur tous modes (EVP)	Vrac fluvial (tonnage)
Karlsruhe ^a	22 946	6 457 027
Kehl	14 999	3 886 636
Colmar	8 060	607 785
Mulhouse	122 263	4 938 640
Bâle	78 285 ^b	6 443 688

a. Données 2008
b. Trafic fluvial uniquement
Source : Ports

Le transport fluvial strasbourgeois est dopé par le trafic de conteneurs, bien qu'il ne figure que 9,6 % de l'ensemble des tonnages fluviaux du port (en 2010). Il connaît une croissance continue et rapide, qui a résisté même en période de crise : +1,7 %

entre 2008 et 2009 et +25 % de 2009 à 2010. Pour répondre à une demande croissante, des **opérations de grande envergure ont été réalisées récemment** sur le terminal Nord de Strasbourg, telles que l'agrandissement de la plateforme et l'installation d'un nouveau portique.

Les enjeux économiques et logistiques semblent désormais porter sur le lien entre le port et les différentes zones d'activités du territoire (connexion de/à l'Hinterland, densité du marché local) ainsi qu'avec le développement urbain de la région de Strasbourg. Le port regroupe effectivement 320 entreprises et 11 000 emplois situés sur l'axe de développement urbain majeur pour l'agglomération, en direction de Kehl. La recherche de solutions partagées apparaît de plus en plus urgente pour concilier le développement des activités portuaires et le développement urbain (présence d'une main d'œuvre adaptée, de services, cadre de vie...).

Localiser les activités commerciales

⊙ Rappel des objectifs du SCOTERS en matière commerciale :

- Les grandes zones commerciales, les grandes surfaces commerciales et ensembles commerciaux doivent être implantés soit dans les pôles urbains, soit dans les secteurs bien desservis par les transports en commun.
- Tout nouveau commerce d'une surface de vente supérieure à 6 000 m² (soit en tant qu'ensemble commercial ou nouveau pôle) devra être implanté dans l'espace métropolitain ou les bourgs centres.
- Les autres commerces soumis à autorisation doivent être implantés en priorité dans les pôles urbains ou dans les secteurs bien desservis par les transports en commun.
- Aucune extension des secteurs commerciaux de Mundolsheim/Lampertheim/Vendenheim et de Fegersheim ne doit être réalisée.

⊙ Localisation des pôles commerciaux par rapport à l'armature urbaine

L'analyse des décisions de CDEC⁶ (seuil 300 m²) puis de CDAC⁷ (seuil 1 000 m²) depuis 2006 permet d'évaluer le développement d'une offre commerciale structurante depuis la mise en place du SCOTERS. 62 dossiers ont été accordés sur le territoire, concernant environ 100 000 m² de surface. Seuls 3 d'entre eux ont concerné des villages pour 3 000 m² : l'ensemble commercial et le Lidl de Wiwersheim, l'extension du Super U de Bernolsheim. Les autres autorisations se sont réparties entre **l'espace métropolitain (35 %), les bourgs centres**

(20 %) et les communes bien desservies par les TC (42 %) confirmant ainsi l'orientation du SCOTERS et l'implantation en lien avec l'armature urbaine.

Les surfaces autorisées se partagent entre **un tiers** (près de 30 000 m²) qui seront implantées sur les communes **hors CUS** (notamment dans les C.C. de Brumath, de la Basse-Zorn et de Gambsheim-Kilstett), et les **deux autres tiers au sein de la CUS** (près de 70 000 m²).

L'évolution des surfaces autorisées par année indique qu'elles n'ont pas évolué à l'identique entre le territoire de la CUS et le reste du SCOTERS :

- Hors CUS : le pic de m² autorisés se situe dans les années 2006-2007 (9 000 m²/an en moyenne), pour baisser considérablement ensuite et rester à un niveau relativement bas jusqu'en 2011 (1 500 à 4 800 m²/an). **L'équipement commercial du territoire hors CUS est moderne et permet de répondre aux besoins des habitants.**
- CUS : le pic de m² autorisés se situe en 2006 et dans les années 2009-2010 (14 000 à 15 000 m²/an). Suite à l'ouverture de Rivitoile, de nouveaux projets commerciaux ont pu voir le jour, notamment pour moderniser le centre-ville et les pôles existants.

En termes de format, l'essentiel des surfaces autorisées depuis 2006 concerne des projets de parc d'activités commerciales, c'est-à-dire, des ensembles de moyennes surfaces spécialisées généralement implantées en périphérie ou en entrée de ville. Ce type d'implantation représente près de 71 % des surfaces autorisées hors CUS et 66 % sur la CUS alors même que l'offre de centre-ville et de proximité représente respectivement 20 % et 30 %.

⊙ Implantations supérieures à 6 000 m²

Cette orientation du DOG soulève la **question du seuil de surface de vente** à prendre en compte dans le cadre d'une stratégie de territoire : en effet, l'impact de 6 000 m² peut varier très fortement suivant le contexte dans lequel ils sont implantés.

Par ailleurs, ce seuil paraît élevé. En effet, 6 000 m² de surface de vente correspondent à la surface d'un pôle de taille intermédiaire qui rayonne à l'échelle intercommunale ou d'interquartiers. Ainsi, si les 6 000 m² de surface de vente correspondent à l'implantation d'un hypermarché et d'une petite galerie marchande en entrée de centre-bourg, ils peuvent bouleverser durablement le commerce préexistant en centre-ville.

Ce seuil a toutefois servi de cadre lors de l'instruction des demandes en CDAC.

6. Commissions Départementales d'Équipement Commercial

7. Commissions Départementales d'Aménagement Commercial (depuis 2009)

⊙ **Autres commerces soumis à autorisation⁸**

Toute nouvelle surface (ou ensemble commercial de plus de 1 000 m² de surface de vente) devra être implantée dans les pôles urbains (y compris en centre-bourg) ou les secteurs bien desservis par les transports en commun.

Au vu des autorisations délivrées depuis 2006, cette règle a permis de confirmer la structuration de l'armature commerciale et de limiter le développement du tissu commercial diffus.

⊙ **Extension éventuelle des secteurs commerciaux de Mundolsheim/Lampertheim/Vendenheim et de Fegersheim**

Cette orientation permet deux interprétations possibles : soit aucun m² ne peut être créé au sein de ces polarités, soit aucune extension du périmètre global du pôle n'est possible, mais une densification des surfaces existantes est envisageable.

C'est cette seconde interprétation qui a servi aux différents services pour l'application du SCOTERS au cours des six années de vigueur du document. C'est ainsi que 16 000 m² et 990 m² ont été autorisés, respectivement dans la zone commerciale Nord et à Fegersheim.

Il faut noter que ces pôles commerciaux nécessitent une modernisation/restructuration des surfaces commerciales au vu de l'évolution des modes de consommation et de vie.

La **stratégie globale du SCOTERS**, reposant sur ces quatre orientations, est donc **peu détaillée dans le domaine commercial**. Pour autant, ces leviers réglementaires ont été **utilisés régulièrement comme cadrage** de l'argumentation des CDAC au cours des années d'application du SCOTERS. Ils sont donc apparus comme **nécessaires pour une répartition cohérente du commerce** sur le territoire du SCOTERS.

Il apparaît cependant nécessaire de cibler plus précisément les polarités commerciales de la région strasbourgeoise pour mieux organiser leur impact sur le territoire. Pour ce faire, **l'élaboration d'un Document d'Aménagement Commercial permettrait de faire émerger une vision plus lisible de la question commerciale** à l'échelle du SCoT, en lien avec les territoires voisins, y compris allemands.

C'est notamment le rôle de la réflexion menée actuellement par le groupe « Economie » du SCOTERS, visant l'élaboration d'un DAC, que de répondre à cette lacune.

A noter qu'un SCoT incorporant les éléments de la loi

8. Au titre de la législation relative à l'urbanisme commercial, c'est-à-dire les activités dont la surface de vente est égale ou supérieure à 1 000 m².

portant Engagement National pour l'Environnement dite « Grenelle 2 », se doit d'ailleurs de comporter un DAC dans le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO, art. L122-1-9 du Code de l'Urbanisme). Le DOO définit alors les objectifs relatifs à l'équipement commercial et artisanal et aux localisations préférentielles des commerces, alors que le DAC précise la localisation des zones d'aménagement commercial, dans une optique d'aménagement du territoire et de développement durable, permettant notamment d'avoir une vision sur une hiérarchisation des polarités commerciales, mais aussi sur le devenir des grandes zones commerciales actuelles voire futures.

Faire évoluer le partage du développement économique dans le SCOTERS ?

⊙ **De nouvelles thématiques à prendre en compte**

La loi portant Engagement National pour l'Environnement dite « Grenelle 2 » impose de nouvelles thématiques à intégrer dans les SCoT. Le PADD d'un SCoT mis en conformité avec la loi ENE se doit de fixer les objectifs des politiques publiques dans de nouveaux domaines, tels que le **développement touristique et culturel**, ainsi que le **développement des communications électroniques**.

Si le SCOTERS en vigueur **intègre d'ores et déjà ces thématiques** (PADD, Chapitres I-4, II – 9 pour les communications électroniques, Chapitre I – 7 pour la culture et le tourisme), **de nouveaux outils peuvent lui donner davantage de prises** dans ces domaines. Dans un contexte où la qualité du cadre de vie et de l'offre de services aux habitants a de plus en plus de poids dans la localisation des entreprises et donc du dynamisme économique, le SCOTERS a sans doute une carte à jouer au vu de l'image attractive dont il jouit pour attirer une population résidentielle et touristique.

Ainsi, pour la question des communications électroniques, le DOO a désormais la possibilité de subordonner l'ouverture à l'urbanisation de nouvelles zones à des critères de qualité renforcés en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques. Le SCoT valorise alors la couverture numérique comme un facteur d'attractivité économique.

⊙ **Dépasser la seule spatialisation des ZA ?**

Au-delà des orientations clairement identifiées par le DOG actuel ou la loi Grenelle 2, d'autres dimensions peuvent participer au partage du développement

économique au sein du territoire. Pour autant, l'approche du développement économique du document actuel est essentiellement fondée sur une **stratégie quantitative et de planification de l'offre en terrains spécialisés**. Cette culture du zoning cantonne donc en grande partie la réflexion économique aux seules zones d'activités. **L'ensemble de la sphère économique n'est donc pas couvert** : lors de l'approbation du SCOTERS, un tiers seulement des emplois était situé dans des ZA.

Cette limite du SCOTERS tient notamment de deux éléments :

- Les **aspects économiques qui ne sont pas transposables spatialement** n'ont pas été repris par le document, dont la vocation première est la planification d'espaces, la localisation. Les volontés ayant pu être inscrites dans un PADD n'ont pas toujours pu trouver de levier possible dans un DOG !
- Il persiste une **réticence à vouloir imposer un cadre réglementaire trop contraignant** dans un domaine où l'incertitude est forte, les évolutions rapides et dépendantes des contextes nationaux et mondiaux. Le **souci d'adaptation au plus près des besoins exprimés est ainsi permanent**.

La difficulté du SCOTERS dans le domaine économique est qu'il doit **conjuguer des temporalités différenciées** entre celles du planificateur (15-20 ans), de l'aménageur (3 à 10 ans) et de l'entrepreneur (6 mois à 2 ans + visibilité moyen-long termes), dans un domaine exposé aux retournements des cycles économiques.

Malgré tout, une prise en compte de l'ensemble de la sphère économique semble nécessaire dans une optique d'évolution du projet global et durable du territoire dépassant le court terme de chaque acteur.

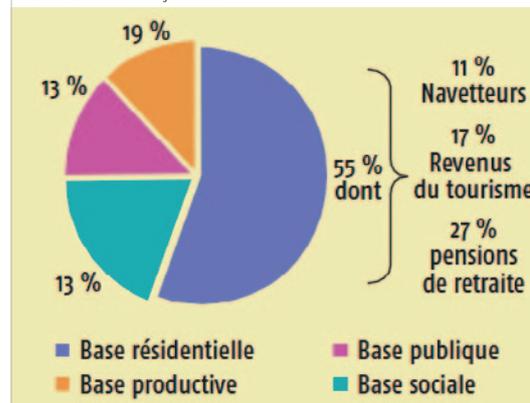
🕒 L'intégration des différentes composantes du dynamisme économique

Le **territoire tire avant tout son développement de sa capacité exportatrice**. Les revenus de base, obtenus en contrepartie des biens et services produits localement et vendus à l'extérieur, irriguent le territoire et en insufflent le développement et une part de l'attractivité.

Dans un second temps, c'est la **circulation interne des revenus dans le territoire** qui permet, par la demande exercée localement, le **développement des emplois « domestiques »**. Dans un contexte de mobilité croissante, la présence de personnes disposant de revenus générés ailleurs se développe. Ces personnes sont principalement les résidents qui travaillent sur un autre territoire, les personnes retraitées et les touristes. Mais l'on peut également intégrer dans ces revenus ceux qui proviennent de

transferts sociaux (allocations familiales, chômage, prestations sociales diverses) et ceux qui proviennent de financements publics (administrations, éducation, affaires sociales). Cette économie résidentielle joue, au même titre que les revenus productifs, un rôle puissant de moteur de développement des territoires.⁹

SOURCE DES REVENUS À L'ÉCHELLE DES ZONES D'EMPLOI FRANÇAISES*



Source : d'après L.Davezies, 2003, in La Lettre du développement local, avril-mai 2009

« **Le développement de cette économie résidentielle constitue une ouverture des possibles pour le territoire.**¹⁰ » Alors que le développement territorial a longtemps fait référence à un modèle quasi-unique renvoyant les acteurs publics à la réalisation d'infrastructures de déplacement et à la création de zones d'activités, « l'identification de l'importance des revenus mobiles pour l'économie locale suggère que d'autres voies de développement sont possibles autour de cette perspective d'attraction et de fixation de revenus sur un territoire donné ».

Des territoires moins fournis en termes d'activités productives, de zones économiques spécialisées, peuvent ainsi s'appuyer sur la valorisation des avantages culturels, environnementaux, paysagers et patrimoniaux. Ainsi, un professeur qui s'installe dans un village perçoit un salaire qui provient de l'extérieur de la municipalité, mais consomme localement des biens et services qui stimulent à son tour l'économie locale et est créateur d'emplois.

Cette vision du développement économique mériterait donc une réflexion globale au sein de la région strasbourgeoise, en termes de positionnement, d'orientations stratégiques et d'actions coordonnées. Ces dernières pourraient alors viser le renforcement de l'attractivité résidentielle (et donc accroître le nombre de résidents et les revenus liés à leur présence) ou le développement des activités et des emplois dans la sphère « domestique » (et donc

9. Laurent DAVEZIES
10. Daniel BEHAR

valoriser la présence de résidents et de touristes), ce qui n'est pas sans conséquence sur les autres politiques sectorielles (ambition démographique et production de logements, déplacement et irrigation des territoires en offre de transports, services et équipements, diversité des fonctions métropolitaines...).

L'économie résidentielle représente une part non négligeable dans le dynamisme économique de la région. Elle regroupe ainsi la majorité des emplois dans la plupart des grandes métropoles françaises. **L'aire urbaine de Strasbourg** ne fait pas exception puisqu'elle concentre **37 % de ses emplois salariés privés** dans ce domaine, loin devant la sphère productive (24 %), l'économie des transports et la logistique (17 %), de la connaissance (14 %) et du tourisme, des loisirs et de la culture (8 %).

🕒 Vers une réflexion globale de l'attractivité économique

Le SCoT est un levier de visibilité pour les élus et le monde économique pour localiser le développement. Pour aller plus loin, traiter du développement économique dans le SCoT peut donc s'apparenter à interroger les politiques économiques locales et leur possible prolongement en matière **d'offres territoriale et spatiale**, mais aussi questionner les **composantes de la demande** (critères d'implantation d'entreprises, dynamiques démographiques et économiques locales et générales) **et les facteurs permettant d'accompagner, d'orienter ou de stimuler le développement et l'implantation** d'activités dans ses différentes dimensions.

Il s'agit dès lors d'intégrer le développement économique dans une **logique d'attractivité globale** du territoire et de développement urbain en mettant

l'accent sur l'insertion urbanistique et paysagère, sur la limitation des nuisances ou encore sur la capacité à renforcer l'armature urbaine.

Les stratégies d'implantation et de développement des entreprises dépendent d'un ensemble de facteurs divers, parmi lesquels, les éléments caractérisant **l'environnement de l'entreprise au sens large prennent une importance grandissante** par rapport aux facteurs classiques : l'offre territoriale en termes d'équipements, de loisirs, de qualité environnementale, davantage encore que vis-à-vis de critères économiques pour lesquels les entreprises seraient en situation de trouver des réponses un peu partout sur le territoire.

Par ailleurs, **l'évolution récente des modes de vie** semble donner de plus en plus de crédit à **l'émancipation du choix résidentiel des ménages** des contraintes de localisation liées à l'emploi : poids croissant des retraités, gain en flexibilité né des évolutions organisationnelles et techniques, orientation croissante des dépenses des ménages vers les services au détriment relatif des biens manufacturés... Nous irions ainsi vers une inversion du processus de détermination du lien emploi-résidence, dans lequel le **choix des ménages, sensibles au cadre de vie, deviendrait prépondérant et commanderait celui des activités et des emplois.**

Cette évolution suppose que la question économique, au même titre que d'autres clés d'entrée, soit également susceptible de venir réinterroger les autres dimensions du projet de territoire, dans un souci d'arbitrage entre dynamismes démographique et économique, consommation foncière, maintien de l'outil agricole et du cadre de vie.

Elements pour la conclusion :

🕒 L'emploi :

- Le poids du SCOTERS dans l'emploi départemental est relativement stable sur une longue période mais le taux de variation récent est parmi les plus faibles du Bas-Rhin.
- Près de 9 emplois sur 10, au sein du SCOTERS, se trouvent dans la CUS.
- Une évolution disparate de l'emploi salarié privé selon les territoires (gain hors CUS, perte dans la CUS)...
- ... et selon les secteurs d'activités : pertes importantes dans les domaines industriels et de l'intérim, gains dans la santé, le social, l'éducation, la culture et le tertiaire supérieur (essentiellement dans la CUS) ainsi que dans les transports et la logistique (particulièrement hors-CUS)

- Le commerce et la construction progressent hors CUS mais perdent davantage dans la CUS, à l'inverse de l'hôtellerie et la restauration.
- près d'un emploi par actif au sein du SCOTERS.
- un taux de chômage élevé à l'image des grandes villes françaises qui ont tendance à capter le sous-emploi des territoires.

🕒 Les zones d'activités :

- Près d'1/3 des emplois du territoire se situe dans des zones d'activités, d'où les orientations du document approuvé pour répartir au mieux les ZA sur le territoire.
- Des réalisations parmi les zones fléchées, mais également des localisations à revoir ou à

réorganiser, notamment pour cause de risques naturels ou de qualité environnementale.

- Une offre foncière disponible particulièrement réduite dans les ZA de la CUS et ne répondant pas forcément aux besoins (grandes parcelles, foncier évolutif en fonction des cycles de vie des entreprises...), concurrencée notamment par une offre importante dans le district de l'Ortenau (plus de 620 ha, dont environ 400 ha à Lahr).
- D'autres zones inscrites comme restant à localiser ne sont pas encore clairement définies. Cela signifie-t-il qu'il n'y a pas de besoins sur ces territoires ? La stratégie est-elle à revoir ?
- Un dispositif qui anticipe le chiffrage des objectifs de consommation foncière en matière économique.
- Une division par deux des consommations d'espace en ZA dans le SCOTERS entre 1976-2002 et 2002-2007, renforçant toutefois le poids de la région de Strasbourg dans le Bas-Rhin.
- Pour autant, les ZA semblent s'affranchir de l'armature urbaine du SCOTERS (NB : le pas de temps n'est pas le même !), le différentiel de consommation entre les niveaux hiérarchiques s'est nettement tassé.

⊙ **Les sites générateurs de transports de marchandises :**

- Le port de Strasbourg a été conforté comme plateforme logistique, par le biais d'investissements lourds en infrastructures internes. Les flux enregistrés ont confirmé une demande croissante dans le domaine.

⊙ **Les activités commerciales :**

- Environ 100 000 m² de surface commerciale ont été autorisées en CDEC/CDAC depuis 2006 sur le territoire du SCOTERS. L'espace métropolitain en regroupe un tiers, les bourgs centres un cinquième et les communes bien desservies près de la moitié, confirmant ainsi l'armature urbaine en lien avec les TC.
- L'équipement commercial hors CUS apparaît moderne et semble permettre de répondre aux besoins des habitants.
- Les projets de la CUS ont essentiellement eu pour l'objectif de moderniser le centre-ville et les pôles existants.
- Le seuil de 6 000m² de surface de vente semble devoir être réinterrogé, pour être adapté à une stratégie commerciale globale (effet de seuil et détournement de la règle ?).
- La rédaction de la règle concernant les zones commerciales nord et sud a pu poser des problèmes

Des pistes pour l'évolution du SCOTERS :

- Elaboration d'un Document d'Aménagement Commercial par le Groupe Economie pour une vision commune dans le domaine, en lien avec les problématiques urbanistiques.
- Adaptation de la règle des 6 000 m² pour mieux appréhender les dynamiques commerciales.
- Elaboration d'une stratégie globale des zones économiques à l'échelle du SCOTERS, plus large que la seule répartition géographique, en lien avec les problématiques urbanistiques, le redéploiement des solidarités fiscales ? Vers une réévaluation des sites initialement choisis mais remis en question par l'évolution (de la connaissance) de certaines contraintes ?
- Prolongement des objectifs de consommation foncière en ZA, déjà intégrés, par des réflexions sur la qualité urbaine de ces zones (densité, aménagement, fonctionnement...) dans le cadre de la mise en oeuvre.
- Développement de l'intégration des nouvelles thématiques instaurées par la loi Grenelle 2 : développement des communications numériques, développement touristique et culturel ?
- Réflexion interSCoT sur une thématique

économique s'affranchissant des périmètres institutionnels.

- Elargissement des orientations sur le développement économique au-delà de la seule dimension spatiale des zones d'activités. Requestionner l'attractivité générale du territoire par ce biais, en intégrant sa dimension transversale : les facteurs d'attractivité économique appartiennent également à d'autres domaines : accessibilité, formations, parc de logements diversifié, cadre de vie...
- Questionnement de certaines logiques de filières nécessitant certaines proximités spatiales ? Plus largement, approfondir l'intégration de la filière logistique au sein du SCoT, comme espace de transition entre les systèmes de transport, notamment la distribution urbaine et en lien avec l'évolution du commerce.



Assurer une gestion économe de l'espace

L'esprit du SCOTERS

Le SCOTERS a pour objectif de garantir le bon fonctionnement du territoire et, pour ce faire, l'optimisation du foncier. Pour limiter l'étalement urbain, le document donne ainsi la priorité au renouvellement urbain, à la maîtrise des zones d'extension urbaine et à la construction dans toutes les opérations d'au moins 25 % d'habitat intermédiaire (économe en espace). Le partage du développement économique

et son optimisation vise également à maîtriser la consommation foncière.

Sont dès lors ambitionnés, la préservation des terres agricoles les plus fertiles, le maintien de l'outil économique agricole, mais également l'optimisation des coûts des réseaux et une meilleure gestion des équipements collectifs.

Rappel des objectifs du SCOTERS :

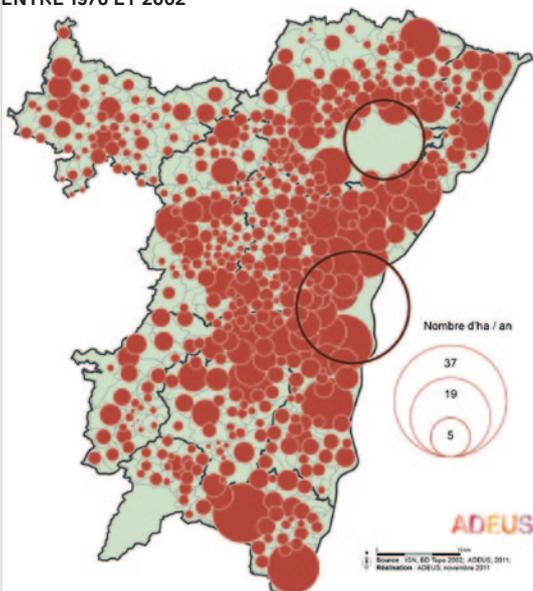
- Optimiser le foncier pour limiter l'étalement urbain.
- Maintenir l'outil agricole en préservant notamment les terres agricoles les plus fertiles.
- Maintenir ou constituer une ceinture paysagère d'agglomération.
- Prévenir les risques naturels.

Quelle consommation foncière au cours des dernières années ?

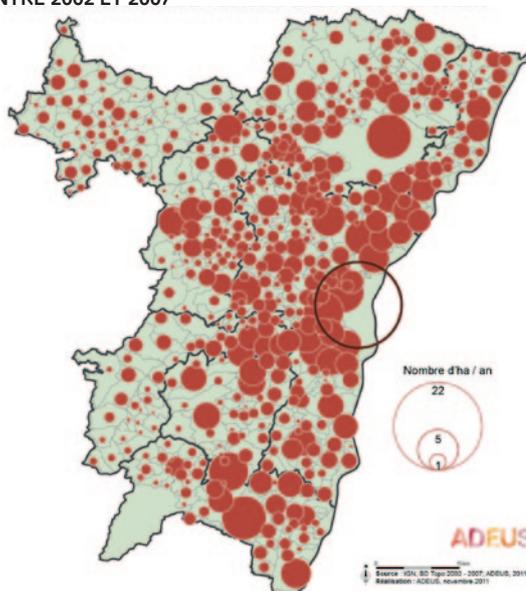
Dans le département du **Bas-Rhin**, environ **310 hectares** ont été urbanisés **chaque année en moyenne entre 2002 et 2007** pour des zones mixtes (habitat, équipements...) ou d'activités. Cette consommation est donc en **recul de 40 %** environ, par rapport à la moyenne des années 1976-2002, où

520 ha environ étaient utilisés chaque année. La dynamique départementale est également suivie sur le territoire du **SCOTERS**. La **consommation foncière annuelle moyenne** est effectivement passée **de 203 ha à 120 ha** sur les mêmes périodes (-41 %). La consommation du territoire du SCOTERS représente ainsi 38 % de la consommation foncière annuelle moyenne du Bas-Rhin entre 2002 et 2007 (39 % sur la période précédente).

LA CONSOMMATION FONCIÈRE ANNUELLE TOTALE ENTRE 1976 ET 2002



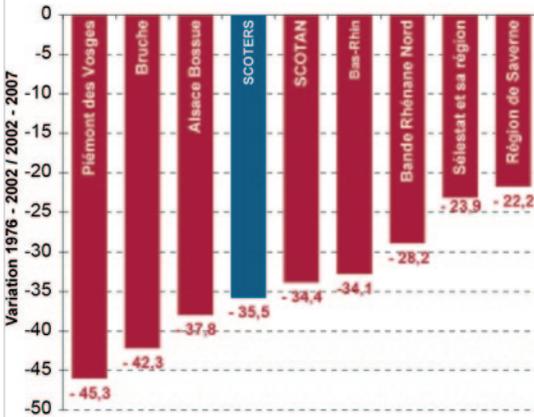
LA CONSOMMATION FONCIÈRE ANNUELLE TOTALE ENTRE 2002 ET 2007



Quelle consommation foncière en tissu mixte ?

Concernant strictement le **tissu mixte**, c'est-à-dire, hors zones d'activités, **86 ha** ont été utilisés en moyenne chaque année, entre 2002 et 2007, soit une **baisse de 35,5 %** par rapport à la période 1976-2002 (133 ha). Ce recul est globalement équivalent à celui de l'ensemble du territoire départemental.

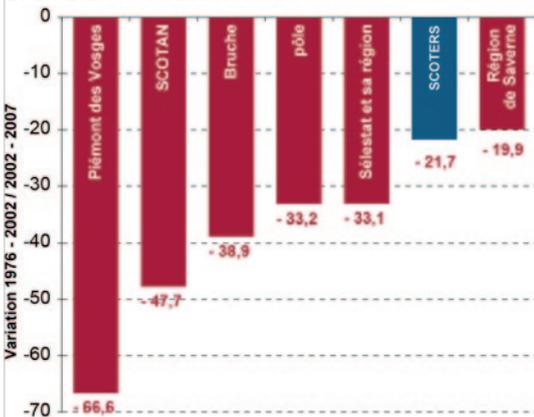
VARIATION DU NOMBRE D'HECTARES CONSOMMÉS CHAQUE ANNÉE ENTRE LES PÉRIODES 1976-2002 ET 2002-2007 HORS ZA



Source : IGN - ADEUS

Concernant l'armature urbaine des SCoT, de fortes disparités existent entre les niveaux les plus hauts de la hiérarchie. La consommation foncière dans les pôles a ainsi **beaucoup moins baissé dans l'Espace métropolitain du SCOTERS (-22 %)** que dans la plupart des villes moyennes des autres territoires. Seule l'agglomération de Saverne a moins baissé que l'Espace métropolitain (Strasbourg et 1ère couronne). A l'inverse, Obernai (Piémont des Vosges) a fortement réduit sa consommation foncière (-67 %).

VARIATION DU NOMBRE D'HECTARES CONSOMMÉS CHAQUE ANNÉE ENTRE LES PÉRIODES 1976-2002 ET 2002-2007 / PÔLES HORS ZA

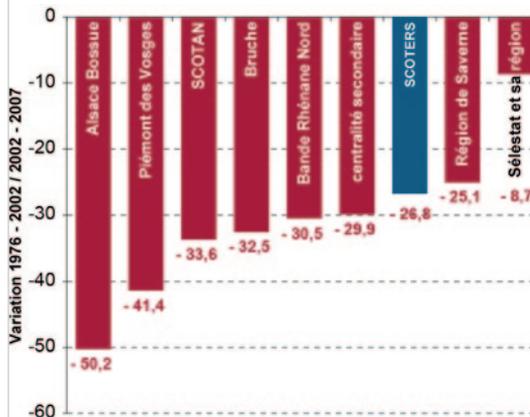


Source : IGN - ADEUS

Les **bourgs centres** se comportent comme la **moyenne** des niveaux équivalents d'armature urbaine dans le département (centralités secondaires) : -27 % contre -30 %.

Mais là encore, de fortes disparités apparaissent entre les territoires. Les centralités d'Alsace centrale poursuivent quasiment sur le même rythme leur étalement urbain, au contraire de l'Alsace Bossue et du Piémont qui ont divisé par 2 leur consommation.

VARIATION DU NOMBRE D'HECTARES CONSOMMÉS CHAQUE ANNÉE ENTRE LES PÉRIODES 1976-2002 ET 2002-2007 / CENTRALITES SECONDAIRES HORS ZA

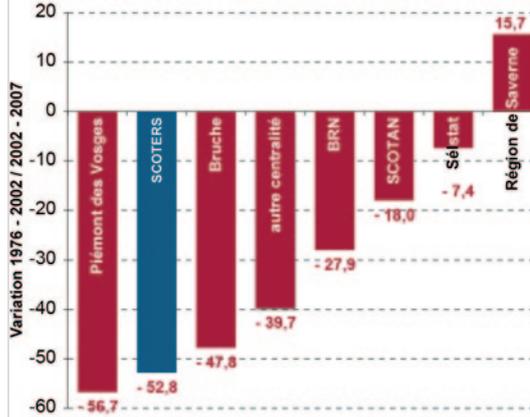


Source : IGN - ADEUS

Les **communes bien desservies** par les transports en commun ont vu leur consommation foncière **baïsser beaucoup plus fortement** qu'en moyenne dans les niveaux équivalents (autres centralités). Elles ont atteint l'objectif de division par 2 de leur consommation foncière, à l'image de celle du Piémont, voire de la Bruche.

Mais pour ce niveau d'armature, les écarts entre territoires sont encore plus marqués que pour les pôles principaux : on enregistre même une augmentation de l'extension urbaine dans la région de Saverne.

VARIATION DU NOMBRE D'HECTARES CONSOMMÉS CHAQUE ANNÉE ENTRE LES PÉRIODES 1976-2002 ET 2002-2007 / AUTRES CENTRALITES HORS ZA

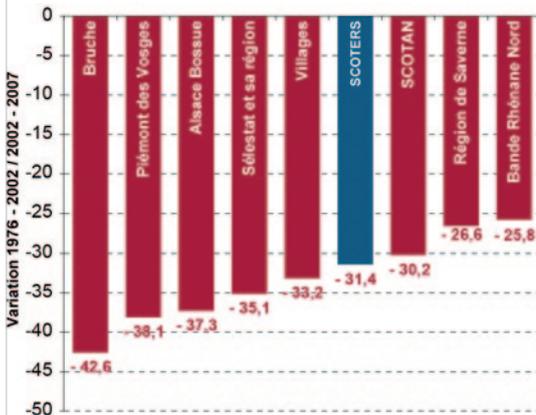


Source : IGN - ADEUS

ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DU SCOTERS

C'est pour le niveau bas de l'armature urbaine, les **villages**, que les écarts entre les territoires de SCoT sont les plus faibles. Tous les territoires ont noté une division comprise entre 2 et 4 de leur consommation. Le SCOTERS est quasiment dans la situation médiane : -31 %.

VARIATION DU NOMBRE D'HECTARES CONSOMMÉS CHAQUE ANNÉE ENTRE LES PÉRIODES 1976-2002 ET 2002-2007 / VILLAGES HORS ZA

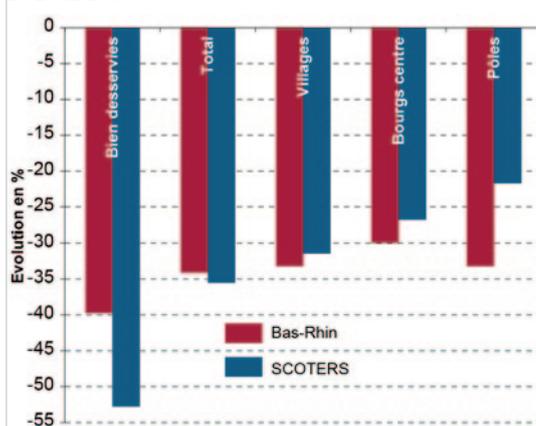


Source : IGN - ADEUS

La baisse de la consommation foncière a été plus faible dans le SCOTERS que dans l'ensemble du département pour tous les niveaux de l'armature sauf dans les communes bien desservies par les TC structurants.

Les écarts de la baisse de la consommation foncière entre les différents niveaux de l'armature urbaine sont moins resserrés dans le SCOTERS que dans les autres territoires : **la baisse de la consommation foncière a touché de manière moins uniforme les niveaux de l'armature urbaine du SCOTERS.**

VARIATION DU NOMBRE D'HECTARES CONSOMMÉS CHAQUE ANNÉE ENTRE LES PÉRIODES 1976-2002 ET 2002-2007



Source : IGN - ADEUS

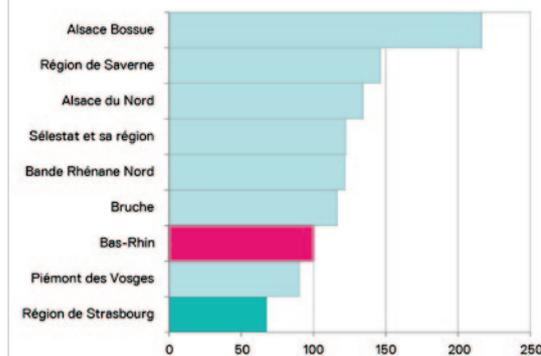
Entre 2002 et 2007, il a été consommé dans le SCOTERS 375 ha pour produire 14 326 logements.

C'est de loin le **territoire du département qui optimise le plus fortement son foncier**. Avec la moitié de la production de logements des territoires de SCoT du Bas-Rhin, c'est le **territoire le plus dynamique**.

L'espace métropolitain du SCOTERS rassemble près d'un logement produit sur deux dans le SCoT pour moins de 20 % du foncier consommé. Ceci fait de Strasbourg et sa première couronne le territoire qui optimise le mieux son foncier dans l'ensemble du Bas-Rhin.

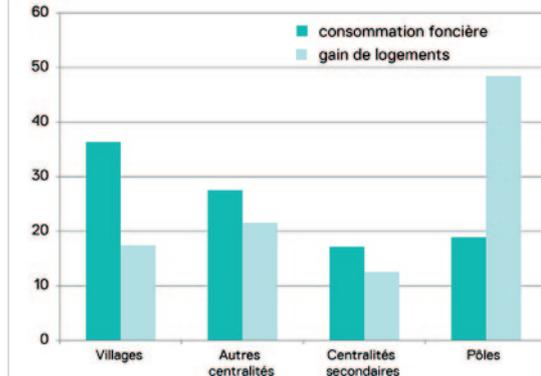
Les villages, quant à eux, ne produisent qu'un peu moins de 20 % des logements, alors même qu'ils consomment plus de 35 % du foncier du territoire.

CONSOMMATION FONCIÈRE PAR LOGEMENT PRODUIT, 2002-2007



Source : IGN - SITADEL - ADEUS

PART DANS LA CONSOMMATION FONCIÈRE ET DANS LA PRODUCTION DE LOGEMENTS, 2002-2007



Source : IGN - SITADEL - ADEUS

Pour autant, si l'optimisation foncière est la plus vertueuse, les situations sont relativement disparates selon les territoires.

Par ailleurs, cette consommation foncière a été enregistrée sur une période où le niveau de construction neuve n'atteignait pas les objectifs actuels de production.

Si les objectifs de construction avaient été atteints, en utilisant la même densité de production, **il aurait été consommé environ 40 ha supplémentaires chaque année.**

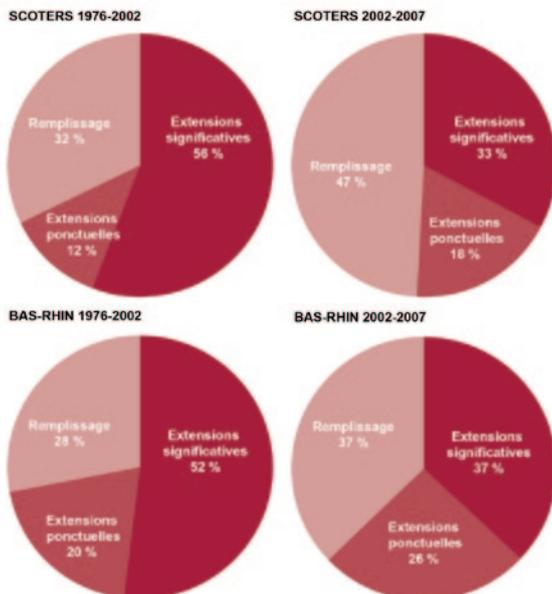
EVOLUTION DE LA CONSOMMATION FONCIÈRE ANNUELLE EN TISSU MIXTE PAR INTERCOMMUNALITÉ

	1976-2002 (ha)	2002-2007 (ha)	Variation (%)
CC Ackerland	2,6	1,1	-58,6
CC Châteaux	2,9	1,4	-51,6
CC Basse-Zorn	8,2	4,3	-46,9
CC Région de Brumath	8,4	4,8	-43,0
CUS	65,5	38,7	-41,0
CC Pays de la Zorn	8,7	5,7	-34,6
CC Benfeld et environs	8,2	5,6	-31,0
CC Porte du Vignoble	5,5	3,9	-29,1
CC Pays d'Erstein	6,0	4,6	-23,0
CC Kochersberg	11,1	9,0	-18,9
CC Gamsheim-Kilstett	2,2	1,9	-13,0
CC Rhin	4,2	5,0	19,8
SCOTERS	134	86	-35,5
SCOTERS hors CUS	128	82	-30,3
BAS-RHIN	367	245	-34,1

Source : IGN - ADEUS

Comment ce foncier a-t-il été consommé ?

LOCALISATION DE LA CONSOMMATION FONCIÈRE EN TISSU MIXTE PAR RAPPORT AU TISSU BÂTI



Source : IGN - ADEUS

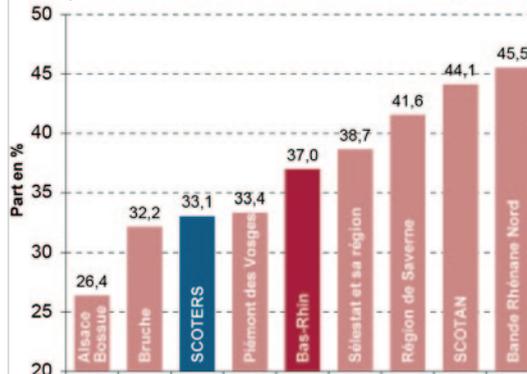
Entre les deux périodes (1976-2002 et 2002-2007), on assiste à une **évolution importante sur le territoire du SCOTERS, quant à la localisation de la consommation foncière** par rapport au tissu existant : **le remplissage interstitiel enregistre une croissance conséquente**, de 32 % à 49 % de l'urbanisation nouvelle du SCOTERS.

Au contraire, les extensions significatives qui étaient nettement majoritaires entre 1976 et 2002, ne représentent plus qu'1/3 entre 2002 et 2007.

Le territoire du SCOTERS amplifie ainsi les dynamiques enregistrées sur l'ensemble du département.

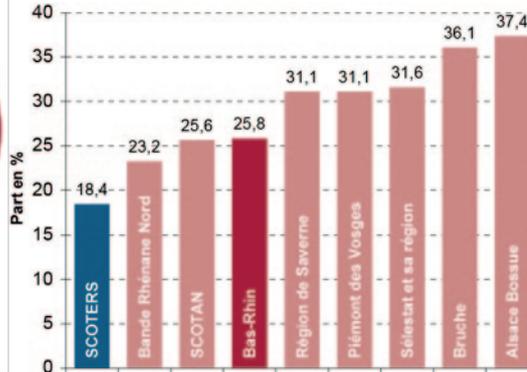
Dès lors, **le SCOTERS fait partie des territoires du Bas-Rhin où l'on a le moins procédé par grandes extensions** ou par extensions plus ponctuelles.

PART DES EXTENSIONS SIGNIFICATIVES DANS LE TISSU MIXTE, 2002-2007



Source : IGN - ADEUS

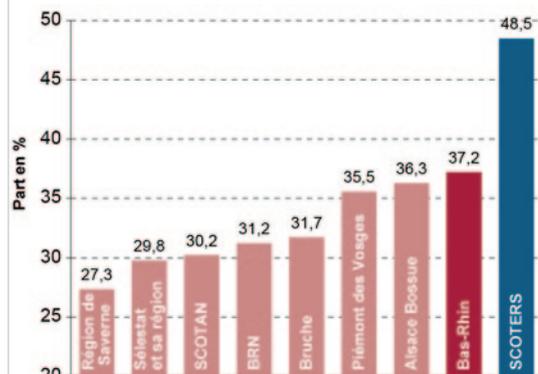
PART DES AUTRES EXTENSIONS DANS LE TISSU MIXTE, 2002-2007



Source : IGN - ADEUS

ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DU SCOTERS

PART DU REMPLISSAGE INTERSTITIEL HORS ZA, 2002-2007



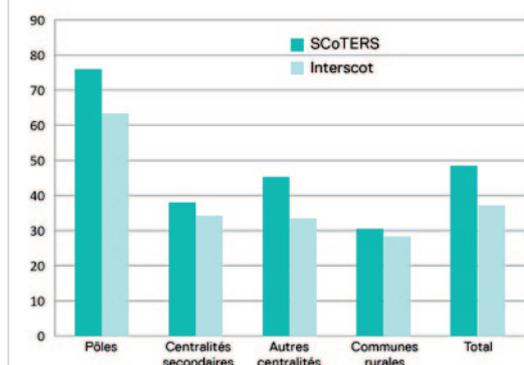
Source : IGN - ADEUS

C'est également le **seul territoire où la part du remplissage dans le tissu mixte est aussi importante** (près de la moitié).

Ceci s'explique par le caractère fortement urbain du SCOTERS. Ainsi, dans l'espace métropolitain (Strasbourg et 1^{ère} couronne), la part de l'urbanisation dans le tissu existant dépasse les 75 % (les pôles principaux des autres SCoT du Bas-Rhin dépassent légèrement les 60 %).

Par ailleurs, quel que soit le niveau de l'armature urbaine observée, la part de l'urbanisation qui s'effectue dans le tissu existant est toujours supérieure à la moyenne du département.

PART DU REMPLISSAGE DANS LA CONSOMMATION FONCIÈRE, 2002-2007



Source : IGN - ADEUS

Quelles densités ont été produites par cette consommation foncière ?

La densité considérée ici est une **densité brute**. C'est le rapport entre le nombre de logements et l'estimation de l'ensemble de la tâche urbaine, hors zone d'activités. Elle tient compte du nombre de logements sur un territoire mais aussi de tous les équipements nécessaires à toute agglomération humaine.

Dans le Bas-Rhin, la densité brute des logements continue de s'accroître : elle atteint 15,65 logements à l'hectare en 2007. En 5 ans (2002-2007), **elle a augmenté plus rapidement que durant la période précédente** qui couvrait 26 ans.

Si cette augmentation peut paraître faible, elle correspond tout de même à une « économie » de 750 ha sur 5 ans sur l'ensemble du département.

Année	Densité brute des logements dans le Bas-Rhin
1976	14,93
2002	15,28
2007	15,65

Source : IGN - SITADEL - ADEUS

Concernant le territoire du **SCOTERS**, la **densité brute des logements a également augmenté**. Cette croissance semble toutefois, au contraire du reste du Bas-Rhin, avoir suivi le même rythme au cours des 2 périodes.

Environ 200 ha ont ainsi été « économisés » au sein du SCOTERS¹¹.

Année	Densité brute des logements dans le SCOTERS
1976	21,85
2002	23,08
2007	23,44

Source : IGN - SITADEL - ADEUS

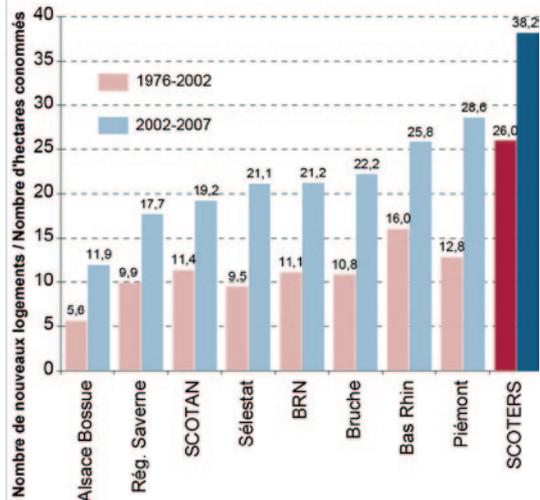
A l'inverse de la densité brute qui considère l'ensemble des logements et la tâche urbaine hors ZA, la **densité marginale** ne prend en compte que les nouveaux logements et l'urbanisation nouvelle. La densité marginale des logements progresse quel que soit le territoire de SCoT.

Si elle semble avoir augmenté plus fortement dans le Piémont des Vosges, la Bruche et le territoire de Sélestat, en valeur absolue, **l'augmentation de la densité marginale dans le SCOTERS n'est pas négligeable : +12 logements par hectare.**

L'urbanisation nouvelle entre 2002 et 2007 représente **environ 38 logements par hectare** en moyenne.

¹¹ Si la densité était restée la même qu'à la fin de la période précédente, il aurait fallu 200ha de plus pour construire le même volume de logements que celui réalisé lors de la dernière période.

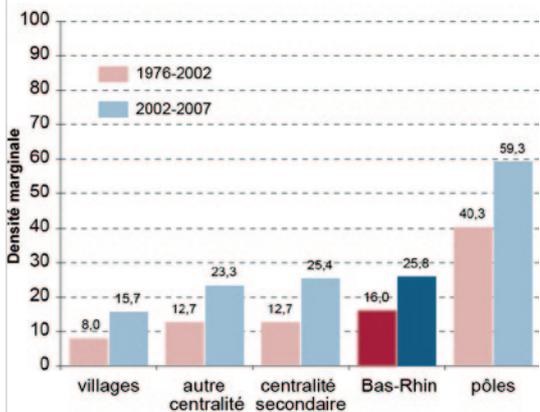
DENSITÉ MARGINALE PAR TERRITOIRE DE SCOT EN 1976-2002 ET 2002-2007



Source : IGN - SITADEL - ADEUS

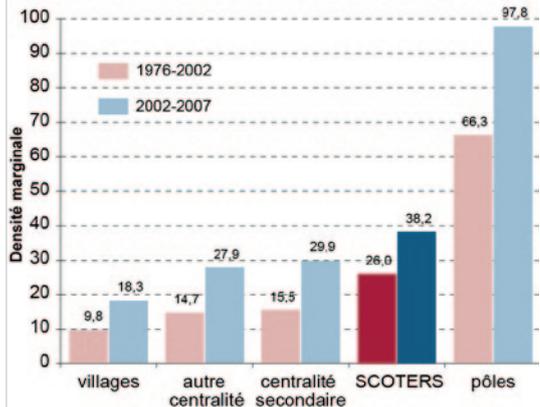
Cette densité marginale a augmenté dans tous les niveaux de l'armature urbaine, que ce soit dans le Bas-Rhin ou au sein du SCOTERS.

DENSITÉ MARGINALE PAR NIVEAU D'ARMATURE BAS-RHIN 1976-2002 ET 2002-2007



Source : IGN - SITADEL - ADEUS

DENSITÉ MARGINALE PAR NIVEAU D'ARMATURE SCOTERS 1976-2002 ET 2002-2007



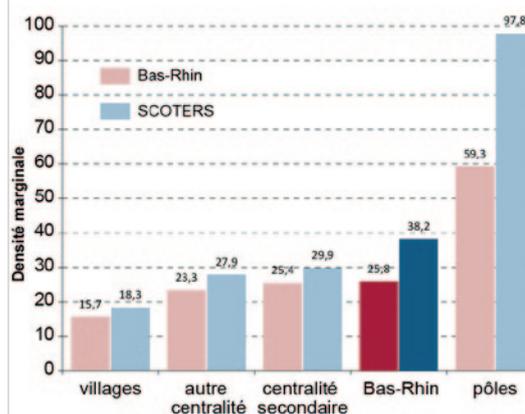
Source : IGN - SITADEL - ADEUS

En valeurs relatives, l'évolution a été la plus rapide là où la densité était la plus faible : les villages ont ainsi doublé quasiment leur densité marginale. La typologie de logements construits explique en partie cette évolution avec un développement fort de la production d'habitat collectif jusque dans les villages.

En valeurs absolues, les pôles enregistrent une très forte évolution : +19 logements par ha dans le Bas-Rhin et même + 32 logements/ha dans l'espace métropolitain strasbourgeois. Strasbourg et sa 1ère couronne passent ainsi de 66 à 98 logts/ha en moyenne.

Les différences sont plus légères entre le SCOTERS et la moyenne bas-rhinoise sur les autres niveaux d'armature.

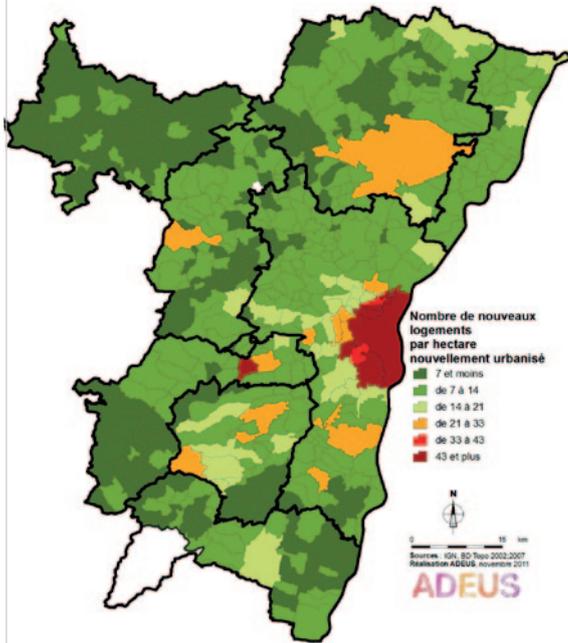
DENSITÉ MARGINALE PAR NIVEAU D'ARMATURE BAS-RHIN ET SCOTERS 2002-2007



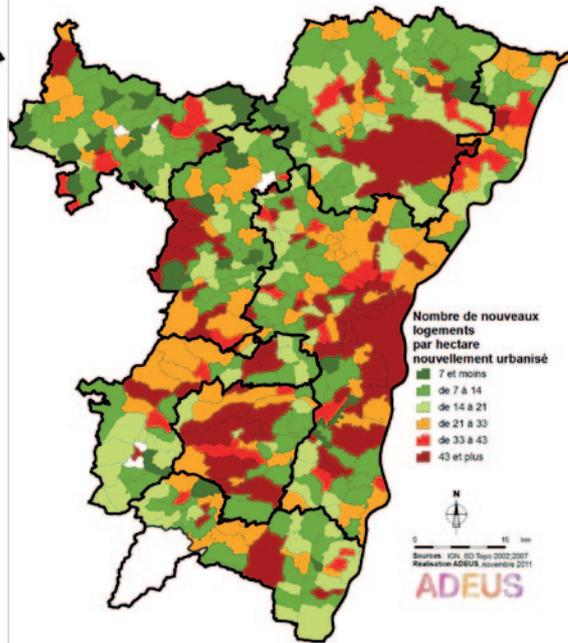
Source : IGN - SITADEL - ADEUS

ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DU SCOTERS

DENSITÉ MARGINALE DES LOGEMENTS ENTRE 1976 ET 2002



DENSITÉ MARGINALE DES LOGEMENTS ENTRE 2002 ET 2007



Quelle consommation foncière en zone d'activités ?

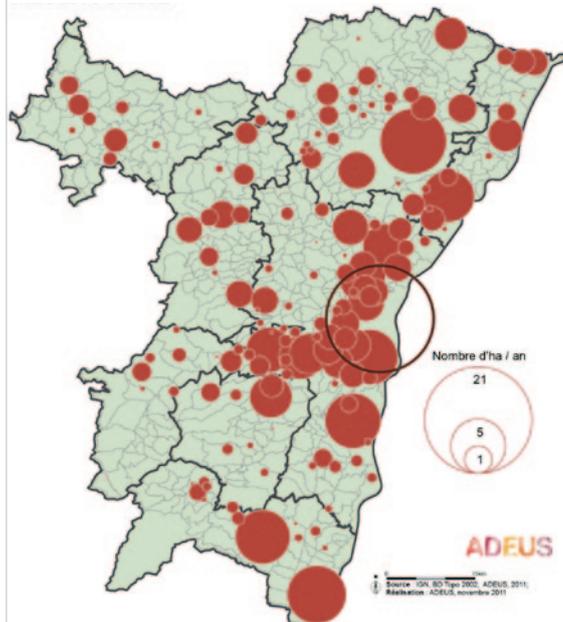
Dans le **Bas-Rhin**, entre 2002 et 2007, en moyenne, chaque année, 65 hectares ont été dédiés à la création ou l'extension des ZA.

Entre 1976 et 2002, la consommation annuelle était de 153 hectares. Cela représente une **baisse de**

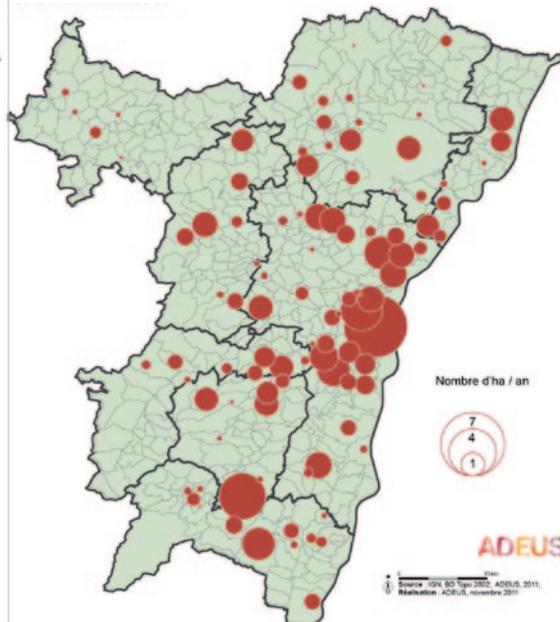
60 %, deux fois plus importante que dans les zones mixtes (-34 %).

La zone d'activités était effectivement le mode d'urbanisation caractéristique notamment des années 1980 et 90. Les années récentes ont été moins concernées par l'ouverture de nouvelles zones, davantage au renouvellement ou au remplissage de celles existantes.

LA CONSOMMATION FONCIÈRE ANNUELLE EN ZONE D'ACTIVITÉS ENTRE 1976 ET 2002



LA CONSOMMATION FONCIÈRE ANNUELLE EN ZONE D'ACTIVITÉS ENTRE 2002 ET 2007



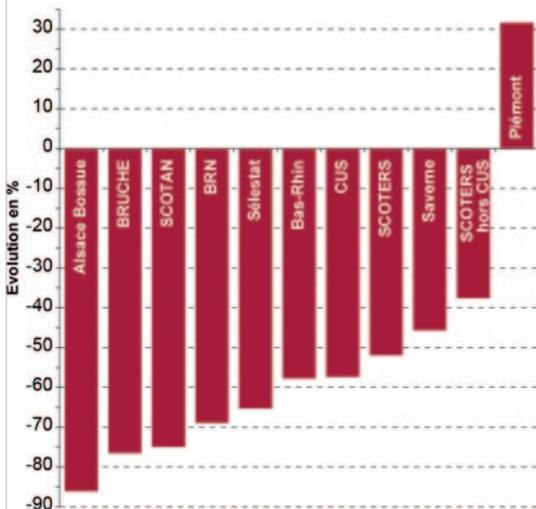
Le SCOTERS a suivi ces tendances : 34 hectares consommés chaque année après 2002 contre 70 auparavant (-52 %).

Périodes	Consommation annuelle moyenne		
	en zones mixtes	en ZA	Total
1976-2002	133,3 ha	69,8 ha	203,2 ha
2002-2007	86 ha	33,6 ha	119,6 ha
Variation	-35 %	-52 %	-41 %

Le SCOTERS fait partie des territoires où la baisse de la consommation en ZA a été la plus faible. Ceci s'explique notamment par sa vocation de territoire métropolitain, polarisateur d'emplois et de services notamment au sein de ses zones d'activités.

L'essentiel de l'utilisation de terrains d'activités s'est réalisé dans la CUS ou dans le Nord du SCOTERS. Pour autant, la baisse de consommation de foncier d'activités est nettement plus forte dans la CUS que dans le reste du SCOTERS.

ÉVOLUTION DE LA CONSOMMATION FONCIÈRE EN ZA PAR TERRITOIRE DE SCOT ENTRE 1976-2002 ET 2002-2007

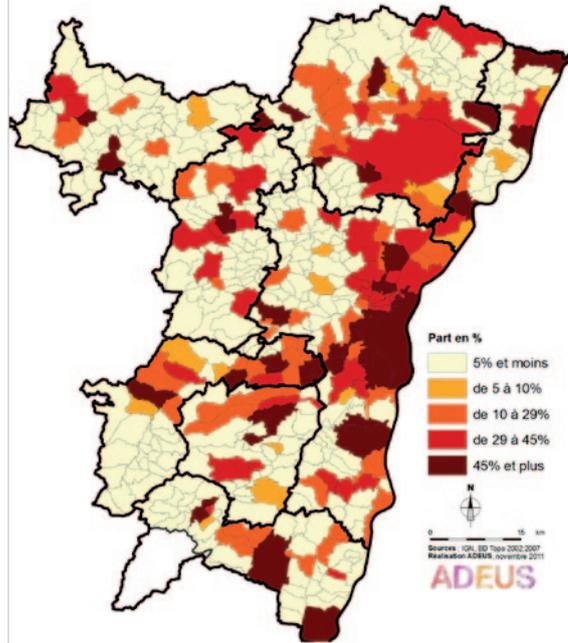


Source : IGN - ADEUS

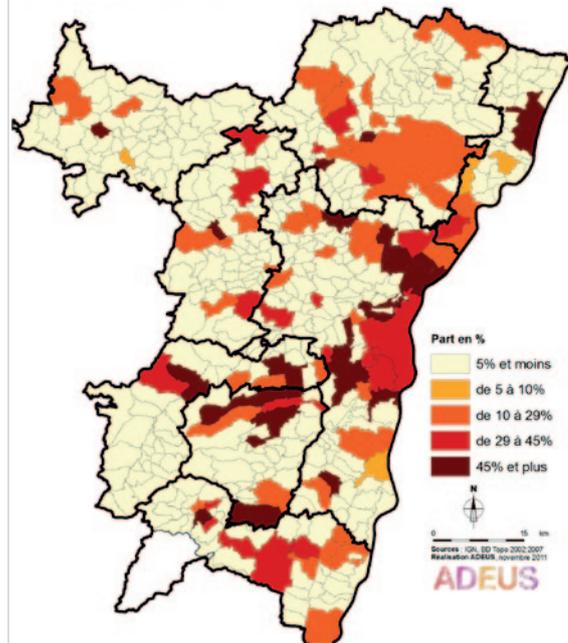
Dans le Bas-Rhin, 20 % de la consommation foncière entre 2002 et 2007 ont été dédiés aux zones d'activités. C'est moins que dans le SCOTERS qui accorde davantage de poids à l'activité économique dans ses extensions (28 %).

D'une manière générale, la part de l'activité en zone spécialisée est en net recul au profit du tissu mixte, bien que ce phénomène soit moins marqué dans la région de Strasbourg. La zone d'activités était effectivement le mode d'urbanisation phare des décennies précédentes, au même titre que les grands lotissements d'habitation.

PART DES ZA DANS LA CONSOMMATION FONCIÈRE ENTRE 1976 ET 2002

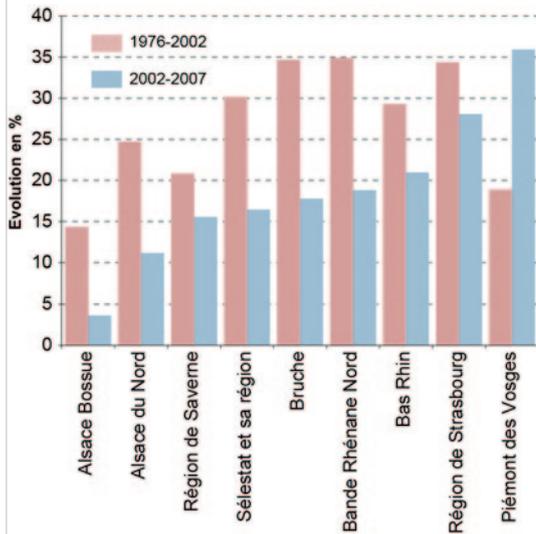


PART DES ZA DANS LA CONSOMMATION FONCIÈRE ENTRE 2002 ET 2007



ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DU SCOTERS

PART DES ZA DANS LA CONSOMMATION FONCIÈRE ENTRE 1976-2002 ET 2002-2007



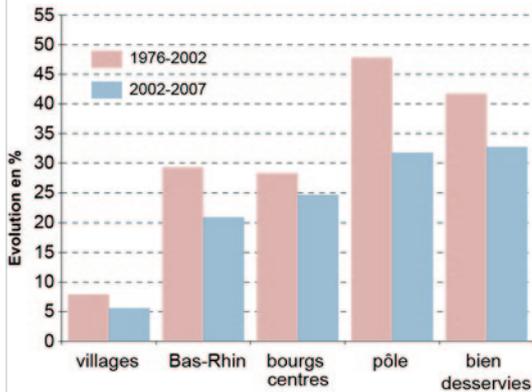
Source : IGN - ADEUS

Si la consommation foncière des ZA entre 1976 et 2002 suivait relativement bien l'armature urbaine du SCOTERS, ce n'est plus aussi clairement le cas entre 2002 et 2007. Le différentiel entre les niveaux hiérarchiques s'est nettement tassé.

Au sein du SCOTERS, l'espace métropolitain, les bourgs centres et les communes bien desservies par les TC semblent globalement réserver le même poids aux ZA. Bien que ce constat porte essentiellement sur la période précédant l'entrée en vigueur du SCOTERS, il se prolonge sans doute sur la période d'évaluation.

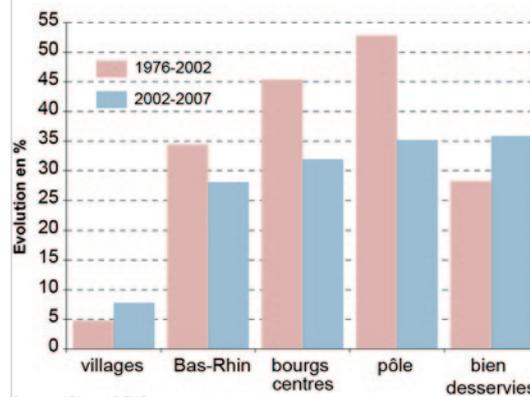
Pour preuve, l'organisation spécifique des sites de développement économique prônée par le SCOTERS (sites métropolitains, mais également plateformes départementales, sites intercommunaux et sites communaux de desserrement artisanal et commercial) répartit l'activité à toutes les échelles de l'armature. Ainsi la plateforme de Mommenheim-Bernolsheim n'est pas directement sur le ban du bourg centre qu'est Brumath, mais à proximité immédiate de ses services, ainsi que des voies d'eau et ferroviaire.

EVOLUTION DE LA CONSOMMATION FONCIÈRE EN ZA PAR NIVEAU D'ARMATURE BAS RHIN 1976-2002 ET 2002-2007



Source : IGN - ADEUS

EVOLUTION DE LA CONSOMMATION FONCIÈRE EN ZA PAR NIVEAU D'ARMATURE SCOTERS 1976-2002 ET 2002-2007



Source : IGN - ADEUS

Elements pour la conclusion :

- Une limitation relativement forte de l'étalement urbain sur la période 2002-2007 par rapport à 1976-2002 : -41 % de surface consommée par l'urbanisation, qui utilise désormais 203 ha nouveaux par an.
- Le territoire du SCOTERS représente 38 % de la consommation départementale de foncier.
- Les zones mixtes (= hors zones d'activités) ont diminué leur consommation de 35,5 %. Cette baisse est plus importante dans les communes considérées comme bien desservies par les transports en commun du SCOTERS par rapport à leurs homologues du département. A l'opposé, la diminution est plus forte dans les autres niveaux d'armature hors SCOTERS.
- Pour autant, ces bons résultats sont à nuancer par le fait que les objectifs de production de logements

- (volume, diversité) ne sont pas atteints partout.
- Les zones d'activités ont divisé par 2 leur consommation d'espace dans le SCOTERS. Le reste du département recule davantage encore. Le poids du SCOTERS dans les ZA bas-rhinoises augmente donc légèrement. 28 % de la consommation de foncier du SCOTERS se situent dans les ZA, seulement 20 % dans le Bas-Rhin.
 - Pour autant, les ZA semblent s'affranchir de l'armature urbaine du SCOTERS, le différentiel de consommation entre les niveaux hiérarchiques s'est nettement tassé.
 - Au vu de l'utilisation du foncier consommé (localisation par rapport au tissu, densité générée), une nette optimisation de l'espace utilisé est enregistrée. Tous les niveaux de l'armature sont concernés.

Des pistes pour l'évolution du SCOTERS :

- Poursuivre la logique tout en répondant aux obligations de la loi Grenelle 2 en chiffrant des objectifs de consommation modérée de l'espace.
- Poursuivre l'action déjà engagée par le groupe de travail « foncier », sur la qualité urbaine des zones (densité, aménagement...).
- Se doter d'outils de suivi des objectifs.
- Développer le réseau du Syndicat mixte en direction des acteurs du monde économique.
- Approfondir les réflexions sur les connexions des principaux sites économiques aux réseaux TIC, dans la continuité des orientations du PADD.



Préserver le cadre de vie, la santé, les ressources et le bon fonctionnement écologique du territoire

L'esprit du SCOTERS :

Afin de répondre à cet objectif, le SCOTERS appuie son développement sur un réseau d'espaces naturels. Pour garantir le fonctionnement écologique, le document vise à assurer la protection des noyaux d'espèces les plus sensibles du territoire, celle des axes à enjeux environnementaux et prévoit de préserver ou de restaurer la trame verte régionale. Pour protéger la ressource en eau, le SCOTERS maintient l'espace de liberté des rivières et leurs cortèges végétaux. Il interdit la construction dans les

zones inondables naturelles et restreint fortement la construction dans les zones inondables urbanisées ou agglomérées à quelques projets répondant à certains critères précis.

Le SCOTERS vise ainsi la sauvegarde des ressources (eau potable, diversité écologique, paysages remarquables), l'amélioration de la qualité du cadre de vie des habitants et la réduction de l'exposition aux risques naturels et technologiques.

Rappel des objectifs du SCOTERS :

- Préserver des espèces patrimoniales dont la survie est menacée.
- Préserver/protéger certains sites/espaces naturels pour garantir notamment les équilibres écologiques ou maintenir le fonctionnement écologique des cours d'eau.
- Préserver les espaces agricoles.
- Intégrer la préservation des zones inondables dans le développement de l'espace urbain.
- Garantir la qualité paysagère et bâtie des entrées

de ville, des axes paysagers, des lignes de crêtes, du réseau hydrographique.

- Maintenir ou constituer une ceinture paysagère d'agglomération.
- Prévenir les risques naturels, technologiques et pour la santé publique.
- Créer les grands équipements ou services nécessaires à la mise en œuvre du schéma : CSDU, captages d'eau potable.

La construction d'indicateurs de suivi et d'évaluation du SCoT a été accompagnée et nourrie de réunions avec les partenaires publics. En complément, des groupes de travail ont été organisés avec les techniciens spécialistes sur des thématiques spécifiques au regard des évolutions législatives (révision du SDAGE), des nouvelles études disponibles (zones humides) et afin d'améliorer l'intégration de certaines thématiques dans un SCoT (agriculture). Les résultats de ces groupes de travail ont permis de questionner l'actuel document dans une perspective d'évaluation et d'identifier les actions à mettre en place pour la mise en œuvre, tels que des indicateurs pertinents d'état 0, de suivi et d'évaluation.

Il est important de noter que, pour cette thématique, il est délicat de mesurer précisément ce qui est de la responsabilité et des effets directement liés au SCOTERS. En effet, il existe par ailleurs de nombreuses mesures et lois nationales et européennes qui induisent également des évolutions significatives. Par conséquent, les indicateurs d'évaluation montrent les grandes tendances observables, et, grâce au croisement avec les autres indicateurs (logements, transports collectifs), visent à comprendre si ses orientations sont efficaces.

Les évolutions concernant l'environnement (biodiversité, eau, air-climat, énergie, etc.) sont

mesurables sur un terme long et dépassent souvent l'échelle de temps des SCoT. Les effets à court terme des documents d'urbanisme sont par ailleurs trop faibles pour que l'on puisse constater des changements annuels significatifs.

Les indicateurs analysés s'inscrivent dans le cadre de la loi Grenelle 2 qui définit trois grands enjeux : assurer une gestion économe du foncier, préserver la biodiversité et lutter contre le changement climatique. Le choix a également été opéré de ne pas suivre les indicateurs relevant de procédures réglementaires ou de mise en compatibilité qui s'imposent de fait aux documents d'urbanisme.

Les indicateurs disponibles à ce jour sont encore restreints pour plusieurs raisons :

- la loi étant récente, les partenaires sont en construction de leurs bases de données liées à la loi Grenelle 2 ;
- les données ne sont pas toutes exploitables à l'échelle des SCoT et l'utilisation de modalités cartographiques ou de méthodes d'inventaire différentes ne permettent pas toujours d'évaluer les évolutions sur les années antérieures ;
- l'absence de données annuelles ne permet pas de donner les évolutions entre l'approbation et l'évaluation du SCoT.

Garantir les équilibres écologiques : préserver les espèces patrimoniales

Des noyaux majeurs de population d'espèces patrimoniales sont encore présents (Crapaud vert et Grand hamster), mais **l'évolution de l'état de conservation est difficile à évaluer par manque de données adaptées.**

⊙ Les noyaux majeurs de population de Grand hamster

Le SCOTERS est concerné par la présence d'un noyau historique de populations de hamster. Espèce protégée en voie d'extinction, les populations du Grand hamster sont en forte diminution dans les zones noyaux du SCOTERS : 1 023 terriers en 2001 contre 134 terriers recensés en 2011.

Suivant la même tendance, **les terriers recensés dans le périmètre de la Zone d'Action Prioritaire nord (comprenant les communes de Blaesheim, Entzheim et Geispolsheim) sont en diminution depuis 2007**, passant de 66 à 37 terriers recensés.

La ZAP nord est celle qui a la plus faible densité de terriers par hectare de cultures favorables, ce qui signifie que la structure des populations est plus fragile. Paradoxalement, l'habitat du hamster dans la ZAP nord est plus favorable à l'espèce que celui présent dans les

autres ZAP en Alsace. Ce paradoxe apparent explique le choix de procéder, **depuis 2009, à des opérations de renforcements dans la ZAP nord, zonage où les populations sont les plus fragiles mais où les potentialités de développement sont les plus fortes** (en particulier sur le ban communal de Blaesheim).

Sur le territoire du SCOTERS, outre le noyau historique situé au sud-ouest de Strasbourg (ZAP Nord), la campagne de recensement des terriers de hamster organisée chaque année par l'Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage a mis en évidence, en 2011, le **maintien de petites populations dans les secteurs de Geudertheim, Breuschwickersheim/ Kolbsheim et Hurtigheim/Stutzheim-Offenheim/ Oberschaeffolsheim** (15 terriers au total).

⊙ Les noyaux majeurs de population de Crapaud vert

Pour le département du Bas-Rhin, l'indice global de biodiversité faunistique est égal à 92,6 en 2010, soit une diminution de près de 8 % depuis 2005, principalement corrélée à la baisse de la majeure partie des indicateurs liés aux zones humides.

Les enjeux de préservation du Crapaud vert sont en forte corrélation avec les orientations du SCOTERS qui visent à préserver les zones humides et corridors écologiques et à diminuer la pollution des eaux.

PRÉCISIONS SUR LES INDICATEURS

Le recensement des terriers de **Grand hamster** est conduit selon un protocole identique depuis 2001 sur la zone du noyau historique des populations situées sur les communes de Blaesheim, Elsenheim, Entzheim, Geispolsheim. Il donne un suivi sur la tendance d'évolution des populations sur le territoire du SCOTERS.

Le dénombrement annuel des terriers est en place depuis 2007 sur la Zone d'Actions Prioritaires (ZAP) Nord. Ce suivi a vocation à permettre l'étude des tendances d'évolution des populations sur ces territoires, et fournit un indice d'abondance à ne pas confondre avec l'effectif réel de Hamsters. Il s'agit bien là d'une méthode indiciaire et non d'un comptage exhaustif. Par ailleurs, les 4 années de suivi des populations dans les ZAP ne permettent pas encore de déterminer une tendance d'évolution.

Le projet de « **Suivi des Indicateurs de la Biodiversité en Alsace** » (SIBA) consiste à étudier l'évolution annuelle de la biodiversité en Alsace à partir de 23 indicateurs faunistiques dont 7 indicateurs herpétologiques incluant la population totale de Crapaud vert sur des sites aléatoirement choisis.

L'IBGN traduit globalement la capacité du milieu à héberger une faune riche et équilibrée. Il est déterminé à partir du peuplement des macro-invertébrés aquatiques (larves d'insectes, vers...) se développant dans les sédiments des rivières.

La qualité physico-chimique est observée à travers l'indice « **état macropolluants** » (SEQ-Eau), qui définit la qualité chimique de l'eau et regroupe de nombreux paramètres : particules en suspension, matières oxydables et organiques, azote, nitrate, phosphore, minéralisation, acidification, température. L'indice est établi à partir de 11 « altérations » ou paramètres conditionnant l'aptitude de l'eau à la biologie.

Maintenir le fonctionnement écologique des cours d'eau

L'impact de l'assainissement sur le milieu naturel est complexe à évaluer. Les rejets des eaux usées des habitants ne sont pas les seules sources de pollution potentielle du milieu naturel. La progression de la collecte et de l'épuration des eaux usées a également contribué à l'amélioration de la qualité des cours d'eau.

La qualité des cours d'eau s'est globalement améliorée, mais reste moyenne, voire médiocre, dans la partie Nord et dégradée en aval des cours d'eau, notamment du fait des traversées des milieux urbanisés et de certaines pratiques agricoles.

La qualité biologique¹² des cours d'eau dans le SCOTERS s'est particulièrement améliorée pour l'ensemble du territoire. Les cours d'eau dans le Sud du SCOTERS présentent une qualité relativement bonne par rapport au département. A l'inverse, et malgré de fortes améliorations depuis 2001, la qualité de la Souffel et de la Zorn est encore moyenne.

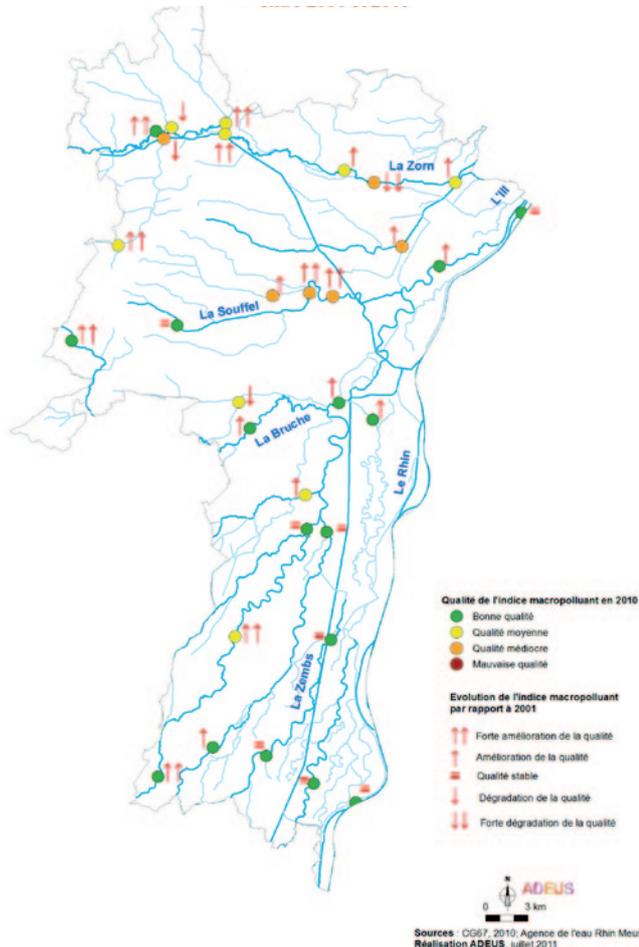
La moitié des points de mesure signale une bonne qualité physico-chimique en 2010¹³, avec de bonnes améliorations pour l'ensemble des cours d'eau du SCOTERS, dans la partie Sud (la Bruche, la Scheer, l'III). Toutefois, un point de mesure sur quatre signale encore une qualité médiocre à mauvaise en 2010. La qualité physico-chimique des cours d'eau est encore particulièrement mauvaise dans la partie Nord du SCOTERS par rapport au reste du département, avec une qualité encore médiocre de la Souffel et des dégradations de la qualité sur la Zorn depuis 2001. Mais une nette amélioration se fait sentir sur de nombreuses stations.

La qualité se dégrade essentiellement en aval des cours d'eau et des villes, résultant des traversées en milieux urbain et agricole. **Même si la qualité physico-chimique et biologique semble progresser, cela ne se traduit pas rapidement sur la qualité globale des cours d'eau.** La qualité physique, notamment, reste à améliorer pour atteindre les objectifs de bon état.

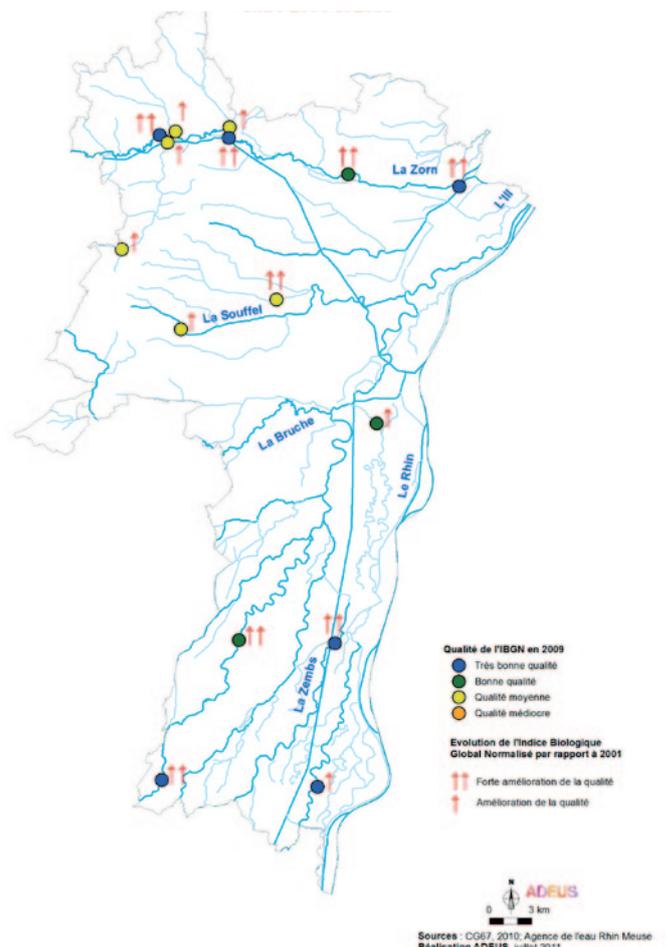
12. Indice IBGN – macroinvertébrés

13. Indice macropolluant

ÉVOLUTION DE LA QUALITÉ PHYSICO-CHIMIQUE DES COURS D'EAU ENTRE 2001 ET 2010



ÉVOLUTION DE LA QUALITÉ BIOLOGIQUE DES COURS D'EAU ENTRE 2001 ET 2009



Préserver ou protéger les sites naturels

⊙ Les « Zones à enjeu écologique » du SCOTERS

Le SDAGE Rhin-Meuse, révisé en 2009, renforce la prise en compte des zones humides. Il décline, à son échelle, des orientations en faveur de la préservation de ces zones, hiérarchisées selon leur intérêt biologique (zones humides remarquables et ordinaires) et impose la réalisation d'inventaires sur le secteur concerné par un projet.

Par ailleurs, de nouveaux inventaires ont été réalisés, améliorant la connaissance de ces zones : les Zones à Dominante Humide (CIGAL) et les Zones Potentiellement Humides (DREAL). Les Zones Humides Remarquables (inventaire du CG rendu réglementaire à travers la référence qu'en fait le SDAGE) vont être actualisées.

Selon la base CIGAL, **25 %** (1 268 ha) des surfaces ouvertes à l'urbanisation en 2012 (IAU/INA et IIAU/IINA) se situent en Zones à Dominante Humide (ZDH), représentant 0,03 % de la totalité des ZDH situées sur le périmètre du SCOTERS.

Dans ces zones, une attention particulière est à porter selon le type d'enjeu, notamment au regard des modalités de gestion des eaux pluviales et d'infiltration, dans un souci de préservation de l'équilibre du milieu et de sa vocation humide.

⊙ Les « Zones paysagères sensibles » du SCOTERS

Aucune nouvelle zone d'activités (INAX, IAUX, IINAX, IIAUX) n'a été autorisée dans les zones identifiées comme « Zones paysagères sensibles »¹⁴. Seules trois extensions ponctuelles de faible ampleur ont eu lieu dans des zones déjà ouvertes à l'urbanisation avant l'approbation du SCOTERS.

Une attention particulière devra être portée sur le tracé du projet du Grand Contournement Ouest (dans un couloir de 200 m autour du tracé) qui pourrait traverser de nouvelles zones d'activités (zone NAX du POS d'Eckwersheim).

Prévenir les risques naturels, particulièrement d'inondation

L'état initial de l'environnement du SCOTERS présentait un indicateur d'état zéro sur les zones urbanisées et à urbaniser en zones inondables. Le calcul de l'évolution entre 2006 et 2012 des zones ouvertes à l'urbanisation dans les zones inondables n'est techniquement pas possible (nouveaux périmètres PPRI CUS, zones remblayées aujourd'hui hors zone inondable, élargissement de zones inondables avec l'amélioration des connaissances, changement du périmètre SCOTERS).

En 2012, les PPRI recouvrent 16 724 ha des surfaces du SCOTERS (soit 15,4 % du territoire) avec, parmi eux, 760 ha en zones déjà urbanisées (4,5 %) et 1 935 ha d'urbanisation future (11,6 %).

En termes d'actions de gestion du risque, la reconquête du champ d'épandage des crues potentielles en amont de Strasbourg n'a pas été réalisée. A noter les travaux en cours à Duttlenheim pour la protection en amont des inondations et le projet du Bruch de l'Andlau entre la CUS et la CC du Pays d'Erstein pour le maintien d'un espace d'épandage afin de favoriser l'écoulement des crues et décharger l'Andlau.

Le SDAGE, révisé en 2009, renforce la prise en compte des zones inondables. Le SCOTERS apparaît compatible avec le SDAGE pour ce qui concerne des zones déjà urbanisées, ainsi que la définition de l'aléa, et va plus loin concernant les zones d'urbanisation future.

Dans les zones d'extension, le SDAGE n'autorise les constructions que si l'aléa est faible à moyen. **Le SCOTERS ajoute un caractère stratégique au regard des orientations du schéma.**

Le SDAGE intègre des dérogations pour certains types de bâtiments rendus possibles hors zones urbaines, ce qui n'est pas le cas du SCOTERS.

La loi Grenelle 2 a introduit un nouveau document cadre, le Plan de gestion des risques d'inondations (PGRI), dans le cadre de la transposition de la Directive européenne Inondation. La région de Strasbourg est identifiée comme territoire potentiel à risques importants pour lesquels un PGRI serait élaboré (d'ici 2015), avec lequel le SCoT devra être compatible.

¹⁴. Celles-ci correspondent aux coteaux viticoles, aux zones de ried de Plobsheim-Eschau et de la Zemps, carte p.14 du DOG (« Espaces et sites naturels à préserver et à protéger »)

Prévenir les risques pour la santé publique

⊙ La qualité des eaux souterraines

L'inventaire 2009 a mis en évidence des améliorations en matière de pollution par les nitrates dans les très fortes teneurs et sur certains secteurs, des efforts restant à poursuivre pour restaurer les secteurs dégradés. La grande diversification de molécules issues des produits phytosanitaires donne lieu, quant à elle, à une situation préoccupante, difficile à maîtriser.

Notamment dans le secteur central, les zones concernées par une faible concentration de nitrates en 2009 (<10 mg/l) sont moins étendues qu'en 2003. Il en est de même dans le Sud du territoire où les zones de concentration comprises entre [25 – 50 mg/l] ont réduit. Toutefois, on constate une persistance des zones de très fortes teneurs, supérieures à la limite de potabilité de 50 mg/l dans le Nord du SCOTERS¹⁵.

Les zones de faibles concentrations (moins de 10 mg/l) sont situées surtout au Nord de Strasbourg, où elles sont à mettre en relation avec la présence, dans ce secteur, de sols très réducteurs favorisant les phénomènes de dénitrification, ainsi que le long du Rhin, où s'infiltrent des eaux du fleuve peu chargées en nitrates¹⁶.

En matière de carrières le schéma départemental des carrières du Bas-Rhin est en cours d'élaboration.

⊙ La collecte des déchets

Un maillage relativement équilibré des sites de collecte des déchets ménagers

Depuis 2006, le réseau de déchetteries a été complété par l'aménagement de trois sites supplémentaires (Mommenheim, Schiltigheim et Strasbourg-Meinau ; celle de Pfulgiesheim ayant été ouverte en 2005) et la modernisation de 4 déchetteries, particulièrement dans la partie Sud du SCOTERS. Le territoire offre ainsi un maillage dense pour la collecte des déchets ménagers.

Un manque de visibilité pour la collecte des déchets industriels

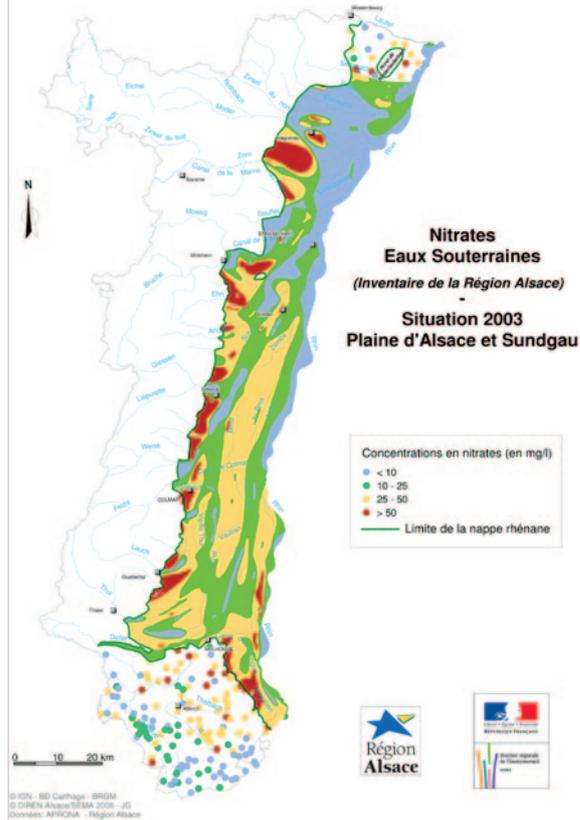
La part des déchets des entreprises et les refus de tri représentent la majeure partie des tonnages enfouis¹⁷. Le pôle de Strasbourg-Molsheim représente 20 % de la production de déchets industriels produits dans la région Alsace. La CUS étant le premier bassin de population et de production du département, le

15. La valeur de 40 mg/l, retenue par les autorités françaises au titre de la directive cadre sur l'eau comme seuil d'alerte caractérisant une ressource en état de dégradation et nécessitant la mise en œuvre de mesures dynamiques de réduction des intrants est encore dépassée.

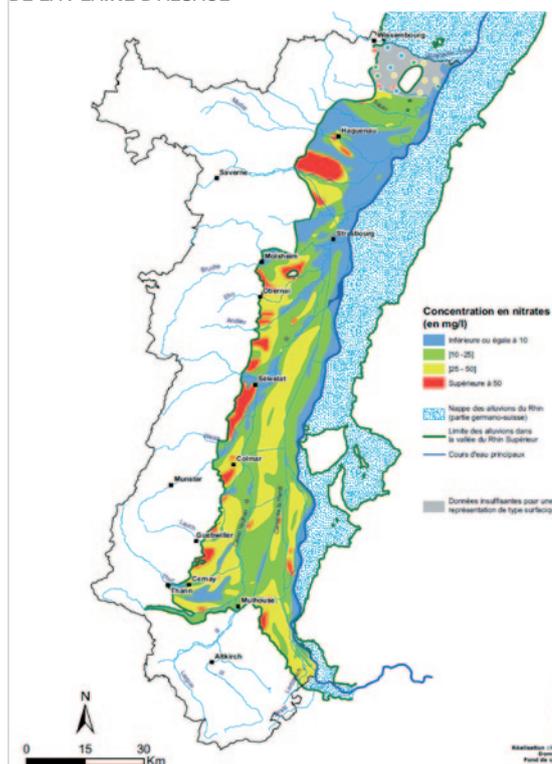
16. Cf. le Rapport « Inventaire 2009 de la qualité de la nappe phréatique de la plaine d'Alsace », 12/08/2010, Région Alsace.

17. Etude du Conseil Général du Bas-Rhin - 2007

NITRATES DANS LES EAUX SOUTERRAINES, SITUATION 2003
PLAINE D'ALSACE ET SUNDGAU



INVENTAIRE DE LA QUALITÉ DE LA NAPPE PHRÉATIQUE
DE LA PLAINE D'ALSACE



SCOTERS a ainsi un rôle à jouer dans l'implantation des installations et entreprises de traitement des déchets ménagers et d'entreprises.

Des besoins de surfaces et des demandes d'entreprises se font sentir particulièrement sur la CUS. A noter l'abandon du projet de plateforme de recyclage des déchets BTP de Vendenheim (bois de Lampertheim) et de La Wantzenau. La plateforme de Lingenheld existante est en développement (extension de 11 ha pour atteindre 27 ha).

RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DU GISEMENT DE DÉCHETS INDUSTRIELS BANALS (DIB) GÉNÉRÉ PAR LES ENTREPRISES EMPLOYANT PLUS DE 10 SALAIRES

Pôle de production	Part sur le total de la production en Alsace	Quantités en tonne/an
Strasbourg-Molsheim (1 ^{er} pôle alsacien)	20 %	210 000
Haguenau (4 ^{ème} pôle alsacien)	8 %	80 000
Saverne	6 %	60 000
Sélestat	6 %	60 000
Wissembourg	3 %	30 000
Total Alsace	100 %	1 077 000

Source : Etude DIB, CG 67-68, 2008

Le traitement des déchets

Une concentration des installations de traitement des déchets ménagers

Les collectivités s'organisent pour le traitement des déchets ménagers sur des périmètres qui dépassent ceux des SCoT. Dans le territoire du SCOTERS, les déchets peuvent être valorisés dans la CUS sur les plateformes de compostage de déchets verts, en usine de valorisation énergétique des ordures ménagères et en centre de tri d'emballage recyclable. Si la répartition des déchetteries est plus équilibrée par rapport à 2006, les capacités de traitement des déchets sont peu dispersées sur le département. Elles se trouvent particulièrement proches des bassins de population et d'entreprises, à savoir dans le SMITOM Haguenau-Saverne au Nord du SCOTERS et dans la CUS pour l'agglomération de Strasbourg.

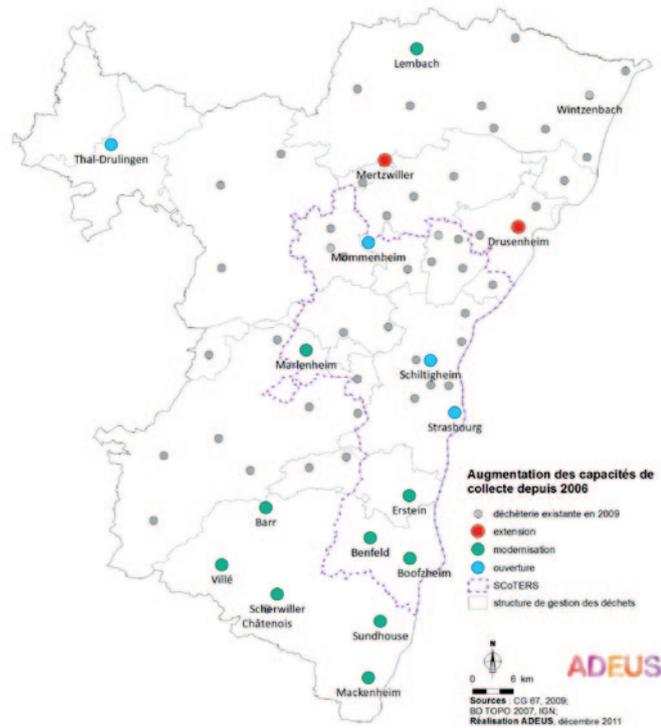
A noter, sur le reste du Bas-Rhin, des évolutions notables concernant les capacités de stockage pouvant avoir des répercussions sur d'autres territoires : fermeture du ISDND de Wintzenbach (2007), extension des ISDND de Châtenois (2006).

De grands écarts pour le taux de recyclage matière et organique sur le territoire

Globalement sur le département, bien que la collecte par habitant reste stable, les tonnages à

AUGMENTATION DES CAPACITÉS DE COLLECTE DEPUIS 2006

Déchetteries en 2009



INSTALLATIONS DE TRAITEMENT DE DÉCHETS EN 2009



ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DU SCOTERS

éliminer augmentent du fait de l'augmentation de la population.

Si l'enjeu de diminution des quantités produites par habitant se retrouve sur tout le territoire, celui de la valorisation des déchets est disparate selon les territoires.

En 2009, la majorité des EPCI compris dans le territoire du SCOTERS (et dont le traitement des déchets est réalisé sur Strasbourg ou sur Haguenau) présente globalement un bon taux de recyclage matière et organique par rapport au taux départemental (41 %) et national (34 %).

C'est dans les territoires les plus urbanisés du SCOTERS que le taux de recyclage est le moins élevé. Certains EPCI sont en-deçà du taux de 35 % de recyclage à atteindre pour 2012 (la Communauté Urbaine de Strasbourg et le SICTOM Molsheim-Mutzig (qui concerne une partie du territoire du SCOTERS) ayant les deux plus bas taux du département) et de 45 % d'ici 2015 (C.C. d'Ackerland, de la Porte du Vignoble avec 44 %).

Les territoires périurbains présentent le ratio de production de déchets ménagers par habitant le plus fort (supérieur à la moyenne bas-rhinoise à hauteur de 530 kg/an/hab). Ce sont aussi ceux qui ont les meilleurs taux de recyclage, la CC du Pays d'Erstein et la CC les Châteaux ayant les meilleurs taux de recyclage du département.

A noter que le faible taux de valorisation en zone plus dense peut être à mettre en lien avec la moindre concentration des déchetteries au regard de la population, des différences de sensibilisation des habitants et des formes d'habitat.

L'incinération reste la filière dominante d'élimination des déchets malgré le développement du recyclage.

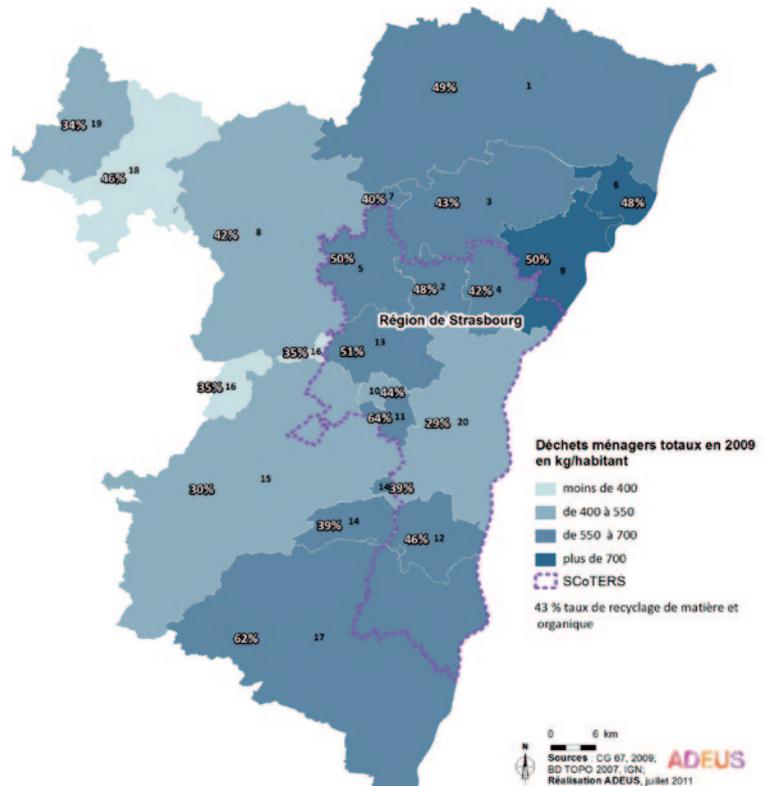
Au-delà de la collecte, la valorisation des déchets constitue une réelle ressource locale génératrice d'énergie renouvelable.

Sur l'ensemble du SCOTERS, l'incinération avec récupération d'énergie est le mode de traitement majoritaire. Les quantités traitées confirment l'importance de Strasbourg dans le traitement et la valorisation des déchets dans une majeure partie du SCOTERS.

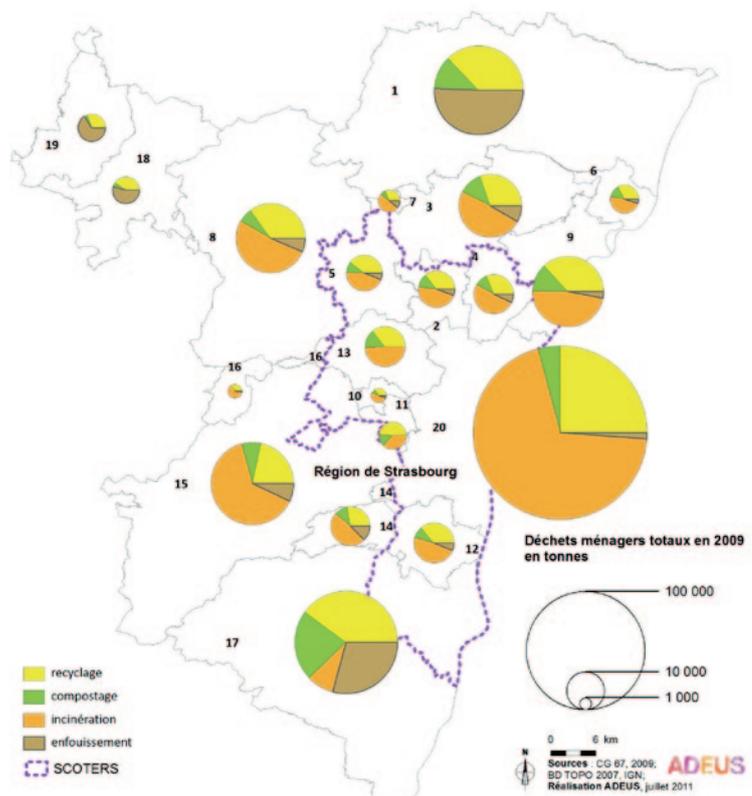
Globalement sur le SCOTERS hors CUS, le recyclage de la matière et le compostage se sont nettement développés (respectivement +18 % et +3 % environ entre 2006 et 2009). Cependant, les quantités enfouies sont en augmentation en 2009.

Les évolutions sont toutefois très disparates au sein même du SCOTERS. Ainsi, certains EPCI ont très largement amélioré leur valorisation des déchets

Taux de recyclage matière et organique en 2009



Filières de traitement des déchets ménagers en 2009



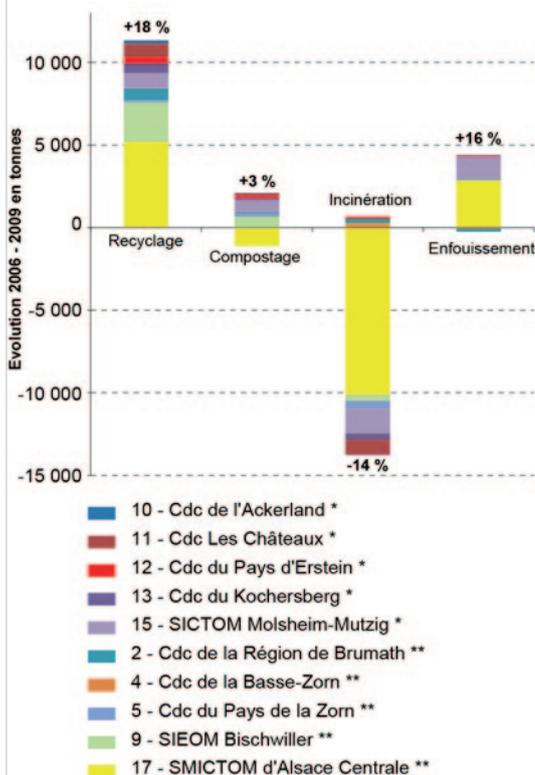
depuis 2006, notamment les CC du Kochersberg, les Châteaux ou Gambsheim-Kilstett avec le SMIEOM de Bischwiller et environs.

Des enjeux de gestion des déchets qui dépassent le périmètre du SCOTERS

En 2009, près d'un tiers des tonnages traités dans l'usine d'incinération du Rohrschollen vient des EPCI extérieurs à la CUS ou au SCOTERS (SICTOM Molsheim-Mutzig). Au niveau départemental, la CUS gère à elle seule les déchets de près de 43% des habitants du Bas-Rhin.

A noter qu'en 2009, 978 tonnes d'Ordures Ménagères Résiduelles de la CUS collectées ont été acheminées en Allemagne.

EVOLUTION DES QUANTITÉS DE DÉCHETS MÉNAGERS PAR FILIÈRE DE TRAITEMENT ENTRE 2006 ET 2009 DANS LES EPCI CONCERNÉS PAR LE PÉRIMÈTRE DU SCOTERS (HORS STRASBOURG)



Sont annotés (*) les EPCI concernés (tout ou partie) par le périmètre du SCOTERS et dont le traitement des déchets est réalisé sur Strasbourg ; et (**) les EPCI concernés (tout ou partie) par le périmètre du SCOTERS mais dont le traitement des déchets est réalisé sur Haguenau.

Prévenir les risques technologiques

Le SCOTERS est concerné par la prévention sur deux sites à risques technologiques. Depuis l'approbation du SCOTERS, la démarche de concertation et d'étude pour le PPRT a été mise en œuvre :

- le Port au pétrole (Strasbourg) : le PPRT a été prescrit en 2009 ; son approbation est envisagée pour la fin de l'année 2012.
- PRR-Butagaz-Lanxess (Bischheim, Geuderthaim, Hoerd, La Wantzenau, Reichstett, Vendenheim) : l'étude est en cours.

Les grands projets d'équipement et de services nécessaires à la mise en œuvre du schéma

☉ La création d'un nouveau centre de stockage de déchets ultimes

Aucun nouveau centre de stockage sur ce territoire n'a été créé ou agrandi depuis l'approbation du SCOTERS. Une demande pour l'extension du centre de Hochfelden est actuellement en cours pour continuer l'activité jusqu'en 2019.

☉ Préservation des sites potentiels de captages pour l'eau potable et création de nouveaux captages

Depuis 2006, plusieurs actions ont contribué à la diversification des ressources et la sécurisation de l'alimentation en eau potable dans la région de Strasbourg :

- création d'un nouveau forage à Ichtratzheim (DUP des périmètres de protection rapproché et éloigné en 2008),
- forages à Weitbruch et Marlenheim (DUP des périmètres de protection rapprochés et éloignés en 2008 et 2010),
- modification des périmètres de protection rapproché et éloigné d'Eschau,
- mise hors service du puits Negerdorf à Erstein suite à une pollution par tétrachlorure de carbone (solvant organique) et dépollution de la nappe débutée en 2006.

Plusieurs études sont par ailleurs en cours pour la création de nouveaux captages à Schiltigheim, Plobsheim, Pfulgiesheim et Huttenheim avec proposition de périmètres de protection rapproché et éloigné.

A noter également la proposition d'extension des périmètres de protection du forage d'Hindisheim en lien avec l'augmentation de sa capacité de production et un projet de nouveau forage dans la forêt de

ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DU SCOTERS

Kertzfeld inscrit au schéma d'alimentation en eau potable du secteur Barr-Benfeld-Erstein Sud.

L'objectif de préservation, à long terme, des ressources en eau utilisées pour la distribution d'eau potable a été traduit dans le projet de loi de programmation relatif à la mise en œuvre de la loi Grenelle 2. Une des actions retenues pour répondre à cet objectif est d'assurer la **protection des 500 captages les plus menacés par les pollutions diffuses d'ici 2012.**

Dans le périmètre du SCOTERS, huit sites ont été identifiés dans ce cadre et pour lesquels des actions ont déjà été engagées dans le cadre des opérations « Agri- mieux » : 6 captages à Mommenheim, 1 captage à Brumath et 1 captage à Bietlenheim.

Air – Climat – Energie

Depuis l'approbation du SCOTERS, les orientations de la loi Grenelle 2 sont venues renforcer les dispositions et la prise en compte des enjeux air-climat-énergie.

Au regard de la loi Grenelle 2, le SCoT doit tenir compte des objectifs d'amélioration des performances énergétiques et déterminer les conditions qui assureront la réduction des GES, la maîtrise de l'énergie et le développement des énergies renouvelables. Par ailleurs, le SCoT doit prendre en compte les Plans Climat Energie Territoriaux. Ces plans introduisent la notion de « lutte et d'adaptation contre le changement climatique » et de « vulnérabilité ».

Les orientations actuelles des thématiques « transport » et « habitat » contribuent à l'amélioration de la qualité de l'air, la réduction des émissions de GES et la maîtrise de l'énergie.

Bien que le SCOTERS n'aborde pas directement la question du changement climatique et de la vulnérabilité, les orientations du schéma contribuent aux efforts de cette thématique et traitent des exigences de la loi Grenelle 2. Le développement des transports collectifs et la maîtrise des déplacements automobiles et des capacités des voies radiales vers Strasbourg préconisé par les orientations du DOG, de même que la recherche d'articulation entre urbanisation et proximité des dessertes en transports collectifs, de renouvellement urbain, le choix des formes urbaines plus denses, la végétalisation en milieu urbain, l'accompagnement des bailleurs pour la qualité énergétique des bâtiments, ont des **effets potentiels sur l'amélioration de la qualité de l'air, la diminution et la maîtrise de la consommation d'énergie et ainsi, sur la baisse des émissions de gaz à effet de serre.**

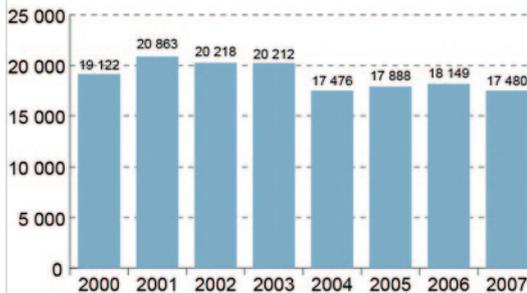
L'évaluation (la mesure) des effets du SCOTERS dans ces thématiques est **encore très limitée et restera difficile au regard de la complexité des indicateurs disponibles.**

☉ Les gaz à effet de serre

Le réchauffement climatique est directement lié aux activités humaines, via une augmentation des émissions de GES¹⁸. Les phénomènes météorologiques dans notre région seront plus instables, avec une augmentation de la fréquence, de l'intensité et de la durée des phénomènes climatiques extrêmes.

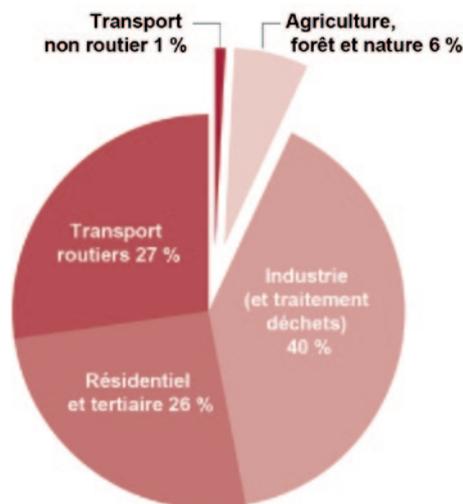
Le graphique ci-dessous montre une tendance du **Pouvoir de Réchauffement Global à la baisse depuis plusieurs années** avec un infléchissement en 2004, lié à la fermeture d'un site industriel. Le PRG traduit l'effet de serre additionnel induit par l'émission des gaz, en tonnes équivalent CO₂, à l'horizon 100 ans. Les 3 gaz à effet de serre inventoriés sont le CO₂, le N₂O et le CH₄.

ÉVOLUTION DU PRG EN ALSACE



Source : Aspa

SCOTERS PRG teq (100 ANS)



Source : ASPA

Dans le SCOTERS, la part du secteur industriel est élevée en raison de la présence de l'incinérateur d'ordures ménagères sur la commune de Strasbourg.

La répartition par polluant montre la **part importante du CO₂**. C'est justement sur ce polluant que les

¹⁸. Gaz à effet de serre

documents d'urbanisme ont un rôle à jouer, puisqu'ils sont **liés à la combustion, notamment due au chauffage au fuel et au bois dans le résidentiel, mais également au secteur des transports routiers.**

Plus de 913 millions de tonnes de CO₂ sont émises annuellement sur le territoire du SCOTERS. Ce volume est **à diviser par 4 d'ici 40 ans** pour répondre aux exigences du Plan climat de la France pour les émissions envisagées en 2050.

🕒 Les dépassements pour la qualité de l'air

La **qualité de l'air est globalement bonne en Alsace**, avec toutefois des **disparités selon les polluants et les territoires**, selon leur degré d'urbanisation. Elle **s'est améliorée depuis plusieurs années.**

Globalement, **aucun dépassement des normes et des objectifs pour la qualité de l'air en termes de santé humaine n'est observé sur le territoire du SCOTERS en 2009.**

Toutefois, des **dépassements sont observés très ponctuellement aux abords des axes routiers principaux.**

En ce qui concerne **l'impact de la qualité de l'air sur la végétation, des dépassements de valeurs limites sont observés chaque année.**

Les niveaux de SO₂ (dioxyde de soufre) restent globalement très bas. La baisse depuis 1980 est liée aux **actions de dépollution industrielle et à la qualité des carburants.**

Les émissions de PM10 (**poussières**) constatées sur le territoire du SCOTERS montrent une **part importante du secteur agricole** (en lien avec le labourage, le moissonnage et l'élevage). Le secteur des transports routiers est moins émetteur que dans le reste de l'Alsace, même si les normes de qualité de l'air sont dépassées notamment pour les PM10 essentiellement à proximité des voies routières. La pollution particulaire reste donc stable et préoccupante.

Depuis 2000 en Alsace, les émissions de NOx (**oxydes d'azote**) **liées aux secteurs industrie et transport routier sont en diminution, celles liées au secteur agricole en légère hausse.** A noter que le secteur du transport routier émet plus de la moitié des NOx sur le territoire du SCOTERS.

Dans le SCOTERS, la répartition des émissions de COVNM (Composés Organiques Volatils Non Méthaniques) est égale entre les secteurs, donc plus équilibrée qu'au niveau du département. La part du secteur agriculture-forêt baisse au profit de la part industrielle.

En 2009, les **dépassements des normes et objectifs de qualité de l'air ont concerné 3 %** de la superficie

du territoire du SCOTERS pour les PM10 et 1 % pour le NO₂, ce qui correspond respectivement à **9 % et 15 % de la population exposée à des niveaux de pollution excessifs.**

Année de référence 2009	Valeur objectif de qualité NO2 (40 µg/m3 en moyenne annuelle)		Valeur limite PM10 (40 µg/m3 en moyenne annuelle)		Valeur limite journalière PM10 (50 µg/m3 à ne pas dépasser + de 35j/an - Percentile 90.04)	
	Superficie en %	Population en %	Superficie en %	Population en %	Superficie en %	Population en %
SCoT Région de Strasbourg	1	9	-	-	3	15

source :

🕒 L'énergie

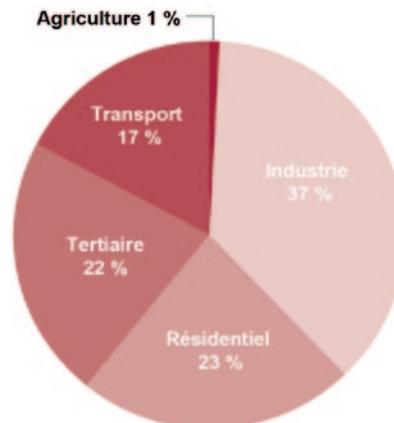
La consommation totale d'énergie primaire dans le SCOTERS est de 2 359 Ktep/an en 2007 soit près de 56 % de la consommation du département.

Dans le SCOTERS, le secteur industriel représente plus d'1/3 des consommations d'énergie primaire. Les secteurs résidentiel et tertiaire consomment eux près d'1/4 chacun, c'est-à-dire, légèrement plus que le secteur des transports.

Un zoom sur le secteur résidentiel montre que 59 % de la consommation d'énergie sont utilisés pour le chauffage, à plus de la moitié sous forme d'électricité, avec une part d'énergie renouvelable semblable à celle du département (soit 5 %).

Les chiffres détaillés sur le secteur du transport montrent, quant à eux, une consommation de produits pétroliers principalement liée à l'usage des véhicules personnels.

RÉPARTITION DES CONSOMMATIONS D'ÉNERGIE PAR SECTEUR DANS LE SCOTERS EN 2007



source : ASPA

Elements pour la conclusion :

Globalement, et compte tenu des données disponibles à l'heure actuelle, l'évaluation des effets du document au regard de l'environnement est limitée par manque de données adaptées.

- Une qualité de la nappe souterraine qui s'est améliorée mais qui dépasse encore le seuil de potabilité par endroit, notamment dans le Nord du SCOTERS, nécessitant la poursuite de la sécurisation de l'alimentation en eau potable déjà bien engagée.
- Une qualité des cours d'eau qui s'est globalement améliorée, mais qui reste moyenne voire médiocre dans la partie Nord, et dégradée en aval des cours d'eau en lien avec les traversées des milieux urbanisés et à certaines pratiques agricoles. Cette qualité ne favorise donc pas encore la perception du réseau hydrographique comme élément -pourtant fondateur - du patrimoine culturel et historique du territoire.
- Un maillage relativement équilibré des déchetteries. Des taux de recyclages matière et organique moins bons dans les secteurs les plus urbanisés. Les quantités traitées de déchets confirment l'importance de Strasbourg dans le traitement des déchets, où l'essentiel est traité par incinération. La gestion des Déchets Industriels Banals (DIB) et du BTP sont des enjeux majeurs sur la CUS, mais dont la visibilité est actuellement très limitée.

- 56 % de la consommation totale d'énergie primaire du département sont consommés par le SCOTERS. Le secteur résidentiel consomme plus de la moitié de l'énergie primaire sous forme d'électricité. Les secteurs « transports routiers » et « résidentiel-tertiaire » cumulés représentent près des deux tiers des émissions de CO₂. La part importante des émissions de CO₂ (combustion) par le secteur résidentiel est liée aux modes de chauffage au fuel et au bois. Elle confirme l'intérêt de l'orientation sur l'efficacité énergétique des logements.
- La qualité de l'air pour la santé humaine est globalement satisfaisante. Des dépassements ponctuels sont observés aux abords des voies routières principales. Des dépassements pour la protection de la végétation sont observés. L'orientation sur la maîtrise des déplacements automobile va dans le sens d'une baisse des dépassements encore observés....
- Si les zones paysagères sensibles ont été préservées de nouvelles ouvertures à l'urbanisation, l'évaluation au regard des zones à enjeu écologique (dont les zones humides) pourra être améliorée avec l'arrivée de nouveaux inventaires plus précis. De même, l'évaluation au regard des risques naturels (inondation) est à considérer au regard des nouvelles réglementations (SDAGE, PPRI).



Les suites et évolutions possibles du document actuel...

Approuvé avant la publication de la loi, le document SCOTERS reste applicable et devra être mis en conformité avec les nouvelles dispositions législatives lors de sa prochaine révision, et au plus tard d'ici le 1^{er} janvier 2016.

Lors de son élaboration, le SCOTERS n'a pas fait l'objet d'une évaluation environnementale au sens de la loi ENE. Le projet de SCOTERS a été le résultat d'une démarche volontaire en faveur de l'environnement et des études et réflexions approfondies sur les enjeux de biodiversité, de gestion économe du foncier et sur la corrélation entre urbanisme et déplacements.

Dans un souci d'anticipation à la mise en conformité de la loi Grenelle 2, cette évaluation se focalise particulièrement sur les dispositions ENE afin d'identifier les manques ou limites de l'actuel document pour aller plus loin dans la prise en compte de l'environnement.

La structure actuelle du PADD est déjà très proche des attentes de la loi Grenelle 2 sur l'environnement, puisqu'il « fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, du logement, des transports et des déplacements [...], de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages, de préservation des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques » (Article L.122-1-3 du Code de l'urbanisme).

L'actuel Document d'Orientations Générales (DOG) détermine « les orientations générales de l'organisation de l'espace et les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces ruraux, naturels, agricoles et forestiers. Il définit les conditions d'un développement urbain maîtrisé et les principes de restructuration des espaces urbanisés, de revitalisation des centres urbains et ruraux, de mise en valeur des entrées de ville, de valorisation des paysages et de prévention des risques » (Article L.122-1-4 du Code de l'urbanisme).

⊙ Préserver les ressources naturelles et la biodiversité. Préserver et restaurer les continuités écologiques.

Le projet du SCOTERS, au regard de la biodiversité et du fonctionnement écologique (corridors), a été établi sur des études fines et affichait déjà des ambitions fortes sur le fonctionnement et l'équilibre écologiques du territoire.

Les inventaires menés dans la région de Strasbourg (ZNIEFF, zones humides...) ont permis une meilleure

connaissance du potentiel biologique local. Le diagnostic du SCOTERS sur la biodiversité et le fonctionnement écologique avait intégré aussi les espaces aujourd'hui protégés réglementairement (réserves naturelles, arrêtés de protection de biotope...) et avait décliné, à son échelle, le projet de trame verte régionale (initié en 2003). Ce diagnostic a permis d'identifier les réservoirs et les corridors biologiques et de hiérarchiser ces espaces selon leurs enjeux environnementaux, pour lesquels le DOG précise les modalités de préservation.

« Les espaces et sites naturels à préserver et à protéger » identifiés dans le DOG¹⁹ couvrent ainsi les milieux naturels majeurs et les continuités à préserver ou restaurer. Ces derniers correspondent par ailleurs aux zonages à enjeu au titre de la Stratégie de Création des Aires Protégées (SCAP).

A noter que le SCOTERS ne liste pas l'ensemble des espèces (de priorité 1) identifiées sur son territoire par la démarche SCAP. Le Crapaud vert et le Grand hamster sont les deux espèces patrimoniales affichées dans l'actuel DOG.

Ainsi, le SCOTERS devra prendre en compte le Schéma Régional de Cohérence Ecologique. Il n'en compromet ni les ambitions ni les orientations, intégrant et déclinant déjà les éléments de la trame verte régionale (projet initié en 2003).

A noter depuis l'élaboration du SCOTERS l'existence d'un document-cadre sur le Grand hamster (du 20 novembre 2008) qui introduit notamment les notions de « milieu favorable » et de « fragmentation/ connectivité ». Le Plan National d'Action est par ailleurs en cours de révision. Enfin, un projet d'arrêté ministériel est actuellement soumis à la consultation du public ; il est relatif aux possibilités de destruction, de dégradation et d'altération de l'habitat du Grand hamster.

Le Plan National pour le Crapaud vert est en cours. Un des enjeux pourra concerner la protection des aires vitales des espèces, suffisamment étendues et interconnectées pour garantir la pérennité de l'espèce sur le long terme.

Possibilités d'évolutions :

- Modifier l'orientation pour intégrer les autres espèces de priorité 1 de la SCAP ?
- Compléter et actualiser les connaissances sur les enjeux d'espèces et de milieux naturels avec les nouvelles études et inventaires disponibles (zones humides, inondables, sites de captage, ZNIEFF...).
- Améliorer le suivi de la prise en compte de la trame verte et bleue dans les PLU pour évaluer plus précisément cette orientation et le rôle du SCoT dans la préservation des continuités écologiques

¹⁹. Carte p.14

sur son territoire, ainsi qu'à partir d'études plus précises sur le fonctionnement écologique des espèces protégées et leurs évolutions.

- Affirmer le rôle de relais et d'animation du SCOTERS sur ces enjeux au niveau communal.

⊙ **Adaptation au changement climatique et réduction des gaz à effet de serre** **Maîtrise de l'énergie/ Production d'énergie à partir de sources renouvelables/ Amélioration des performances énergétiques**

L'article 7 de la loi de programme relatif à la mise en œuvre de la loi Grenelle 2 de l'environnement stipule que « [...] l'Etat incitera les régions, les départements et les communes et leurs groupements de plus de 50 000 habitants à établir, en cohérence avec les documents d'urbanisme, des plans climat-énergie territoriaux avant 2012 ».

Ces Plans Climats devront être compatibles avec le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE, approbation courant 2012).

Le SCOTERS devra prendre en compte les PCET des collectivités situées sur son territoire. Le Communauté Urbaine de Strasbourg²⁰ et le Conseil Général du Bas-Rhin ont engagé la réalisation d'un Plan Climat Territorial. Les orientations du PCET sont déclinées dans le Plan de Déplacements Urbains de la CUS : **une partie du territoire du SCOTERS répond aux objectifs du SRCAE.**

Par ailleurs, « Les communes ou établissements publics de coopération intercommunale de moins de 50 000 habitants [...] qui ne sont pas soumis à cette obligation peuvent adopter un plan climat-énergie territorial. » (Article L. 2224-34 du Code général des Collectivités Territoriales). **Pour mieux prendre en compte cette thématique, le Syndicat mixte pourrait se doter d'un PCET au sens où l'encourage l'Article 7 de la loi Grenelle 2.**

Le document actuel intègre par ailleurs de nombreuses orientations sur les enjeux air-climat-énergie (cf. partie précédente). Des améliorations et compléments sont possibles permettant de renforcer le document sur cette thématique.

Possibilités d'évolutions :

- Améliorer la retranscription de ces questions air-climat-énergie, par exemple concernant les orientations sur l'articulation entre l'urbanisation et les transports collectifs qui ont un impact sur la qualité de l'air et les émissions de polluants.
- Prendre en compte le risque de coulées d'eau boueuses (zones potentielles à risque, occupation des sols et constructions sur les versants à

POUR MÉMOIRE, LA LOI GRENELLE 2 DONNE LA POSSIBILITÉ AU SCOT :

- de définir des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à l'obligation pour les constructions, travaux, installations et aménagements de respecter des performances énergétiques et environnementales renforcées et définir des objectifs à atteindre en matière de maintien ou de création d'espaces verts dans les zones faisant l'objet d'une ouverture à l'urbanisation (Art. L. 122-1-5)
- de recourir à l'utilisation de critères énergétiques dans l'ouverture à l'urbanisation (SCoT L 122-1-5§ IV 1°) et la construction (PLU/ L 123-1-5 §14°)
- Le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) peut définir des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à l'obligation pour les constructions, travaux, installations et aménagements de respecter [...] des performances énergétiques et environnementales renforcées.
- de recourir à l'utilisation des bonus de Coefficient d'Occupation des Sols et de densité en faveur des énergies renouvelables : les règles favorisant les énergies renouvelables et leurs impacts urbains, paysagers, techniques, réglementaires et/ou sociaux ; les nouvelles techniques de construction favorisant les performances énergétiques (végétalisation des toits, isolation externe, orientations des constructions, mode de production d'énergie, etc)

risque), et la mention aux « couloirs climatiques » qui relèvent de l'adaptation au changement climatique et devraient être affichés comme tel (cf. « Prévenir les risques naturels »).

- Aller plus loin sur le potentiel et l'offre énergétique du territoire et la production énergétique à partir des ressources renouvelables. Par exemple : la production d'énergie à partir de sources renouvelables est peu traduite dans le DOG. La thématique des déchets²¹ pourrait par exemple être valorisée sous l'angle d'une ressource énergétique.
- Compléter et actualiser le document avec les nouvelles études et données disponibles pour améliorer son suivi et l'évaluation.

⊙ **Protection de la ressource en eau – sites de captage**

Le DOG intègre déjà les enjeux de protection de la ressource en eau, qui pourront être ajustés au regard des dispositions de la loi Grenelle 2 sur ces sites.

Possibilités d'évolutions :

- Compléter et actualiser le document avec les nouveaux captages réalisés et en projet, ainsi qu'avec les captages de la loi Grenelle 2.
- le SCOTERS devra prendre en compte le schéma départemental des carrières du Bas-Rhin.

21. Réaffirmé par ailleurs dans la directive cadre européenne sur les déchets (n° 2008-98), l'enjeu des déchets a été renforcé dans les résolutions de la loi Grenelle 2 de l'Environnement. Outre la réduction à la source de la production des déchets, la loi Grenelle 2 fixe des objectifs ambitieux pour augmenter le recyclage matière et des déchets ménagers et diminuer la quantité de déchets partant en incinération, en enfouissement et en stockage.

Les objectifs du Grenelle 1 visent à augmenter le recyclage matière et organique afin d'orienter vers ces filières un taux de 35% en 2012 et 45% en 2015 de déchets ménagers et assimilés.

20. Délibération du Conseil de Communauté de juillet 2009

🕒 **Prévenir les risques naturels : inondation par submersion**

Le SCOTERS est compatible avec les orientations sur les zones inondables du SDAGE. Il est parfois davantage restrictif que celui-ci.

La réglementation sur la prise en compte de l'inondation par submersion mérite d'être améliorée suite à la parution du SDAGE.

Les critères inscrits dans l'orientation du SCOTERS pour autoriser les zones d'extension dans ces zones de risques d'inondation apparaissent trop détaillés dans le cas où des documents plus fins et plus récents existent (PPRI). La lisibilité n'est pas simple entre les critères et entre les documents dont les rôles/objectifs diffèrent. La liste d'exemple de sites à caractère stratégique de l'agglomération (Wacken...), bien qu'indiquée comme non exhaustive, semble perçue comme peu claire.

Contrairement au cas de la remontée de nappe, le SCOTERS ne renvoie pas aux PPRI, lorsqu'ils existent, pour la submersion (ceux-ci ont été révisés et intègrent des analyses plus fines, et pourraient donc légitimement faire dérogation si nécessaire). L'articulation entre SCOTERS et PPRI (ou autres documents de connaissances plus récents/précis) permettrait de gagner en clarté.

Possibilités d'évolutions :

- Adapter l'orientation pour laisser la possibilité de faire référence aux PPRI (et SAGEECE) récents et améliorer la lisibilité (et l'applicabilité) quant au critère « stratégique » des projets.
- Actualiser, au regard des nouvelles études existantes, et créer de nouveaux indicateurs de suivi et d'alerte sur les secteurs à risque.

🕒 **Prévenir les risques naturels : prévention des coulées d'eau boueuses**

Les événements de 2008 le témoignant, le **ruissellement rural et urbain a d'importantes conséquences sur le territoire du SCOTERS** (saturation des réseaux unitaires, modification du système d'assainissement, rétention des eaux, nettoyage du réseau d'eaux pluviales, travaux de voiries...), pouvant s'aggraver au regard des aléas climatiques plus soudains et irréguliers.

De nouvelles études depuis l'approbation en 2006 permettent de **localiser les risques de coulées d'eau boueuses**. Les secteurs Nord et Ouest du SCOTERS sont concernés par ce risque potentiel.

Le SCOTERS ne prend pas en compte la question des coulées d'eau boueuses figurant dans une orientation du SDAGE.

Risque potentiel de coulées d'eaux boueuses par bassin versant connecté aux zones urbaines

Kochersberg et vallée de la Zorn

Légende

- point d'entrée potentiel dans zone urbaine
 - cours d'eau
 - surface amont > 10 ha
 - zone urbaine
 - bassin versant avec code (n°)
- Niveau de risque potentiel**
- Elevé
 - Faible

0 2 4 8 Kilomètres



Méthode utilisée : INRA-BRGM (2005) / ARAA
 Conception et traitement des données :
 ARAA, Pluif van Dijk (2007)
 Fonds cartographiques :
 BD-OC5 2000- CIGAL (R)
 BD CARTHAGE V3.0 (2002) (R)



Dans la région de Strasbourg, les terres qui présentent une forte sensibilité potentielle à l'érosion correspondent ainsi aux secteurs limoneux dans la partie Nord-Ouest du territoire. Cette carte ne tient en revanche pas compte des usages du sol et des cultures : des efforts peuvent déjà être menés localement pour limiter la tendance à l'érosion (meilleures pratiques culturales).

Pour être compatible avec le SDAGE (et afin de compléter le document au regard de l'adaptation au changement climatique), la prise en compte de la question de la prévention des coulées d'eau boueuses devrait particulièrement être améliorée.

Possibilités d'évolutions :

- La question de la prévention des coulées d'eau boueuses peut être intégrée dans les orientations du document, avec un indicateur de suivi des zones à risque et d'animation avec le monde agricole par exemple. La prise en compte de ce risque relève aussi de l'adaptation au changement climatique et devrait figurer en tant que tel.

🕒 **Prévenir les risques naturels : inondation, « l'arrière des digues »**

La question de l'« arrière des digues » figure parmi les orientations du SDAGE et est considérée comme zone inondable. Or, cette notion de « digue » n'est pas encore suffisamment claire, la réglementation n'étant pas encore stabilisée (catégories...).

Le SCOTERS ne dit rien sur cette question : **les évolutions réglementaires à venir en 2014 pourront permettre de retravailler la question** d'ici 2016. Le SCOTERS ne doit pas apporter plus de complexité, mais un rôle de sensibilisation sur les réflexions en cours au niveau du SDAGE.

🕒 **Protéger les espaces et sites naturels : les zones humides**

Comme pour de nombreuses autres thématiques en environnement, le SCOTERS pourra aller plus loin dans la mesure de son action sur les zones humides au fur et à mesure de l'affinement des connaissances et des données.

Possibilités d'évolutions :

- Actualiser les connaissances et les périmètres des zones humides et constituer un inventaire et indicateur de suivi et d'alerte.
- Intégrer les enjeux des zones humides ordinaires.
- S'appuyer sur les inventaires validés (au moment de l'élaboration, du projet...) pour diffuser les objectifs du SDAGE dans les PLU et vulgariser l'information auprès des élus.

🕒 **Protéger les espaces agricoles**

La rédaction actuelle du document aborde les principaux enjeux agricoles que peut traiter un SCoT. Il hiérarchise les espaces agricoles selon leur vocation et leur intérêt agronomique, et approche la dimension économique de l'agriculture dans le développement urbain.

Toutefois, l'application des orientations est plus difficile car la connaissance des enjeux agricoles est trop limitée. La mise en œuvre des orientations du SCOTERS doit veiller à intégrer, par exemple, les enjeux liés aux filières, à la dimension logistique, et à la viabilité économique (seuil de vulnérabilité) dans le développement urbain.

Possibilités d'évolutions :

- Améliorer la rédaction pour mieux afficher la recherche de complémentarité entre les orientations de densité et rationalisation de la consommation foncière chiffrée et les terres agricoles.
- Introduire une règle sur la production d'énergie ?
- Modifier la règle sur l'AOC et les secteurs viticoles pour la rendre plus lisible dans sa protection des secteurs exploités et permettre la densification du tissu compris dans l'aire mais non cultivé.
- Améliorer la mise en œuvre dans les PLU en améliorant le diagnostic du SCoT sur les spécificités et la structuration du territoire au regard de l'activité agricole et en améliorant le suivi : observatoires et indicateurs, échanges avec la Chambre d'Agriculture/DDT/CDECA...

Elements pour la conclusion :

Le SCOTERS a pris en compte, lors de son élaboration, des enjeux constituant aujourd'hui le cœur de la loi Grenelle 2, notamment concernant la préservation et la remise en état des continuités écologiques et la qualité de l'air.

La réalisation de nouvelles études par ailleurs aidera à effectuer un meilleur suivi des habitats et des espèces à fort enjeu, du fonctionnement écologique et hydraulique.

Si des améliorations sont nécessaires dans le DOG (au regard de la loi Grenelle 2 avec les dispositions air-climat-énergie et du SDAGE avec les coulées d'eau boueuses et les zones humides), les éventuelles modifications ou compléments ne sont pas de nature à remettre en cause les orientations générales du document. Ces évolutions relèvent davantage de l'ajustement de la règle et de la diffusion d'information

que d'un changement de posture.

Par ailleurs, un certain nombre de compléments trouvent leur traduction dans l'actualisation de l'état initial de l'environnement et en termes de suivi (indicateurs).

La création d'un groupe de travail « environnement » permettrait d'approfondir les thématiques pouvant être traitées dans le cadre de la mise en œuvre et l'intégration transversale de la question environnementale.



La compatibilité : au cœur de la mise en œuvre du SCOTERS

La compatibilité est au cœur de l'action du Syndicat mixte pour le SCOTERS. Ce rôle central, qui a structuré les 6 années de mise en œuvre du SCOTERS, se traduit à plusieurs niveaux :

- l'analyse des documents d'urbanisme existants (POS et PLU), pour mesurer leur écart avec le projet de territoire défini par le SCOTERS ;
- l'accompagnement des communes en amont de leurs projets (PLU, lotissement, etc.) et le positionnement plus formel du Syndicat mixte lors des réunions de Personnes Publiques Associées (PPA) ;
- le travail de la commission compatibilité, qui prépare les avis rendus par le Syndicat mixte sur les projets d'urbanisme et les documents réglementaires (PLU, POS) qui entretiennent un rapport de compatibilité avec le SCOTERS.

Les documents d'urbanisme existants au moment de l'approbation du SCOTERS

Le Syndicat mixte a proposé aux communes, en 2008, une analyse de la compatibilité de leur POS et PLU avec le SCOTERS.

Hors CUS, 28 communes²² ont bénéficié de cet appui technique. A l'issue de l'analyse technique des documents, des feuilles de route ont été proposées aux communes. Elles indiquaient notamment les points de vigilances et des pistes pour faire évoluer leurs documents vers une compatibilité avec le SCOTERS. Elles ont ainsi permis d'alimenter les réflexions des élus ou de mieux préparer le travail d'élaboration/ révision d'un futur PLU. (Cf. tableau « Bilan 2006-2012 de la compatibilité » en annexe et « Chiffres clés de la compatibilité »).

Dans la CUS, ce travail a permis aux services techniques, notamment au Service prospective et planification territoriale, de mieux connaître le document et de nourrir davantage d'échanges avec le Syndicat mixte.

Les projets ou documents élaborés depuis 2006 (POS, PLU, lotissements, ZAC...)

Le Syndicat mixte a, au fil du temps, muri son rapport avec les communes. Son travail se situe de plus en plus en amont des projets portés par les territoires, ce qui permet de mieux prendre en compte et intégrer les orientations du document.

Lorsqu'il est officiellement saisi sur des documents arrêtés ou sur des permis, c'est la commission compatibilité du Syndicat mixte qui examine les dossiers et apprécie leur compatibilité au regard des orientations du SCOTERS.

Créée en 2006, dès l'approbation du SCOTERS, la commission compatibilité du SCOTERS est composée d'élus volontaires du Syndicat mixte. Conduite dans un premier temps par M. Daniel HOFFFEL, membre du Bureau, Président de la Communauté de Communes Ackerland et Maire de Handschuheim, c'est depuis 2008 M. Etienne WOLF, membre du Bureau, Président de la Communauté de Communes de la Région de Brumath et Maire de Brumath qui en assure la présidence.

La commission se réunit environ 5 à 6 fois par an, pour préparer, sur la base d'une analyse technique, les avis rendus par le Syndicat mixte. Depuis 2009, le Bureau, sur délégation du Comité syndical, rend les avis définitifs, qui sont ensuite entérinés par le Comité syndical.

Depuis 2006, la commission compatibilité joue un rôle majeur dans la mise en œuvre du SCOTERS. C'est en effet à travers elle que vit et s'applique le SCOTERS. Elle est, en ce sens, un élément incontournable de l'évaluation.

En 6 ans d'existence du document, la commission a analysé, débattu et rendu un avis sur près de 224 dossiers, dont :

- 42 PLU arrêtés ;
- 3 cartes communales ;
- 111 procédures de révision, révision simplifiée, modification, modification simplifiée de POS/PLU ;
- 51 permis d'aménager ou de construire ;
- 17 autres documents (SCoT, PLH, ZAC...)

22. Bernolsheim, Bilwisheim, Brumath, Dangolsheim, Daubensand, Gamsheim, Geudertheim, Gries, Handschuheim, Hindisheim, Hoardt, Hurtigheim, Ittenheim, Kirchheim, Kolbsheim, Kurtzenhouse, Marlenheim, Neugartheim-Ittenheim, Nordhouse, Guatzenheim, Scharrachbergheim-Irmstett, Schwindratzheim, Wangen, Weitbruch, Westhouse, Weyersheim, Willgottheim, Wilwisheim

A ces résultats, on peut ajouter 52 communes (dont la Communauté urbaine de Strasbourg / PLU communautaire – 28 communes) qui élaborent actuellement un PLU (non arrêté).

Au total ce sont donc près de 63% des communes du SCOTERS qui sont dotées / ou seront prochainement dotées d'un document d'urbanisme depuis 2006.

A travers de ce travail, la commission a pu construire, au fil des années, et en lien avec le Bureau, une ligne de conduite du SCOTERS, tout en assurant la souplesse nécessaire pour traduire un document élaboré à l'échelle de 140 communes. C'est en effet au sein de la commission que le contexte local, les spécificités du territoire et du projet peuvent être analysés et pris en compte. Il s'agit d'éviter, à travers ce précieux travail, toute application trop arbitraire du document.

Elle incarne, par ailleurs, le principe même de cohérence, en jouant un rôle d'ensemblier des orientations du SCOTERS. Son travail permet d'apprécier, en fonction des territoires, les orientations qui s'appliquent avec plus de force, de regarder comment elles s'enrichissent et se complètent.

A travers les échanges qui ont lieu sur ces dossiers, la commission joue un rôle pédagogique important. C'est en effet là que se construit une connaissance commune et partagée du SCOTERS. Elle permet un échange d'expériences et de points de vue sur les projets portés par les territoires. C'est un lieu où les élus se parlent et apprennent à mieux connaître les intercommunalités voisines.

D'un point de vue technique, le travail réalisé en amont de la commission a permis au Syndicat mixte et à l'Etat de construire une connaissance partagée du SCOTERS. Des habitudes de travail se sont également instaurées avec les services instructeurs, qu'ils dépendent de l'Etat (DDT) ou du Département (SDAUH). Si le Syndicat mixte n'a, par exemple, été que peu ou pas sollicité entre 2006 et 2008 sur les permis de construire et d'aménager d'importance, il l'est aujourd'hui quasi systématiquement. Il faut comprendre que ces rapports vont bien au-delà de l'analyse de la compatibilité. Les groupes pilotes du Syndicat mixte sur l'économie et le foncier en sont des illustrations. Les partenaires y sont représentés, assidus et surtout moteurs pour la réflexion. De même, l'équipe technique du SCOTERS est impliquée dans leurs démarches prospectives comme le SRCAE ou PREFACE.

En 6 ans d'existence, le SCOTERS s'est donc construit une place auprès des élus et des partenaires institutionnels. Près de 63 % des PLU ont été élaborés ou sont en train de l'être depuis son approbation. Le Syndicat mixte est aujourd'hui consulté sur la plupart des projets d'importance : permis d'aménager, permis de construire etc. Ce long travail de gouvernance et de mise en œuvre permet aujourd'hui de pouvoir bénéficier d'un document mûr et opérant sur le terrain, qui constitue un cadre stable pour le territoire.

Elements pour la conclusion :

La période d'évaluation nous a permis d'identifier deux pistes pour approfondir encore l'action du SCOTERS :

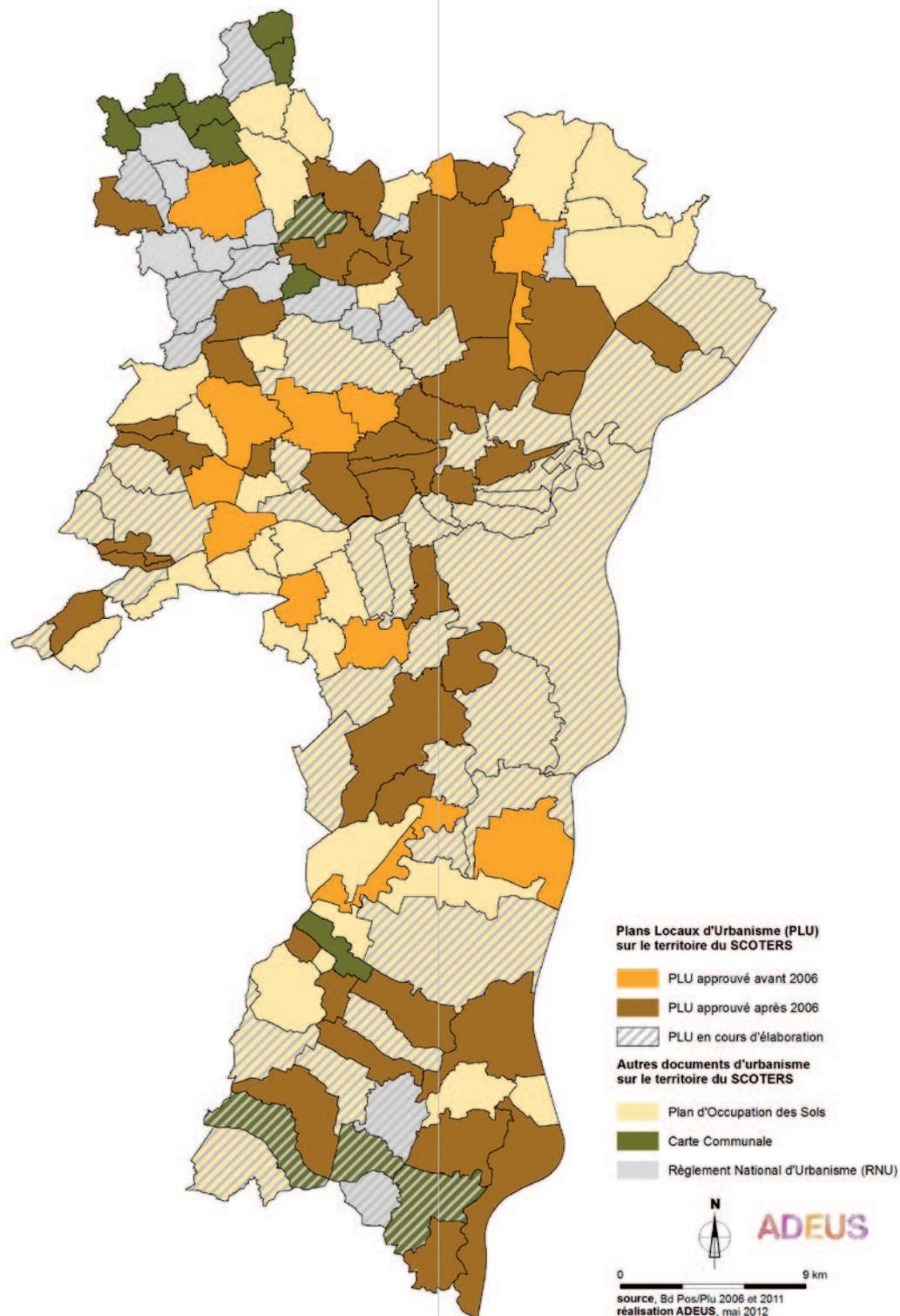
- développer notre capacité d'observation du territoire en couplant nos comptes-rendus d'activités de la commission compatibilité avec un logiciel de type SIG libre de droit. Il s'agit de pouvoir, au-delà d'une vision strictement comptable, avoir une vision spatialisée des interventions du SCOTERS. La question sera d'autant plus importante demain que le suivi des objectifs chiffrés du SCOTERS suppose une approche territorialisée. Par ailleurs, avoir une vision géographique des interventions du SCOTERS contribue à harmoniser l'impact du SCOTERS sur le territoire.
- développer davantage la mission de cohérence et de conciliation de la commission. Ce rôle

est parfaitement joué et systématique pour ce qui touche à l'urbanisme réglementaire et la planification. Les PLU, leurs révisions ou modifications sont systématiquement instruits par la commission. Néanmoins celle-ci pourrait se positionner plus en amont de projets opérationnels comme les projets de ZAC ou d'aménagement. Ceci pour mieux assumer le portage des orientations sur la qualité urbaine et l'articulation avec les transports en commun. A ce titre, la commission nous semble devoir jouer un rôle tout particulier dans le suivi de la démarche sur la mise en œuvre du projet de Transport en commun en Site Propre Ouest (TSPO). Cette démarche, initiée par le Département, doit fédérer les acteurs du projet, qu'ils agissent du point de vue urbain, du développement économique ou des logiques de transport en commun.



ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DU SCOTERS

DOCUMENTS D'URBANISME DES COMMUNES :
RNU, CARTES COMMUNALES, POS / PLU APPROUVÉS AVANT 2006 ET PLU APPROUVÉS DEPUIS 2006



BILAN 2006-2012 DE LA COMPATIBILITÉ

CHIFFRES CLES DE LA COMPATIBILITE

TOTAL des avis rendus sur des PLU arrêtés (dont 1 hors SCOTERS) 42

TOTAL des avis rendus sur des Cartes communales 3

TOTAL des avis rendus sur des révisions, révisions simplifiées / modifications / modifications simplifiées 111

TOTAL des avis rendus sur des Permis d'aménager 22

TOTAL des avis rendus sur des Permis de construire 29

TOTAL des avis rendus sur d'autres documents 17

TOTAL des PLU en cours d'élaboration suivis par le Syndicat mixte (PPA) 25

Analyse de compatibilité des documents d'urbanisme existants (Hors CUS) 28

Dont documents présentant des points d'incompatibilités importantes avec le SCOTERS 12 (dont 4 PLU en cours d'élaboration)

Dont documents nécessitant des ajustements réglementaires / compatibilité avec le SCOTERS 12 (dont 5 documents qui ont connu des ajustements / points de vigilance mis en avant par l'analyse de la compatibilité)

Dont documents ne présentant pas de points d'incompatibilité, mais qui pourraient être améliorés pour mieux répondre aux orientations du SCOTERS 4



**LA LOI GRENELLE 2 :
LES ENJEUX, CE QUI
PEUT EVOLUER DANS
LE SCOTERS**

La loi, son implication au niveau du SCOTERS

🕒 Ce que change la loi, ses ambitions

Le développement durable avait largement inspiré la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000. C'est elle qui crée les SCoT, tout en les positionnant comme « chef de fil » des documents d'urbanisme réglementaire. La loi du 12 juillet 2010, portant engagement national pour l'environnement, dite « Grenelle 2 », franchit un nouveau pas : le rôle et la portée du SCoT sont confortés, la place du développement durable et de l'environnement est encore accrue.

Si les SCoT comportent toujours trois éléments, ceux-ci ont évolué :

- Le rapport de présentation devient plus pédagogique.
- Le PADD voit ses thématiques s'élargir aux différents domaines du développement durable.
- Le Document d'Orientations Générales (DOG) est remplacé par le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO). Il est plus précis et plus prescriptif, notamment avec l'apparition d'objectifs chiffrés. Il peut également mobiliser plus d'outils pour garantir au mieux les objectifs qu'il se fixe.

Les nouveaux champs d'intervention des SCoT sont :

- la réduction des gaz à effet de serre.
- la maîtrise de l'énergie et la production d'énergie à partir de sources renouvelables.
- la préservation de la biodiversité ou la remise en état des continuités écologiques.
- la politique touristique et culturelle.
- le développement des communications électroniques.

En plus de ces nouvelles attributions, les thématiques plus traditionnelles des SCoT sortent renforcées par le dispositif « Grenelle 2 ».

Ainsi, **les exigences sont accrues pour la maîtrise de la consommation foncière et la lutte contre l'étalement urbain**. Le rapport de présentation du SCoT doit maintenant présenter une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix ans précédant l'approbation du Schéma. Le PADD fixe les objectifs de préservation des ressources naturelles et de lutte contre l'étalement urbain. Et le DOO doit arrêter des objectifs chiffrés de consommation économe du foncier. L'ensemble et la cohérence du dispositif devront être justifiés par le rapport de présentation.

En matière de biodiversité et de protection des espaces naturels, le PADD doit désormais fixer des

objectifs en matière de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques. Le DOO détermine en conséquence les espaces et sites naturels, agricoles, forestiers ou urbains à protéger. Il précise également les modalités de protection des espaces nécessaires au maintien de la biodiversité et à la préservation ou à la remise en bon état des continuités écologiques.

Une plus grande cohérence entre transport et urbanisation est demandée. Le DOO doit contenir les orientations de la politique de transport et de déplacement et les grands projets d'équipement et de desserte par les transports en commun. Il doit préciser les conditions permettant de favoriser l'urbanisation dans les secteurs desservis par les transports collectifs. Pour ce faire, le SCoT peut choisir de mettre en place des secteurs dont l'urbanisation est conditionnée par la desserte en transport en commun. Il peut, en le justifiant, définir des densités minimales pour les secteurs situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés.

En matière d'aménagement commercial, nouveauté importante, le SCoT est désormais tenu de réaliser un Document d'Aménagement Commercial (DAC). Celui-ci délimite (c'est-à-dire à la parcelle) les zones d'aménagement commercial. En complément, le SCoT peut fixer des conditions de développement de ces zones, sur la base d'objectifs d'aménagement du territoire, notamment sur la qualité architecturale, paysagère et la consommation foncière, mais aussi sur la desserte de ces zones économiques par les transports en commun.

En élargissant ainsi ses champs d'investigation et en renforçant leur caractère prescriptif, la loi Grenelle 2 confirme le rôle-clé des SCoT dans la politique d'aménagement. Ce rôle est d'autant plus fort que la loi Grenelle 2 n'a pas seulement modifié les articles du Code de l'urbanisme relatif aux SCoT. Elle a également assigné au PLU de nouvelles missions d'intervention et renforcé l'articulation entre SCoT et PLU. De même, le SCoT a toujours des effets directs en matière de compatibilité sur certaines opérations foncières et d'aménagement, comme les Zones d'Aménagement Concerté ou les permis de construire et d'aménager de plus de 5 000 m².

La place du SCoT dans le mécanisme des différents documents de planification est tout à fait centrale. C'est à partir de cette conclusion qu'il faut envisager l'enjeu de la mise en conformité du document et particulièrement l'échéance du 1^{er} janvier 2016. En effet, il résulte de l'article 17 de la loi que les SCoT en vigueur doivent intégrer le contenu d'un SCoT « Grenelle » et être approuvés avec un tel contenu au plus tard le 1^{er} janvier 2016.

🕒 **Vers une évolution du SCOTERS ?**

Le SCOTERS, qui est daté de 2006, ne répond pas formellement à tous les champs de compétences nouvellement créés. La question de l'évaluation est donc double :

- Le projet de territoire est-il toujours pertinent, son évaluation conduit-elle à engager une révision du SCOTERS ? C'est la question de l'évaluation, formellement encadrée par le Code de l'urbanisme.
- Comment et avec quel calendrier envisager l'évolution du SCOTERS pour intégrer la loi Grenelle 2 ? L'évaluation conduit à mesurer l'écart qui sépare le SCOTERS d'un document « Grenelle ». C'est la question d'actualité posée par la loi Grenelle 2.

Ces questions ne sont pas neutres. Elles impliquent la stabilité juridique du document. Elles posent aussi la question du calendrier et de l'intensité des travaux à mener. Cette notion de stabilité revêt une importance particulière car la CUS élabore son PLU intercommunal. C'est la planification du coeur métropolitain qui se construit, elle a besoin du cap donné par le SCOTERS. Or l'analyse développée ici et les travaux du PADD du PLU intercommunal de la CUS montrent que le projet de territoire du SCOTERS reste un cap valable et stimulant pour les projets de PLU.

Parallèlement à ce constat, il convient de rappeler que le SCOTERS possède une spécificité. Il a pu, dans les conditions réglementaires de l'année 2006, être approuvé sans intégrer formellement une évaluation environnementale du projet de territoire.

L'article L 121-10 du Code de l'urbanisme indique que les SCoT font l'objet d'une évaluation environnementale. Plus précisément :

« III. – Sauf cas où elles ne prévoient que des changements qui ne sont pas notables sur l'environnement, au sens de l'annexe II à la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil, du 27 juin 2001, précitée, les modifications des documents mentionnés aux I et II du présent article donnent lieu soit à une nouvelle évaluation, soit à une actualisation environnementale réalisée lors de leur élaboration. »

Il apparaît que l'évaluation environnementale n'entraîne pas, de fait, la mise en révision du SCOTERS.

La révision complète ou partielle du SCOTERS, à l'issue de l'évaluation et après 6 ans de mise en œuvre, ne nous semble donc pas nécessaire.

Aussi, les évolutions à apporter d'ici l'année 2016, pour répondre aux exigences de la loi Grenelle 2,

demandent-elles à être précisées. Celles-ci peuvent être engagées de manière déconnectée de l'évaluation. La question du moment adéquat pour engager les travaux doit être posée.

Au fond et concernant l'évolution du document, l'analyse des textes actuellement en vigueur, et particulièrement de l'article L. 122-13 du code de l'urbanisme, permet de conclure que la procédure de révision doit être mise en œuvre lorsque les modifications envisagées sont de nature à porter atteinte à l'économie générale du PADD.

Toutefois, l'ordonnance du 5 janvier 2012¹ est venue préciser et encadrer davantage le champ d'application des procédures de révision et de modification des documents d'urbanisme. Lorsqu'elle entrera en vigueur – au plus tard le 1^{er} janvier 2013 – une révision du SCoT sera nécessaire lorsque les changements apportés au document concerneront² :

- **les orientations du PADD** ;
- les dispositions du DOO relatives aux espaces et sites naturels, agricoles, forestiers ou urbains à protéger ; aux modalités de protection des espaces nécessaires, au maintien de la biodiversité et de la préservation ou la remise en état des continuités écologiques et aux objectifs de consommation économe de l'espace et la lutte contre l'étalement urbain (L 122-1-5-II) ;
- les dispositions du DOO relatives aux objectifs et aux principes de la politique de l'habitat au regard, notamment, de la mixité sociale, qui précisent les objectifs d'offre de nouveaux logements et les objectifs de la politique d'amélioration et de réhabilitation du parc de logements existant public ou privé. Dans ce cas, la révision ne s'imposera que si les modifications envisagées ont pour effet de diminuer l'objectif global concernant l'offre de nouveaux logements.

Finalement, l'examen des apports de la loi et les enseignements tirés de la présente évaluation montrent que les compléments strictement obligatoires qu'il convient d'apporter au SCoT pour le « grenelliser » portent sur des questions abordées par le SCOTERS et que, pour le reste, la loi le dote d'outils dont l'usage est facultatif.

Au regard d'une telle observation, dans l'attente de l'entrée en vigueur de l'ordonnance du 5 janvier 2012, il ne semble pas nécessaire, par principe, de recourir à la révision pour grenelliser le SCOTERS, comme portant atteinte à l'économie générale du PADD.

1. Ordonnance n° 2012-11 du 5 janvier 2012 portant clarification et simplification des procédures d'élaboration, de modification et de révision des documents d'urbanisme. Elle doit entrer en vigueur à une date déterminée par décret en Conseil d'Etat et au plus tard le 1er janvier 2013

2. Article L. 122-14 du Code de l'Urbanisme

Actuellement, au regard de ces objectifs rendus obligatoires, il peut être relevé que le PADD prévoit déjà :

- dans un objectif global de développement équilibré de la région urbaine, « le développement urbain se fonde sur une démarche de renouvellement urbain, d'utilisation économe de l'espace » (p.17) ;
- dans un objectif de préservation et de valorisation des espaces naturels, le PADD préconise « de garantir les bonnes jonctions et connexions (corridors biologiques) entre les noyaux centraux », de « préserver les continuités des espaces naturels le long des cours d'eau et les corridors écologiques qui doivent être maintenus et restaurés », de « rétablir les continuités naturelles, entre des espaces naturels présentant un intérêt écologique » (p.27) ;
- dans un objectif global de développement équilibré de la région urbaine, le PADD préconise enfin de « développer l'activité dans les zones bien desservies et où emplois et habitat cohabitent », « répartir l'activité sur le territoire », « hiérarchiser les sites d'accueil pour ne pas aboutir à une trop grande dispersion ou multiplication des zones d'activités » (p.19).

Au regard de ces éléments, il s'agit de préciser quelles modifications ou compléments sont nécessaires.

Nous pouvons d'ores-et-déjà constater que l'adaptation du document à la loi Grenelle 2 repose sur la prise en compte de nouveaux documents de planification tels que le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) et le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE), qui ne sont pas encore approuvés. Par ailleurs, ni les Plans de Prévention du Risque Inondation, ni les Plan de Prévention des Risques Technologiques sont totalement actualisés sur le territoire. La mise en œuvre de la Directive inondation n'est à ce jour pas encore arrêtée.

Par ailleurs, en matière d'urbanisme commercial, le travail engagé nous a permis de tirer un diagnostic de la structure commerciale du territoire. La stratégie et les orientations réglementaires qui en découlent restent à écrire. Une année de travail est nécessaire pour réussir cette démarche avec le même niveau d'adhésion et de concertation que celui qui a permis de poser le diagnostic.

Seul le travail sur le chiffrage des objectifs de consommation foncière est aujourd'hui jugé mature, au moins au niveau du fonctionnement du dispositif. Reste à partager et à s'engager sur des valeurs chiffrées.

Compte tenu de ces éléments, une option semble se dégager à l'issue de l'évaluation. Il s'agit de maintenir

le SCOTERS dans sa version actuelle dans un souci de stabilité et de continuité de son action. La période qui s'étend jusqu'au 1^{er} janvier 2016 doit être exploitée pour préparer et réussir la mise en conformité par rapport à la loi Grenelle 2. Cette réussite repose sur le partage et la concertation des travaux à mener. Elle suppose également de tenir le compte précis des évolutions à concrétiser.

Il est donc proposé de poursuivre et de développer le fonctionnement par groupes pilotes thématiques. Le groupe foncier et le groupe urbanisme commercial sont maintenus. La création d'un groupe dédié aux thématiques environnementales est proposée.

Le SCOTERS devra choisir et formaliser réglementairement (procédure) ses évolutions courant de l'année 2014 pour pouvoir respecter l'échéance du 1^{er} janvier 2016.

Reste que l'opportunité de modifier, notamment pour traiter la question du chiffrage des objectifs de consommation foncière, est limitée dans le temps et que la parution du décret complémentaire de l'ordonnance du 5 janvier 2012 peut intervenir à tout moment d'ici le 1^{er} janvier 2013.

🕒 **Discuter les points d'évolution du SCOTERS**

Le tableau ci-dessous a pour objet de recenser les sujets d'évolution tout en mesurant l'écart avec un SCoT « Grenelle ». C'est un outil développé à l'occasion de l'évaluation, il doit évoluer et accompagner le Syndicat mixte jusqu'à l'échéance du 1^{er} janvier 2016.

Ce dont il faut débattre – dégager une stratégie, une suite à donner à l'évaluation

🕒 **Portrait de territoires**

Le projet de territoire, qui est le cœur du dispositif du SCOTERS reste valable et stimulant pour les prochaines années. Pour produire ses effets il doit être stable et lisible. C'est un impératif.

- Considérant qu'une période d'application de 6 ans est finalement relativement courte pour un document de stratégie et d'aménagement du territoire élaboré pour 140 communes regroupées en 12 intercommunalités ;
- Considérant que les principaux sujets d'évolution liée à la loi Grenelle 2 : environnement, urbanisme commercial et foncier demandent du temps pour être maîtrisés ;
- Considérant que l'échéance de la loi Grenelle 2 est fixée au 1^{er} janvier 2016 et qu'elle nous procure ainsi du temps pour approfondir les sujets, partager et concerter nos orientations ;

Il est approprié de préconiser le maintien du SCOTERS à l'issue de cette première évaluation.

🕒 **Anticiper l'échéance de la loi Grenelle 2 ?**

L'évaluation montre que l'objectif de mise en conformité du document avec la loi ENE n'entraîne pas de remise en cause de l'économie générale du SCOTERS. L'évolution du SCOTERS vers un document loi Grenelle 2 est juridiquement envisageable sous forme de modification, dans le cadre juridique en vigueur au 1^{er} mai 2012. Néanmoins, l'ordonnance du 5 janvier 2012, qui doit entrer en application d'ici le 1^{er} janvier 2013 limite cette possibilité.

La question du foncier et des objectifs chiffrés a été anticipée, après plus d'un an de travail et de concertation tant avec les partenaires que les territoires. A court terme il nous paraît nécessaire de proposer un chiffrage des objectifs de consommation foncière du SCOTERS.

Le DAC, quant à lui, suppose d'établir une stratégie et une gouvernance plus complexe, il a besoin de temps.

Par ailleurs, bon nombres des schémas sectoriels définis par la loi Grenelle 2, Schéma Régional de Cohérence Ecologique, Schéma Régional Climat Air Energie, PECT mais aussi les PPRT restent à approuver.

🕒 **Un travail d'anticipation**

Sur la base de ces constats, il faut, un peu à la manière de ce que le SCOTERS a fait avec le groupe foncier et le groupe économie, continuer à anticiper. Il s'agit d'ouvrir- où, dans le cas du DAC – de prolonger les groupes de travail nécessaires pour préparer l'évolution liée à la loi Grenelle 2.

L'anticipation ou l'action du SCOTERS doit se concevoir tant au niveau des compléments au document de planification qu'en terme de gouvernance. Les actions de mise en œuvre du SCOTERS sont sa principale ressource pour concrétiser son projet et agir en matière d'aménagement du territoire. Il convient d'identifier les bons leviers, les actions efficaces à développer en complément, notamment, du travail sur de la commission compatibilité.

ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DU SCOTERS

SYNTHÈSE DES POINTS D'ÉVOLUTION

	Sujet d'évolution	Mesurer l'écart avec le SCOTERS		
		PADD	DOG	
Veiller au développement équilibré de la région urbaine	L'ambition métropolitaine en termes de démographie ou de logements est-elle toujours d'actualité ? L'objectif est-il toujours pertinent ?	Le scénario de développement actuel est basé sur la tendance démographique (plus dynamique) des années 1990-99 (+0,8%/an) Il se traduit en objectifs de volume de logements et en recherche de diversité. Le pas de temps porte sur 2006-2016 (650 000 hab, +40 000 logements dont 8000 aidés). Quid au-delà (date prévue de l'approbation du PLUc) ?		PADD : p.15, 17-18 DOG : p.27-28
	La nature de l'orientation permet-elle d' atteindre les objectifs ?	Actuellement les objectifs sont chiffrés et répartis en volume de logements (9 000 à Stbrg/18 000 CUS/13 000 hors CUS), mais pas en diversité.	Le DOG précise certains éléments de diversification : + 8 000 logements aidés, 20 % aidés dans opérations >12 logts des bourgs-centres.	
	L' armature urbaine actuelle est-elle pertinente ? A la fois pour les activités, la construction de logements/ TC, les équipements	L'armature urbaine, support du développement équilibré de la région, a été revalidée dans son principe mais son application fait débat. C'est un débat complexe car plusieurs phénomènes sont à l'œuvre : - la construction neuve se fait beaucoup dans les villages, - le rôle des bourgs centres et de l'armature urbaine est mise en œuvre de façon différente sur les territoires - la loi réaffirme le principe fondamental d'une articulation entre transport en commun et urbanisation.	Le DOG précise les conditions pour être considérée comme une commune bien desservie par les TC. Les territoires demandent une rediscussion de cette notion, particulièrement mal vécue par les communes considérées comme mal desservies (trop péjorative, application trop administrative calée sur les limites communales, trop impactant pour les capacités à développer l'offre en logements...).	PADD : p.16 à 19 DOG : p.5 à 9 et p.33 à 37
	Le projet économique est-il toujours en phase avec les dynamiques économiques	L'approche économique du SCOTERS n'a pas généré de débats politiques. Néanmoins, elle tient essentiellement à l'offre foncière spécifique proposée = les zones d'activités. Or celles-ci ne regroupent qu'un tiers des emplois. Comment appréhender la dynamique économique de manière plus globale et transversale ?		PADD : p.19 DOG : p.33 à 37
	La politique d' aménagement commercial est-elle adaptée à la recherche de cohérence d'ensemble du document ?	Le SCOTERS, à travers son PADD (et son DOG) définit une stratégie de développement commercial qui repose sur : - Le développement du commerce de proximité. - L'articulation entre déploiement des offres commerciales d'envergure et armature urbaine (pôles urbains et les bourgs-centres).	Le DOG ne délimite pas de zones d'aménagement commercial. Il existe cependant un principe de non extension de la zone commerciale nord (même si le périmètre précis n'est pas défini) et n'envisage pas la structuration d'un pôle commercial sud. Le principe de fléchage des pôles commerciaux sur le haut de l'armature urbaine est fixé et semble adapté. Mais son seuil d'application (6000m²) montre ses limites, fragilisant la proximité et limitant les capacités de modernisation des grands pôles.	PADD : p.19 DOG : p.36-37
	Les projets d'infrastructures non réalisés sont-ils à l'étude et restent-ils pertinents ?	Le SCOTERS intègre à son document un certain nombre de projets d'aménagement nécessaires à la mise en œuvre du schéma, particulièrement pour développer les TC et limiter la création de nouvelles routes.	L'attachement des territoires pour les principes des TCSP vers le Kochersberg et Rhinau ont été réaffirmés, de même que la liaison Piémont-Lahr. Le SCoT confirme le cadre réglementaire permettant leur réalisation. Il n'a par contre pas de levier de concrétisation.	PADD : p.20-21 DOG : p.49 à 53
	La politique foncière du SCOTERS répond-elle aux objectifs de maîtrise de la consommation foncière et de lutte contre l'étalement urbain ?	La gestion économe et rationnelle des ressources foncière et naturelle est un objectif majeur du SCOTERS. C'est un axe fort du PADD, qui se traduit notamment par les choix suivants : définition d'une armature urbaine, priorité donnée au renouvellement urbain, stratégie d'implantation des activités, préservation de l'activité agricole et de la trame verte et bleue...	Le volet réglementaire du SCOTERS repose dans sa quasi-totalité sur un objectif de maîtrise de la consommation foncière. Le DOG définit par ailleurs déjà des objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace pour l'activité économique.	PADD : p.16 à 21, p.25 à 28 - DOG : p.5 à 11, p.15 à 20, p.23 à 25, p.33 à 37, p.40 à 42, p.47
	La répartition des équipements métropolitains est-elle toujours d'actualité ?	Le PADD organise le développement métropolitain autour de quartiers stratégiques, notamment autour du quartier européen du Wacken et de l'axe Etoile-Kehl.	Le DOG localise certains sites de développement métropolitain en-dehors de ces quartiers spécifiques, parmi lesquels le Parc des Expositions à Eckbolsheim.	PADD : p.12 - DOG : p.35
	Le développement des communications électroniques est-il intégré dans le schéma ?	Le PADD fixe un objectif visant à conforter et améliorer la desserte du territoire par le haut débit.		PADD : p.11
	Le développement touristique et culturel est-il intégré dans le schéma ?	Le PADD fixe un objectif de promotion de la référence culturelle et sociale du territoire.		PADD : p.12-13
Le périmètre du SCOTERS est-il pertinent avec la nouvelle carte des regroupements intercommunaux	Le SCOTERS est établi sur 12 intercommunalités regroupant 140 communes. Le rattachement de la CC de Gamsheim-Kilstett au secteur de la Bande-Rhénane suppose sa sortie du périmètre du SCOTERS.			

GRENELLE 2 : LES ENJEUX, CE QUI PEUT EVOLUER DANS LE SCOTERS

Evaluation de la procédure nécessaire		
Révision	Modification	Mise-en-œuvre
<p>Les objectifs démographiques ou de production de logements sont revus nettement à la hausse (au-delà d'un rattrapage de production, sur une durée plus longue) ou à la baisse (n'arrivant pas à remplir des objectifs alors considérés comme trop ambitieux ou contraires au choix d'arbitrage entre préservation du territoire/foncier et dynamisme démographique/économique). <i>(a priori non dans la CUS car objectifs PLUc affichés = +3000 logt/an)</i> <i>A priori non dans le hors-CUS, la difficulté étant au niveau de la répartition de l'effort de production (rôle des bourgs centres)</i></p>	<p>Le territoire du SCOTERS et particulièrement son cœur, la CUS, sont dans une logique de rattrapage de la production de logements (après plusieurs années de faiblesse de la construction neuve) pour atteindre globalement l'objectif de volume. L'actualisation des objectifs ne remet pas en cause le scénario initial mais le prolonge.</p>	<p>Lien avec les travaux du groupe foncier sur le chiffrage d'objectifs de consommation foncière => objectifs de production de logements par CC.</p>
	<p>Peut intégrer des objectifs chiffrés en termes de diversité de logements (typologie ? répartition géographique ?)</p>	<p>Amélioration du suivi de l'habitat intermédiaire (pour pallier les limites statistiques actuelles)</p>
<p>La révision permet d'introduire un niveau supplémentaire dans l'armature urbaine, en introduisant la notion de ville moyenne. Cela pointe la diversité des bourgs centres. La question se pose pour Brumath et Erstein auprès des partenaires. La remise en question du fonctionnement de l'armature urbaine peut conduire à une phase de discussion complexe notamment avec les villages. Celle-ci sera d'autant plus délicate que la loi Grenelle 2 insiste sur l'intégration des équipements à ces réflexions, en lien avec les TC.</p>	<p>Les évolutions ne doivent pas remettre en cause les principes d'organisation de la périurbanisation, point fort du SCOTERS. La/les modification(s) porte uniquement sur des ajustements du dispositif existant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - reconnaître davantage la dynamique des bassins de vie, - donner la possibilité à l'un ou l'autre bourg centre de fonctionner sous forme de tandem (Hochfelden / Schwindratzheim) <p>La remise en question du fonctionnement de l'armature urbaine peut conduire à une phase de discussion complexe notamment avec les villages. Celle-ci sera d'autant plus délicate que la loi Grenelle 2 insiste sur l'intégration des équipements à ces réflexions, en lien avec les TC.</p>	
<p>La révision du projet inclut une réflexion plus complète, intégrée à la base du projet de territoire (économie résidentielle, fonctionnement du bassin de vie...).</p> <p>Les travaux menés notamment dans le PLU de la CUS montre la difficulté de réalisation de certaines de ces zones. Or, le changement des zones d'activités actuellement définies entraînerait une révision. La demande de Hoerd-Weysersheim de fonctionner en bi-pôle économique rencontre la même problématique (le site de développement intercommunal est actuellement prévu à Hoerd).</p>		
<p>La révision permet de réaliser les éléments possibles par l'intermédiaire de la modification, tout en intégrant les projets de restructuration de la ZCN et d'un pôle commercial sud.</p>	<p>La modification peut permettre d'introduire un Document d'Aménagement Commercial délimitant les Zones d'Aménagement Commercial selon des critères d'aménagement du territoire. Mais s'il ne modifie pas l'économie générale du SCOTERS actuel, il comporte le risque de rendre difficile, voire impossible les projets :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de restructuration de la ZCN ; - de création éventuelle d'un pôle commercial au sud de la CUS. <p>Adapter la règle des 6000m² à la typologie des espaces commerciaux définis.</p>	<p>Le DAC ne doit pas être une fin en soi. Il s'agit de mettre en place les conditions adaptées de la gouvernance de l'urbanisme commercial.</p>
		<p>S'associer aux travaux des porteurs de projets pour une mise en œuvre optimale. Participation aux groupes de travail spécifiques.</p>
<p>Après décret, chiffrage des objectifs = révision</p>	<p>La modification permet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'actualiser, compléter et préciser le diagnostic (analyse de la consommation foncière de la période récente) - de compléter les objectifs chiffrés de consommation foncière <p>Avant décret, chiffrage des objectifs possible en modification.</p>	<p>Les travaux du groupe foncier permettent de mettre en place un outil de suivi régulier de la consommation foncière, mis en relief avec la réalisation des objectifs chiffrés de production de logements.</p>
	<p>Une Déclaration de Projet et une mise en compatibilité du SCOTERS permettent de relocaliser le Parc des Expositions dans un quartier stratégique de développement métropolitain.</p>	
	<p>Pas d'évolution nécessaire, sauf choix politique visant à compléter le dispositif réglementaire.</p>	
	<p>Pas d'évolution nécessaire, sauf choix politique visant à compléter le dispositif réglementaire.</p>	
	<p>Modification du périmètre du SCOTERS suite à la sortie de la CC de Gamsheim-Kilstett</p>	

ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DU SCOTERS

	Sujet d'évolution	Mesurer l'écart avec le SCOTERS		
		PADD	DOG	
	Que suppose l'intégration d'une évaluation environnementale au SCOTERS actuel ?	Lors de son élaboration, le SCOTERS n'a pas fait l'objet d'une évaluation environnementale au sens de la loi ENE. Le projet de SCOTERS a été le résultat d'une démarche volontaire en faveur de l'environnement et des études et réflexions approfondies sur les enjeux de biodiversité, de gestion économe du foncier et sur la corrélation entre urbanisme et déplacements. La structure actuelle du document est déjà très proche des attentes de la loi Grenelle 2 sur l'environnement. Approuvé avant la publication de la loi, le document SCOTERS reste applicable et soumis aux dispositions antérieures à la loi ENE. Il devra toutefois être mis en conformité avec les nouvelles dispositions législatives lors de leur prochaine révision, et au plus tard d'ici le 1er janvier 2016.		
Préserver, développer et mettre en valeur les qualités du territoire	La politique de préservation et de valorisation des espaces naturels du SCOTERS répond-elle aux objectifs de préservation et de remise en état des continuités écologiques, de protection des espaces nécessaires au maintien de la biodiversité ? Quelle prise en compte du SRCE ?	La trame verte et bleue est reconnue comme une composante essentielle du territoire, sur laquelle s'appuie le PADD (et le DOG) pour organiser le développement équilibré de la région urbaine, ainsi que la préservation, le développement et la mise en valeur des qualités du territoire. Comme le DOG, le PADD différencie les enjeux liés aux milieux naturels (noyaux écologiques, cours d'eau, zones humides et inondables...), aux espèces (rares et menacées) et aux connexions écologiques entre noyaux centraux.	Les orientations visent à : - protéger les milieux écologiques majeurs et à préserver et valoriser les axes à enjeux environnementaux multiples - préserver les espèces patrimoniales - maintenir ou créer des corridors Le SCOTERS reconnaît déjà le principe de restauration des continuités écologiques , qu'il cartographie et définit dans le DOG. Il hiérarchise les corridors et les enjeux pour chacun des réservoirs et précise pour certains les modalités de protection. La trame verte et bleue régionale est traduite dans le DOG qui intègre par ailleurs les réservoirs de biodiversité identifiés dans le SRCE. Certaines espèces identifiées en liste 1 des SCAP (Stratégies de création d'aires protégées) devront être ajoutées aux espèces emblématiques devant être préservées.	PADD : p.27 (II.3) DOG : p.13 (II.1), p.17 (II.2)
	La préservation de l'outil agricole et la prise en compte de la dimension économique de l'agriculture sont-elles pertinentes ?	Les espaces agricoles et l'agriculture sont un des axes du projet de territoire et de la stratégie foncière. Le PADD différencie clairement les espaces agricoles selon leurs enjeux de préservation et de valorisation.	L'enjeu agricole est traduit de manière forte dans le DOG. Ce dernier définit et cartographie les secteurs agricoles à préserver/ affirmer selon leur vocation. Les orientations définissent les modalités de préservation et visent à préserver les terres les plus fertiles. Elles visent aussi à intégrer la dimension économique de l'agriculture dans le développement des espaces urbanisés. Elles affirment le rôle des espaces agricoles dans le maintien ou la création des corridors écologiques et ceinture verte.	PADD : p.20 (II.6), p.25 (III.2) DOG : p.18 (II.4), p.23 (II.4), p.42 (VII.4)
	La réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'amélioration des performances énergétiques sont-elles intégrées au schéma ?	Le PADD affiche déjà une ambition d'amélioration de la qualité de l'air et de limitation des gaz à effets de serre, à la fois par l'articulation entre urbanisation et transports en commun, et par les nouvelles formes d'habitat avec la maîtrise des dépenses énergétiques et la promotion des énergies renouvelables. La contribution des espaces verts et des continuités naturelles en ville pour la circulation de l'air y est exprimée. La valorisation énergétique des déchets est affichée comme telle.	La structuration des orientations transport et habitat s'inscrit dans cet objectif : <i>articulation transport urbanisation, projet d'infrastructures de transports en commun, principe de non renforcement de la capacité routière radiale de desserte de Strasbourg, protection et préservation des espaces naturels et agricoles, renouvellement urbain et choix des formes urbaines plus denses, végétalisation en milieu urbain etc.</i> Le DOG traite de l'implantation des structures de production d'énergie renouvelables. Le document ne fait pas référence aux Plans Climat Energie Territoriaux (PCET) dont il devra prendre en compte les objectifs.	PADD : p.31-32 (III.5) DOG : p.9 (I.4), p.27 (VI), p.29 à 32 (VI+5), p.36 (VI.3), p.43 (VIII.1)
	Les orientations concernant la préservation des zones inondables sont-elles toujours d'actualité ?	La réglementation du SCOTERS date de 2006, avant l'approbation du SDAGE avec lequel il doit être compatible. Aujourd'hui, sur certains aspects, le SCOTERS est plus contraignant que le SDAGE, mais il ne prend pas en compte toutes ses prescriptions (zones humides ordinaires, coulées d'eau boueuses).		PADD : p.29 (II.4) - DOG : p.24 (II.5), p.43 (VIII.1)
	Le risque de coulées de boue est-il efficacement pris en compte ?	Une harmonisation du SCOTERS avec le SDAGE sera nécessaire.		
	La préservation des zones humides est-elle à jour ?	Le SCOTERS n'identifie pas spécifiquement le risque de coulées d'eaux boueuses qui s'est révélé de plus en plus marquant au vu des épisodes orageux des dernières années. Sans l'identifier spécifiquement, le SCOTERS est doté d'orientations contribuant à réduire ce phénomène (notamment quant à la réalisation de bassins d'orage et l'intérêt des dispositifs d'infiltration des eaux de pluie dans les extensions urbaines).		PADD : p.27 (II.3) DOG : p.19 (II), p.18 (I.5)
	L'orientation actuelle permet-elle une préservation adaptée des secteurs AOC ?		La rédaction de l'orientation du SCOTERS est trop floue. Elle ne distingue pas suffisamment les espaces à vocation viticole des secteurs AOC situés dans le tissu urbain ou bâtis. Il conviendrait de faire évoluer la rédaction sans changer le fond de l'orientation (la protection stricte des espaces occupés par la vigne).	DOG : p.20

GRENELLE 2 : LES ENJEUX, CE QUI PEUT EVOLUER DANS LE SCOTERS

Evaluation de la procédure nécessaire		
Révision	Modification	Mise-en-œuvre
Evaluation environnementale : vérification juridique en cours. (cf. Art. R.121-16 et R122-13)		
	Le recours à une modification permet : <ul style="list-style-type: none"> - d'actualiser les cartes du DOG, - de compléter et d'actualiser le Rapport de Présentation avec les études plus récentes : zones humides remarquables et ordinaires, inondables, captages d'eau, ZNIEFF, SCAP.. - de compléter les orientations sur les espèces pour intégrer les espèces de priorité 1 de la SCAP 	Les travaux de mise en œuvre et d'analyse de compatibilité des documents peut permettre de : <ul style="list-style-type: none"> - suivre la prise en compte de la trame verte et bleue dans les PLU. - d'animer/ faire le relais des nouvelles études et inventaires auprès des PLU.
	Le recours à une modification permet : <ul style="list-style-type: none"> - une actualisation du RP pour un vrai état zéro à réaliser, - une adaptation de la règle de constructibilité des secteurs agricoles dans les PLU pour améliorer l'équilibre entre sorties d'exploitation et mitage des paysages agricoles. 	La mise en œuvre pourrait permettre une plus grande valorisation de la richesse du dispositif par un suivi plus fin.
	Le recours à une modification permet : <ul style="list-style-type: none"> - d'améliorer la traduction des orientations du PADD dans le DOG pour une meilleure visibilité sur les questions air-climat-énergie (lien transport/habitat, production d'énergie renouvelable) et sur la prise en compte du PCET. - d'intégrer les coulées d'eaux boueuses (et couloirs climatiques) qui relèvent de l'adaptation au changement climatique et devraient figurer comme tel. - de compléter le rapport de présentation avec les données disponibles. 	
	Le recours à une modification permet : <ul style="list-style-type: none"> - de préciser l'orientation pour améliorer l'applicabilité et faire référence aux PPRI (et SAGEECE) récents - d'intégrer les coulées d'eaux boueuses dans les orientations. - d'actualiser les cartes du DOG et le Rapport de présentation. - de créer de nouveaux indicateurs de suivi des zones à risque et d'alerte. 	Participation à l'animation (avec le monde agricole...)
	Le recours à une modification permet : <ul style="list-style-type: none"> - de modifier les orientations pour intégrer les zones humides ordinaires. - d'actualiser les cartes du DOG et le Rapport de présentation, - de créer de nouveaux indicateurs de suivi des zones à risque et d'alerte. 	Diffuser et vulgariser les objectifs du SDAGE dans les PLU
	Le recours à une modification peut permettre de préciser l'interprétation de la règle en distinguant les espaces cultivés des espaces déjà urbanisés.	



**ÉLÉMENTS
DE CADRAGE
POUR CONCLURE
L'ÉVALUATION
DU SCOTERS**

Ce que l'on peut retenir de six ans d'application

Le travail d'évaluation montre une **bonne appropriation des mécanismes et du projet de territoire du SCOTERS**. D'un point de vue technique et administratif, l'Etat et le Syndicat mixte se sont forgés une **culture commune de l'application** du SCOTERS.

Hors CUS, cette connaissance est portée par les maires qui ont appris à débattre du SCOTERS et à argumenter leurs positions par rapport au SCOTERS. En ce sens, c'est une richesse car elle renforce la gouvernance du SCOTERS.

Dans la CUS, le SCOTERS est connu et s'applique. Là aussi, il existe une pratique d'échange, mais elle est davantage incarnée par les services techniques et particulièrement le Service planification territoriale. Le Syndicat mixte et le document de planification, dont il a la charge, ont trouvé leur place dans les processus et les démarches d'urbanisme réglementaire, de planification.

Ainsi, la commission compatibilité est un élément structurant de l'action du SCOTERS car c'est là que se construit cette connaissance partagée. Elle est le garant, en association étroite avec le Bureau, de la « doctrine d'application » du SCOTERS. C'est aussi le lieu où s'apprécient les particularités des projets, où le terrain s'exprime. C'est une des activités du SCOTERS qui fait que **le projet de territoire est vivant**. Il faut saluer l'action de son Président et des élus qui y sont assidus.

Le document fonctionne dans le sens où **aucune de ses orientations n'a été prise en défaut ou directement remise en cause**. La loi Grenelle 2 impose un changement de regard sur le SCoT : il devient évolutif. L'évaluation doit en tenir compte et sous trois aspects :

- Le SCoT est un document-cadre. Il donne une direction à de nombreux projets d'aménagement, de Plans Locaux d'Urbanisme. Il est également très régulièrement utilisé dans des démarches prospectives ou d'étude. A ce titre, son rôle lui impose de veiller à la stabilité et à la lisibilité des directions prises. Il ne peut être question d'un document en perpétuelle évolution.
- Il faut savoir mesurer l'ampleur des évolutions et faire la distinction entre besoin d'adaptation du document et nécessité de le refondre.
- Cette distinction suppose de veiller également aux impacts financiers et politiques des changements. Six ans est un délai court. Il s'agit de bien choisir le moment d'une possible révision et savoir affirmer quand une modification est suffisante.

Le besoin de grenelliser

La matrice du droit actuel **permet la mise en conformité du document avec la loi Grenelle 2 par modification. Cette situation peut néanmoins évoluer, à tout moment, d'ici le 1^{er} janvier 2013**. Un décret est en préparation. Il prévoit notamment le recours à la révision dès lors que les objectifs chiffrés de maîtrise de la consommation foncière sont introduits dans le document. Concrètement, cela signifie que la possibilité d'une modification rapide du SCOTERS existe mais sur une période très réduite et incertaine.

Sur le fond, ce que montre l'évaluation, c'est que le document propose une **vision du développement de la métropole strasbourgeoise et de sa région qui n'est pas dépassée**. Elle est reconnue, au niveau des travaux du PLU de la CUS et notamment des réflexions sur le PADD comme un **cadre pertinent**.

L'évaluation met également en lumière le fait que le SCOTERS peut paraître, sur certains aspects, « daté ». Son projet de territoire et ses orientations sont rédigés pour **répondre au formalisme de la loi SRU**. Pourtant, **sa conception va plus loin et intègre bon nombre d'exigences formalisées par la loi Grenelle 2**. On peut rappeler ici quelques exemples pour illustrer ce constat. Ainsi, son approche des déplacements et de l'articulation Transport en commun/habitat anticipe l'enjeu de maîtrise des gaz à effet de serre. Le territoire est vu comme une ressource à protéger et la notion de restauration des continuités écologiques est déjà présente. L'écart, au fond, ne semble pas trop important et n'apparaît pas structurel.

Tout se passe comme si la loi Grenelle 2, en prolongeant la logique de la loi SRU, en imposant de nouvelles thématiques, en formalisant davantage l'analyse environnementale et le projet de territoire et, enfin, en donnant de nouveaux outils aux SCoT, poussait le SCOTERS à approfondir son raisonnement mais sans le contraindre à le modifier. **L'effort de mise en conformité avec la loi Grenelle 2 devrait donc porter sur une plus grande lisibilité de ces thématiques, des dispositifs de suivi et de mise en oeuvre.**

Les sujets principaux d'une évolution liée à la loi Grenelle 2 sont :

- **l'intégration d'objectifs chiffrés de consommation foncière**, sujet difficile mais central pour les élus ;
- **l'intégration d'un Document d'Aménagement Commercial** au SCOTERS, sujet de fort enjeu pour les élus ;
- **la modification du dispositif environnemental** du SCOTERS.
Ici, l'enjeu peut sembler technique et juridique dans le sens où, on l'a vu, dans sa conception de l'aménagement de la région de Strasbourg, le SCOTERS a pris en compte et a anticipé nombre

des exigences introduites par la loi Grenelle 2 (qualité de l'air, réduction des gaz à effet de serre, remise en état des continuités écologiques). Des améliorations sont nécessaires dans les études, l'évaluation de l'impact environnemental du projet ou encore la mise en place de critères et d'indicateurs de suivi. Néanmoins, les orientations générales ne sont pas remises en cause.

Ces sujets, outre leur implication réglementaire, ont en commun d'impliquer le **passage à un niveau supérieur de gouvernance**. Sur le foncier, c'est la capacité à suivre le phénomène et à tisser des liens avec l'échelle des intercommunalités qui est en jeu. Sur l'urbanisme commercial, c'est une connaissance partagée, y compris avec les acteurs économiques, qui est nécessaire. Sur le champ environnemental, c'est la capacité à intégrer l'environnement dans le projet et à sortir d'une approche strictement de protection réglementaire qu'il faudra garantir.

Le SCOTERS apparaît comme un **outil mature où l'enjeu de mise en œuvre, d'accompagnement des collectivités prend le pas sur l'aspect strictement réglementaire** du document. C'est du moins le cas dans cette **période de transition entre SCoT SRU et SCoT Grenelle**. Période qui intervient pour le SCOTERS probablement un peu tôt dans la mesure où après six ans d'application, le socle du projet de territoire reste valable. La prochaine évaluation devra probablement davantage questionner les orientations portées par le SCOTERS. La question de la complémentarité de son action avec celles des territoires voisins -voire du périmètre du SCOTERS- pourrait bien être l'enjeu central de cette prochaine étape.

Le fonctionnement par groupes pilotes est pertinent, dans la mesure où il est dans le registre de l'anticipation et qu'il fonctionne de façon partenariale. Ce sont deux clés pour réussir l'ambition de cohérence que porte un SCoT. Ces groupes pourraient, à l'instar de la commission compatibilité, être pérennisés pour garantir dans le temps l'action du SCOTERS. Sur le champ de l'environnement, un groupe similaire, chargé de piloter cet aspect de la mise en conformité du SCOTERS avec la loi Grenelle 2, devrait voir le jour.

Les principaux éclairages de l'évaluation : du terrain à l'analyse des indicateurs de suivi

Les différentes démarches instaurées au cours de cette année d'évaluation et de mise en œuvre (débats de territoire, groupes de travail mixtes, réunions thématiques, analyse de suivi...) ont ainsi identifié un certain nombre de points d'évolution potentielle du document en vigueur. Ces éléments sont de nature, d'ampleur et de maturité diverses.

☉ Armature urbaine

Ce fut le sujet le plus critiqué par les élus du SCOTERS. Mais pas au niveau du principe, la critique se place au niveau de l'application de ce concept. Et notamment le fait que seuls les transports ferrés ou en sites propres soient jugés structurants. En effet, cette vision gomme la réalité des besoins de déplacements en transports en commun dans les territoires en n'envisageant que le rapport à Strasbourg. Finalement, derrière cette critique, on voit l'affirmation du phénomène des bassins de vie mais pas une remise en cause du principe d'armature urbaine.

☉ Foncier

L'enjeu est prégnant et partagé par les élus de terrain. Il est proposé de concrétiser le plus rapidement possible la démarche du groupe foncier sur la question du chiffrage des objectifs de modération. Dans la mesure où derrière la question du foncier apparaît celle des lieux privilégiés du développement et donc de l'articulation urbanisation/transports en commun, le dispositif devrait proposer des améliorations sur deux ordres :

- envisager plus clairement l'attraction / le rayonnement des gares au-delà du seul ban communal d'implantation ;
- reconnaître plus formellement la complémentarité des modes de transport et encourager les pratiques de rabattement.

☉ Document d'Aménagement Commercial

La question de l'urbanisme commercial mérite de mûrir. Il faut une stratégie avant d'envisager l'évolution du SCOTERS. La démarche se poursuit avec l'aide d'un bureau d'étude spécialisé. Il s'agit de partager les orientations et le scénario, d'asseoir de bonnes pratiques pour être en mesure de formuler un ensemble réglementaire efficace. Cette évolution du SCOTERS interviendra probablement plus tard que celles identifiées sur la question foncière par exemple.

☉ Agriculture

La réglementation sur les constructions en périmètre AOC doit évoluer. Ceci pour tenir compte du fait que ces périmètres touchent des secteurs urbanisés. Les traiter de la même manière que les espaces de vignes revient à compromettre la densification ou la requalification urbaine qui sont deux options privilégiées par le SCOTERS pour limiter l'impact du développement sur le foncier. A ce sujet, il faut signaler que l'évolution relève davantage de l'ajustement de la règle que d'un changement de posture. C'est la formulation de la règle qui mérite d'être explicitée.

🕒 Environnement

La réglementation sur la prise en compte de l'inondation par submersion et des zones humides mérite d'être améliorée suite à la parution du SDAGE. Les cadres juridiques dans ce domaines semblent néanmoins encore mouvants (mise en oeuvre de la Directive inondation...).

De même, la prise en compte du risque « de coulées d'eau boueuses » relève de l'adaptation au changement climatique et devrait figurer en tant que telle. On peut toutefois noter l'existence d'orientations visant d'ores et déjà à réduire ce risque (prise en compte des surfaces non imperméabilisées dans les opérations d'aménagement par exemple).



ANNEXES

CONSULTEZ LES ANNEXES SUR LE SITE :
WWW.SCOTERS.ORG



