

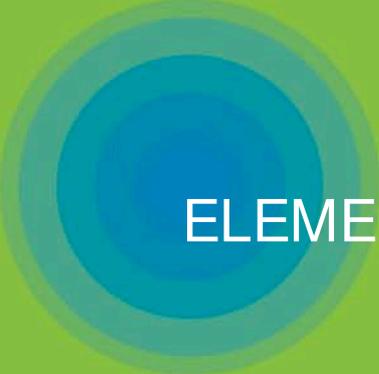
ANNEXES

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



Rencontres territoriales
Janvier/février 2011

EVALUATION



ELEMENTS DE SYNTHESE



EVALUER LE SCOTERS POUR ANTICIPER LES ENJEUX D'UNE PROCHAINE REVISION

En ce début d'année, le Syndicat mixte pour le SCoT de la Région de Strasbourg a organisé 3 rencontres territoriales de secteur : Sud/CUS le 19 janvier, Nord/CUS le 25 janvier et Ouest/CUS le 8 février 2011.

Ces rencontres ont réuni les présidents et les vice-présidents des communautés de communes, les élus représentant la Communauté urbaine de Strasbourg, les membres du Bureau du Syndicat mixte, ainsi que les représentants de la Région et du Département. L'objectif est d'engager une démarche d'évaluation pour jauger le projet de territoire du SCOTERS comme son volet réglementaire. La cohérence entre les politiques publiques est un enjeu fort de la démarche.

Les rencontres territoriales ont été menées à l'échelle de trois secteurs, regroupant chacun entre 4 et 5 EPCI (Sud, Nord et Ouest, la CUS participant à chaque rencontre). Elles s'inscrivent dans une réflexion globale, qui vise à évaluer le SCOTERS et à engager la discussion sur la révision du Schéma. La réflexion est de nature politique. Il faut rechercher ensemble les thèmes d'une révision : ce qui, aux yeux des communes et intercommunalités, fonctionne et ce qui ne fonctionne pas dans le SCOTERS.

La loi Grenelle 2 oriente cette recherche et les rencontres territoriales sont une première occasion pour s'approprier les lignes directrices qu'elle fixe, ainsi que les outils qu'elle apporte. Le Grenelle 2 renforce en effet le rôle des SCoT en matière de cohérence des politiques publiques et impose leur évaluation plus régulière. Plusieurs sujets sont consolidés à travers cette loi :

- L'enjeu majeur du foncier. Il ne s'agit plus seulement d'assurer une gestion économe de l'espace, mais bien de lutter contre l'étalement urbain ;
- La protection et la gestion des espaces agricoles et naturels et la question de la biodiversité, qui réaffirment que le territoire est une ressource à gérer ;
- L'articulation urbanisme / transport public.

Depuis 2010, le Syndicat mixte pour le SCOTERS est constitué de 12 Etablissements de Coopération Intercommunale (EPCI) et c'est tout naturellement qu'ils sont les interlocuteurs privilégiés du Syndicat mixte pour mener cette réflexion. Qui mieux qu'eux peuvent à la fois porter les projets des territoires et faire remonter les idées et les problèmes de mise en œuvre du SCOTERS rencontrés par les communes ? Ce sont des relais de diffusion des informations et des réflexions.

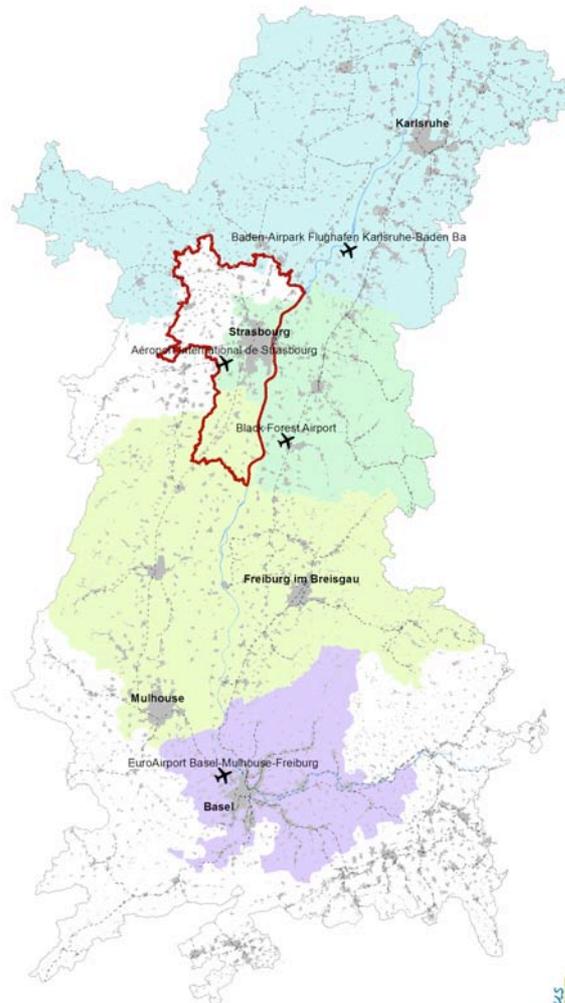
Les intercommunalités sont donc présentes dans toutes les actions phares du SCOTERS : évaluation, révision, mise en œuvre. L'enjeu est de promouvoir un projet commun et d'éviter le piège du « SCoT à la carte ».

Ce rôle d'animateur du territoire est affirmé par la réforme territoriale en cours. Le tandem EPCI – commune constitue un « Bloc Communal ». Le Syndicat mixte souhaite poser la question de la gouvernance du SCOTERS et rechercher, avec les acteurs de terrain, un partenariat mieux identifié où les territoires s'approprient davantage l'outil réglementaire et de prospective qu'est le SCoT.

Trois temps de discussion sont venus rythmer les rencontres territoriales :

- Comment organiser les bassins de vie dans et autour des intercommunalités ?
- Comment s'appuyer sur les ressources naturelles et les paysages ?
- Comment améliorer les échanges propres à chaque secteur et autour d'eux (au sein du SCOT et avec l'extérieur) ?

Périmètres de coopération transfrontalière dans le Rhin Supérieur



0 30 Kilomètres
Fond : Rhin Supérieur, 2009;
Réalisation : ADEUS, janvier 2011

L'ENJEU CLIMATIQUE, UN « FIL ROUGE » IDENTIFIÉ PAR LA LOI GRENELLE 2

L'évaluation n'est pas seulement un retour sur les expériences passées. C'est aussi un exercice de prospective, d'anticipation : comment décider le maintien ou l'évolution d'un document de cadrage sans se projeter vers l'avant ? Ainsi, les enjeux environnementaux, d'aménagement du territoire et de gestion des ressources sont au cœur du processus.

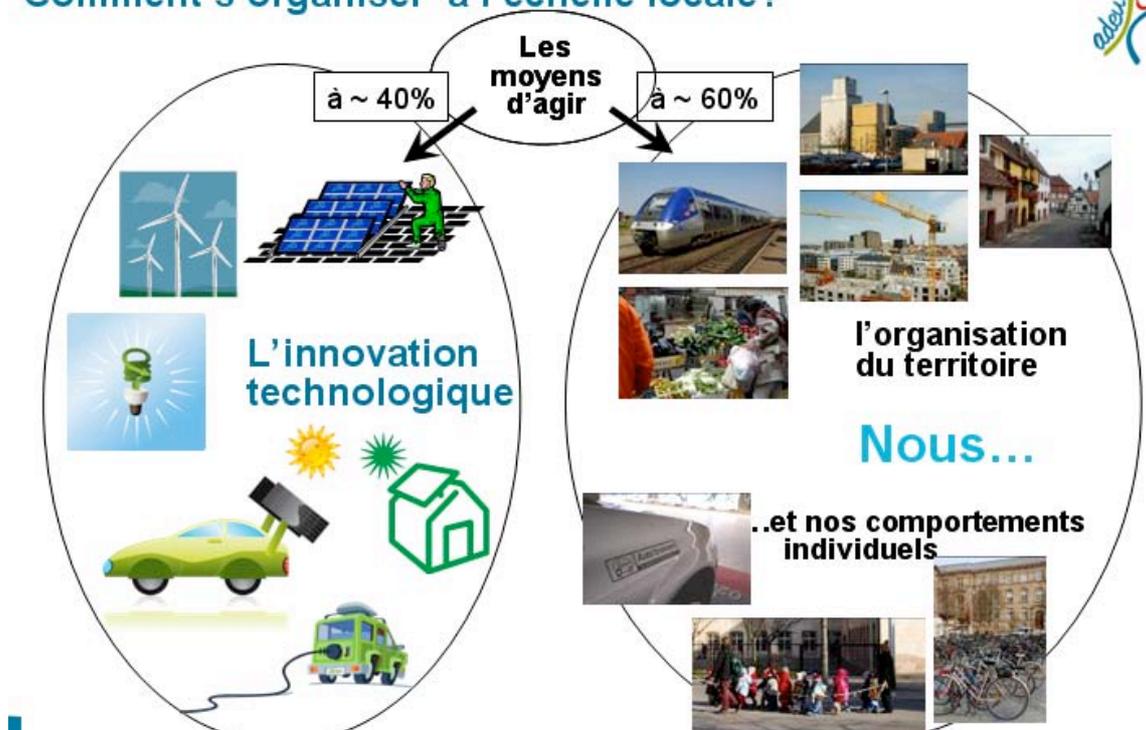
Une première baisse des émissions de Gaz à effet de Serre (GES) a été obtenue en 2008. Cependant, les objectifs fixés au niveau international, européen et national ne sont pas atteints et les progrès enregistrés reposent essentiellement sur les progrès de l'industrie. Les émissions liées aux transports, au résidentiel et aux activités tertiaires sont toujours en augmentation. Ces secteurs sont prioritaires et doivent donc concentrer les efforts d'innovation et d'actions.

Ce sont bien les collectivités locales qui sont en première ligne pour agir. En effet, c'est à elles qu'incombe la responsabilité d'organiser le territoire, de faire des choix de société pour créer les conditions d'un territoire « post carbone ».

Il est ainsi fondamental que le travail d'évaluation, puis de révision, s'attache à comprendre l'évolution des modes de vies, des techniques et des dynamiques économiques et sociales. Le vieillissement de la population, la diversification des types de ménages, le renchérissement du coût de l'énergie, la hausse du temps libre, la demande plus forte de nature et de culture au quotidien, l'individualisation des pratiques sociale ou encore le développement des liens immatériels... sont autant de sujets à travailler.

Le SCOTERS est à la fois le lieu et l'outil pour prendre en compte ces évolutions et donc construire un projet de territoire adapté aux besoins de la population et répondant aux enjeux climatiques.

Comment s'organiser à l'échelle locale?



RESUME DU 1^{ER} DEBAT : COMMENT ORGANISER LES BASSINS DE VIE DANS ET AUTOUR DES INTERCOMMUNALITES ?

L'armature urbaine

Dans un premier temps, la question de l'organisation des bassins de vie a soulevé chez les élus celle de la pertinence de la définition de l'armature urbaine du SCOTERS.

Ce n'est pas tant le principe de l'armature urbaine du SCOTERS, approuvé le 1er juin 2006, qui est remis en cause. Il est en effet jugé nécessaire à la cohérence du territoire. Ce qui est discuté, c'est la question de son adaptation au vu des résultats de 6 années de mise en œuvre. La diversité des situations des communes pose la question d'un SCoT capable de reconnaître les spécificités de ses territoires, tout en lui apportant un cadre, un cap pour son développement.

Comment adapter l'armature urbaine aux spécificités du territoire ?

Compte tenu des différences de taille, d'accessibilité en transports en commun, de rayonnement des communes... l'approfondissement de la notion de bourg centre apparaît aux élus comme une piste de réponse. Entre les bourgs centres proches du statut de ville moyenne, les bourgs centres qui assurent leur statut et ceux dont le poids est moindre, existe-t-il ou est-il possible, voire souhaitable, d'intégrer dans l'armature urbaine du SCOTERS un échelon intermédiaire : le « pôle relai » ? Dans ce cas, quel rôle donner à ce nouvel échelon de l'armature urbaine ?

Il convient également de s'interroger sur les critères et les fonctions qui définissent les pôles de l'armature urbaine : poids démographique, équipement, services, emplois, desserte...

Afin de ne pas compromettre le développement des petites communes, au profit des pôles de l'armature urbaine, un travail sur l'accessibilité et la notion de proximité des services, des équipements et des emplois peut-il constituer une piste de réponse ? Quels services sont nécessaires à toutes les communes ? Les élus ont en effet souligné les bienfaits d'une multipolarité dans l'offre en services, notamment à l'Ouest de Strasbourg, qui est nécessaire au bon fonctionnement des bassins de vie.

Quel lien entre l'armature urbaine et la desserte en transport en communs ?

Le SCOTERS adosse le développement du territoire à la desserte en transports en commun et le traduit à travers la notion de « commune bien / mal desservie par les transports en commun ». Cette notion, qui n'interdit pas aux communes mal desservies de se développer, s'est révélée à la fois difficile et douloureuse à mettre en œuvre, notamment pour de très petites communes, où chaque lotissement peut constituer une évolution conséquente. Aujourd'hui, la mise en œuvre de cette orientation du SCOTERS pose question. Si l'articulation urbanisation/ transports en commun est une orientation de la loi, il convient de s'interroger sur la manière de la mettre en œuvre. Par exemple, la présence d'une gare sur un ban communal n'est pas un critère suffisant pour calibrer le développement urbain : qu'en est-il de sa connexion au bourg, de son accessibilité fine, comment prendre en compte sa capacité de rayonnement (nécessaire et réelle) sur les villages voisins ? Est-il possible d'envisager une nouvelle définition du lien transport / urbanisation prenant en compte un périmètre autour des points d'arrêts de transports en commun structurant ?

Quelle stratégie pour un développement respectueux des ressources du territoire ?

La question de l'armature urbaine pose la question du niveau de développement souhaité, des relations entre cette armature urbaine et le reste du territoire. Ceci demande une stratégie, un projet de territoire en lien avec la politique économique. Le territoire est alors à considérer comme une ressource limitée, dont nous avons la responsabilité.

Le développement de l'habitat

La question « Comment organiser les bassins de vie dans et autour des intercommunalités ? » renvoie également à la question du développement de l'habitat.

Les évolutions récentes et à venir des communes (vieillesse de la population, baisse de la taille des ménages, ...) rendent incontournable la nécessité de continuer à construire un habitat diversifié au sein de chaque type de communes, pour répondre à des besoins de plus en plus variés. De même, compte tenu des contraintes du territoire et de l'étalement urbain, l'orientation qui vise à une gestion économe du foncier est bien acceptée, au niveau du principe. Aussi, la volonté de poursuivre les réflexions sur les modes d'habitat, afin de bâtir plus dense, tout en conservant, voire en améliorant la qualité du cadre de vie a été confirmée au cours des débats.

Cependant, au-delà de ces réflexions, il s'agit de trouver comment atteindre les objectifs de production de logements du SCOTERS (4000 logements par an et 800 logements aidés), qui jusqu'à ce jour n'ont pas été atteints.

La réalisation d'un **Programme Local de développement de l'Habitat dans chaque communauté de communes** peut-elle constituer une piste de réponse ? Est-il possible, à partir des grandes orientations du SCoT, de responsabiliser les intercommunalités ou à tout le moins de réfléchir à des relais sur le terrain pour la mise en œuvre de nos objectifs ? C'est la question de la gouvernance et de l'intelligence territoriale qui est posée. Sera-t-il possible ainsi de mieux gérer l'évolution des très petites communes alors qu'elles se sentent ignorées ?

Au cours des débats, la problématique du vieillissement de la population, aussi bien dans les centres historiques des communes, que dans les lotissements, est apparue comme une vraie préoccupation. Face à cet enjeu, à ceux de l'étalement urbain et du développement de la vie du village, la réhabilitation de fermes constitue déjà, dans la mise en œuvre du SCOTERS, une piste de réponse intéressante. Cependant, au niveau opérationnel, le renouvellement urbain se heurte souvent à des questions techniques.

Les élus se sont également interrogés sur l'échelle de mise en œuvre des objectifs de mixité du logement (logements intermédiaires...). La diversification de l'offre en logements s'applique aujourd'hui à l'échelle de l'opération. Cette échelle apparaît souvent trop restrictive pour les petites communes. Le logement pavillonnaire reste, de plus, le plus facile à réaliser pour ces communes et constitue encore la demande principale, ce qui pose question. Retenir l'échelle communale, et pourquoi pas intercommunale pour l'organisation et la répartition de l'offre en logements pourrait permettre un développement plus aisé et malgré tout maîtrisé pour ces communes. Ceci impliquerait un travail de planification à un niveau excédant celui de la commune, mieux à même de traiter conjointement les problématiques d'habitat, de transports et d'emplois.

Les élus ont souligné l'intérêt des outils d'aide à la décision développés dans le cadre de la mise en œuvre du SCOTERS (travail sur des sites pilotes, analyse de compatibilité des documents d'urbanisme), notamment quand ils doivent faire face à la pression immobilière et freiner certaines velléités de promoteurs, non adaptées à la situation du village. Le SCOTERS pourrait-il intervenir davantage sur la question du renouvellement urbain et des outils à mettre en œuvre, comme appui technique, dans un rôle d'ingénierie territoriale au service des communes ?

Parallèlement, les rencontres territoriales montrent la nécessité de renforcer le lien habitat / déplacements. Il s'agit de travailler la complémentarité de la chaîne de déplacements : piétons, modes doux, articulation entre les modes. L'évolution des mentalités et des comportements individuels est essentielle, surtout dans le contexte d'incertitude énergétique actuel. Quels seront le rôle et les moyens des collectivités pour enclencher une telle dynamique ?

Le développement économique

Afin d'optimiser et de répartir le développement économique, le SCOTERS a mis en place une stratégie d'implantation des zones d'activités. Il les hiérarchise tout en encadrant leur superficie. Ses orientations engagent la création de 3 plateformes d'activités intercommunales de 100 ha maximum chacune, l'optimisation, voire l'extension des sites métropolitains existants, l'aménagement de 21 sites de développement économique intercommunaux de 20 à 60 ha maximum chacun et, si nécessaire, la mise en œuvre d'un site à l'échelle de la commune de l'ordre de 3 à 5 ha. La clé d'entrée foncière joue un rôle important dans ce dispositif.

Si les débats ont souligné l'importance de conforter cette stratégie et de conserver une hiérarchie des zones d'activités sur le territoire, certaines limites du SCOTERS ont été soulevées. Les élus souhaitent réfléchir à la complémentarité de ces zones, afin que leur développement ne se fasse pas au détriment de l'offre existante. Dans ce cadre, la possibilité d'élaborer un **Schéma d'Aménagement Général des Zones d'Activités**, à l'échelle du SCOTERS, a été évoquée lors de la rencontre à Erstein.

Les territoires apparaissent demandeurs davantage de coordination entre les projets des intercommunalités et d'échanges (travail, retour d'expériences etc.) Cette réflexion sur le développement économique à l'échelle supra

communale apparaît en effet importante dans un contexte qui évolue et se complexifie.¹

Par ailleurs, la démarche de révision du SCOTERS, et surtout le contexte législatif actuel (Les Loi de Modernisation de l'Economie et Grenelle 2 ainsi que le projet de loi dit « loi Ollier »), demandent de réinterroger les orientations du document en matière d'aménagement commercial. L'élaboration d'un **Document D'Aménagement Commercial (DAC)** doit permettre de dépasser les limites actuelles du document. L'objectif est de traiter spécifiquement la question des activités commerciales et de renforcer les orientations qui s'y rapportent (desserte des secteurs commerciaux, qualité architecturale, gestion des friches commerciales, juste place des secteurs périphériques et des centralités dans l'armature commerciale etc.). La question de la bonne échelle d'analyse, et donc d'un diagnostic efficace est posée.

Au-delà des questions d'organisation du territoire et de gestion de l'offre existante, c'est une réflexion sur l'évolution des modes vies et la fréquentation des pôles commerciaux qui est nécessaire. En effet, le vieillissement de la population, le développement rapide des habitudes d'achat sur Internet vont influencer les stratégies commerciales. Quelles envies des chalands dans les zones commerciales en tant que lieux de vie ? Quels besoins en services (pour la population mais aussi les entreprises), loisirs... en lien avec l'habitat ? Comment préserver le commerce de proximité et lutter contre la dévitalisation de certains centres de villages ? Comment assurer une complémentarité avec les territoires voisins, notamment l'Allemagne ou les grandes zones d'influence voisines du SCOTERS (Sélestat, Molsheim...) ?

Par ailleurs, la question du foncier affecté à l'activité économique et commerciale apparaît importante, tant au niveau de la reconversion des friches et de la restructuration des zones existantes (densification, optimisation du foncier), que de la place des activités économiques et commerciales au sein du tissu urbain.

RESUME DU 2^{EME} DEBAT : COMMENT S'APPUYER SUR LES RESSOURCES NATURELLES ET LES PAYSAGES ?

Agriculture et biodiversité

Les fondements du SCOTERS reposent sur la préservation du cadre de vie et du fonctionnement écologique et hydraulique du territoire. Cependant, les débats ont pointé une approche protectrice des espaces naturels souvent vécue comme une contrainte au développement. Les terres agricoles apparaissent souvent prises entre deux logiques, celle de la préservation des espaces naturels et celle de l'extension urbaine. Comment renforcer la vocation agricole des secteurs qui le nécessitent et protéger les terres au meilleur potentiel agronomique ?

La question de la recherche d'un équilibre entre protection des espaces agricoles, développement des villes/villages et préservation de la biodiversité a été soulevée. Elle doit conduire à adopter une approche transversale de ces questions. Comment relier les questions de risque, de zones de compensation, de paysage, en associant l'ensemble des acteurs concernés (Agriculteurs, Chambre d'Agriculture, associations de protection, élus...). Le positionnement du Syndicat mixte comme « coordinateur » pourrait permettre d'anticiper les problématiques de mise en œuvre des orientations et d'associer et impliquer les élus plus en amont, dans la gestion du territoire.

L'exemple du grand hamster est emblématique, il s'agit de dépasser son statut de symbole pour appréhender la problématique plus vaste de la biodiversité dans les territoires du SCOTERS.

La question du devenir du secteur AOC du Vignoble a également été soulevée. La proximité de la zone urbanisée exerce une pression sur les terres de ce secteur, dont le devenir est peut-être en danger. Comment le SCOTERS peut-il contribuer à la protection de cet espace ? Au-delà de la protection des terres, c'est également le développement des communes, notamment par le comblement de dents creuses situées en secteur AOC, qui a fait débat, puisque le SCOTERS y interdit toute construction. Un assouplissement de cette règle est-il envisageable et sous quelles conditions ?

¹ Modification de la Taxe Professionnelle, contraintes SEVESO et autres risques, évolution des déplacements et de l'offre en transport...

La question de l'exploitation des zones naturelles ou agricoles à des fins de productions d'énergie est également posée. En effet, l'implantation au sol de panneaux photovoltaïques ou d'autres dispositifs soulève la question du paysage, mais aussi de l'usage du sol et peut-être à terme du recyclage de ces équipements. Une réflexion spécifique pourrait s'engager.

Consommation foncière

Le territoire des communes du SCOTERS n'est pas extensible. Entre 1976 et 2002 ce sont 205ha par an qui ont été consommés dans le SCOTERS, soit une augmentation de 53 % des surfaces urbanisées. Or, le foncier est une ressource rare, ce qui n'est pas sans conséquences sur son prix². Le rythme de consommation sur la période 1976-2002 interroge la possibilité de poursuivre selon ce modèle.

Le SCOTERS répond déjà à une volonté de maîtrise et d'optimisation de la consommation foncière. Cependant, sa révision doit permettre de répondre aux nouvelles exigences de la loi, en fixant des objectifs chiffrés de limitation de la consommation foncière. Les élus devront se positionner quant à ces objectifs : quels objectifs, quelle volonté, quelle gouvernance associée, quel suivi ? Cette question soulève celle des outils de mise en œuvre des objectifs du SCOTERS et de l'ingénierie nécessaire à leur mobilisation. La révision du SCOTERS doit permettre d'engager une réflexion sur la traduction de ses objectifs dans les PLU. La mise en place de ces objectifs peut-elle constituer une opportunité pour renforcer l'intelligence territoriale ?

Tourisme

Le tourisme peut aussi être une ressource économique pour le territoire. Comment le SCOTERS peut-il appuyer les projets des intercommunalités et prendre en compte les vocations touristiques des territoires ? Comment la préservation des espaces naturels devient-elle une mise en valeur de sites naturels remarquables et un support de restauration de couloirs de biodiversité ?

Comment le SCOTERS peut-il se positionner pour coordonner les projets des intercommunalités, en lien avec les autres collectivités territoriales (Conseil général) ? Comment rendre cohérent un réseau d'itinéraires cyclables régional et transfrontalier, mais aussi piétonniers et équestres, par exemple ? Comment organiser un réseau maillé et relié aux sites d'intérêt ? Peut-on se servir de la biodiversité comme support à ces réseaux ? Autant de questions qui ont été soulevées par ces rencontres.

La question de la structuration de ces circuits pour les déplacements quotidiens est également posée. Comment proposer un réseau attractif, répondant aux différents besoins de déplacements, qu'ils soient utilitaires (travail), touristiques, ou liés aux loisirs ? L'enjeu d'un réseau pour les déplacements quotidiens est important, pour compléter la chaîne des déplacements et favoriser le report modal vers des modes de déplacement doux.

RESUME DU 3^{EME} DEBAT : COMMENT AMELIORER LES ECHANGES PROPRES A CHAQUE SECTEUR ET AUTOUR D'EUX (AU SEIN DU SCOT ET AVEC L'EXTERIEUR)

La discussion n'a pas, à ce stade, pointé de besoins nouveaux en termes d'infrastructures lourdes. Les projets de tramway, GCO (Grand Contournement Ouest), VLIO (Voie de Liaison Intercommunale Ouest) ou TSPO (Transport en Site Propre Ouest) sont à la fois intégrés au niveau du document de planification et dans les stratégies territoriales. Néanmoins, leur positionnement par rapport aux projets d'aménagement et leur calendrier de réalisation continuent à interroger les élus. Certains axes existants comme la RD 1083 méritent une réflexion quant à leur évolution.

Ces infrastructures déterminantes pour le projet de territoire sont également celles qui le relient au Bas-Rhin, aux SCoTs voisins. Il sera donc utile de mobiliser une réflexion avec les partenaires (Autorités Organisatrices des Transports, SCoTs, Eurodistrict...). L'InterSCoT du Bas-Rhin aura probablement un rôle à jouer dans ce cadre.

² Le coût du foncier se répercute directement sur celui des logements produits. Cet état de fait impacte directement la capacité des territoires à produire des logements adaptés au niveau de ressource moyen de la population. Ce phénomène est exacerbé pour le logement des jeunes, des personnes âgées et des foyers les plus modestes.

Au delà de ces projets d'investissement, c'est encore la notion du niveau de desserte en transport en commun des communes qui a été discutée. Ce débat a mis en avant l'enjeu d'une vraie articulation entre l'armature urbaine et le territoire qu'elle porte.

La notion de bassin de vie est mise en avant plutôt qu'une approche sous l'angle prédominant de la connexion à Strasbourg. A ce titre, les élus ont proposé l'idée de former un groupe de travail sur l'organisation des transports à la demande. En effet, cette offre spécifique semble répondre à la diversité des besoins sur les bassins de vie.

On peut noter par ailleurs, que le fonctionnement actuel des bassins de vie a conduit la communauté de communes de Gambenheim-Kilstett à se rapprocher de celle de l'Espace Rhénan, ce qui, de fait, l'amènerait à quitter le SCOTERS.

Enfin, améliorer sa capacité d'échange passe sans doute pour notre territoire par une promotion et un travail sur les Technologies de l'Information et de la Communication

LES APPORTS DES RENCONTRES POUR ALLER PLUS LOIN VERS LA REVISION

Les trois rencontres territoriales de début d'année ont permis d'établir une feuille de route à partir de la parole des élus du SCOTERS. Il s'agit de :

- *Faire évoluer l'armature urbaine du territoire du SCOTERS au regard de l'expérience des 6 années de mise en œuvre du document :*
 - *La définition de l'aire métropolitaine (Strasbourg et sa première couronne) mérite d'être discutée et notamment le positionnement de la deuxième couronne de la CUS ;*
 - *La liste des bourgs centres pourrait être précisée : certains d'entre eux tendent vers le statut de Ville moyenne, d'autres assument ce statut, quand certains peinent encore à atteindre ce niveau de développement.*

Cette question met également en évidence le fait que l'armature urbaine à elle seule n'est pas suffisante. C'est bien du couple armature urbaine / territoires ruraux et agricoles que devra traiter un SCOTERS de deuxième génération. Chaque commune doit trouver sa place et connaître son rôle dans le fonctionnement du territoire.

- *Les relations entre l'armature urbaine et les territoires ruraux et agricoles peuvent sans doute se réfléchir autour de la notion de bassin de vie (modes de vie, usages des équipements de loisirs et de cultures, solidarité...), d'articulation entre urbanisation et transport. Quoiqu'il en soit, la seule notion de commune « bien ou mal desservie par les transports en commun » semble ne plus pouvoir à elle seule réguler la répartition de l'effort de développement à l'échelle du SCOTERS.*
- *Les orientations destinées à cadrer la production de logements fonctionnent, mais méritent d'être approfondies. La politique de l'habitat destinée aux territoires les plus ruraux est notamment à préciser.*
- *L'économie est un champ d'investigation où plusieurs sujets sont identifiés :*
 - *La hiérarchisation des zones économiques pourrait se prolonger par une réflexion sur la spécialisation et la complémentarité des zones ;*
 - *Le problème du foncier dévolu à l'activité économique est posée avec deux entrées spécifiques : les friches et leur reconversion et la question de la place des activités économiques au sein du tissu urbain.*
- *L'urbanisme commercial constitue une problématique spécifique. Travailler à l'élaboration d'un Document d'Aménagement Commercial est donc nécessaire.*
- *Préparer les infrastructures qui demain seront nécessaires au développement économique du territoire : les Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) représentent à ce titre un axe de réflexion non négligeable. Leur champ d'application dépasse d'ailleurs la question économique pour renvoyer à des questions comme l'accès à la culture.*
- *Fixer des objectifs chiffrés de consommation foncière et réfléchir à leur échelle de mise en œuvre.*
- *Approfondir les liens entre agriculture, paysage, biodiversité et développement urbain au sein du projet de territoire.*
- *Intégrer la notion de « territoire ressource » dans la réflexion sur la production d'énergie. Cette notion renvoie aux usages de la trame verte comme pourvoyeuse de ressources locales d'énergie (biomasse, bois énergie...), ce qui*

peut être parfaitement compatible avec les questions de biodiversité, de paysage... Elle pose également la question de l'usage des technologies type éoliennes, panneaux photovoltaïques ou de tout autre technologie. Cet usage doit être réfléchi de manière à respecter la qualité des paysages, la vocation agricole ou naturelle des sols et ne pas augmenter la concurrence des usages du sol.

- *Intégrer et rendre cohérent les différents projets de réseaux cyclables, piétons... (utilitaires, de loisirs ou touristiques) à partir d'une réflexion sur l'organisation d'un réseau principal structurant.*
- *Appréhender la question des transports sous l'angle d'un système de déplacement complémentaire à organiser, dans lequel la voiture doit trouver sa place.*

Ces axes de réflexions appellent quelques observations, tant au regard de la loi Grenelle 2, qu'au niveau des orientations du SCOTERS.

Il faut souligner que les sujets identifiés dans les réunions territoriales s'inscrivent dans le fil des orientations de la loi Grenelle 2. En effet, celle-ci, en élargissant le champ des politiques publiques relevant des SCoT (culture, TIC...), impose une meilleure compréhension des modes de vies et des dynamiques d'usage du territoire comme préalable à la rédaction du projet de territoire et des orientations qui en découlent. Cette approche renvoie directement au souhait des élus de valoriser les logiques de bassins de vie.

La loi Grenelle 2, avec son approche par objectifs, notamment de la question foncière, affirme encore un peu plus l'idée d'un territoire ressource à gérer selon un projet commun.

L'articulation urbanisme/ transport est au cœur du dispositif de la loi Grenelle 2. En effet, ce texte demande aux SCoT d'avoir une vision prospective des dessertes en transports en commun. Non seulement ils définissent les grands projets d'équipements et de desserte par les transports collectifs, mais ils précisent également les conditions permettant le développement d'une urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les Transports en Commun. Les SCoT traitent désormais du désenclavement, par les Transports en Commun, des secteurs urbanisés qui le nécessitent.

C'est bien en regard de ces orientations nationales, que la notion de « commune bien ou mal desservie » devra être évaluée.

Au niveau de l'économie, l'obligation de rédiger le Document d'Aménagement Commercial correspond à une problématique bien connue des élus de terrain.

Quant à l'approche renforcée par la loi, des enjeux de biodiversité concernant les espaces naturels, forestiers et agricoles, ils rejoignent directement les préoccupations liées à la ressource agricole, en eau mais aussi les notions de proximité et de qualité de vie qui ont été mise en évidence.

Au regard du SCOTERS dans sa forme actuelle, l'ensemble des discussions qui précèdent impose une réflexion sur le couple démographie/ stratégie économique comme moteur de développement.

Par ailleurs, les discussions montrent bien la nécessité de concevoir, dès la phase de réflexion, un système de gouvernance et de mise en œuvre des orientations. Il s'agit de dépasser l'approche réglementaire pour positionner le SCOTERS (Syndicat mixte et document de planification) dans un rôle plus gestionnaire, en phase avec un projet de territoire. Le Syndicat mixte reste dans ce cadre à la disposition des communes et intercommunalités pour les accompagner en amont de leurs réflexions, de la mise en œuvre d'opérations d'aménagement ou lors de l'élaboration de leurs documents de planification.

LA SUITE DU PROCESSUS DE REFLEXION

Les rencontres territoriales n'ont été qu'une étape dans la démarche qui consiste à trouver le bon niveau de réponse (échelle et degré de réponse réglementaire) aux attentes du territoire.

Une prochaine étape se déroulera de mai à juin 2011. Une nouvelle série de 12 rencontres intercommunales est programmée. Il s'agira d'approfondir le fonctionnement des bassins de vie et de positionner le SCoT comme un outil de gestion du territoire.

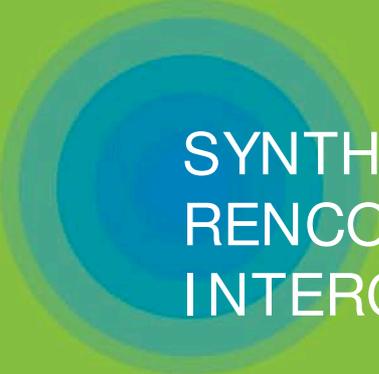
Le 16 juin 2011, une rencontre spécifique permettra de porter la discussion sur la position stratégique du SCOTERS - en tant que territoire et de discuter de la compétitivité de la région strasbourgeoise, en se plaçant tantôt à l'échelle mondiale, européenne, transfrontalière, nationale puis régionale. Il s'agira de poser la question de la complémentarité des territoires qui constituent le SCOTERS et de rechercher les bases d'une organisation territoriale qui répondent aux enjeux métropolitains et aux options de développement que nous aurons choisis ensemble. Sans présager des futurs débats, un certain nombre d'orientations d'aménagement du SCOTERS dans sa version actuelle semblent synthétiser ces enjeux. On peut citer à titre d'exemple et pour susciter la réflexion :

- la Porte Ouest de la CUS ;
- les différents points de rabattement vers les réseaux de transports en commun de la CUS (TSPO, parkings-relais...) ;
- l'évolution de certains sites particuliers, tels que la raffinerie de Reichstett ;
- l'avenir de l'aéroport d'Entzheim ;
- la gestion et la valorisation des continuités vertes, le lien avec la biodiversité en dépassant les clivages administratifs : zones inondables, parcs naturels urbains...
- la question transfrontalière ;
- les pôles d'emplois et de services actuellement inscrits dans le SCOTERS ;
- la place de chacun des territoires ruraux et/ou agricoles, mais aussi urbains ;

L'objectif général de la démarche est de trouver ensemble le bon niveau de réponse (échelle et degré réglementaire) en utilisant à bon escient les outils mis à disposition.

Printemps 2011

EVALUATION

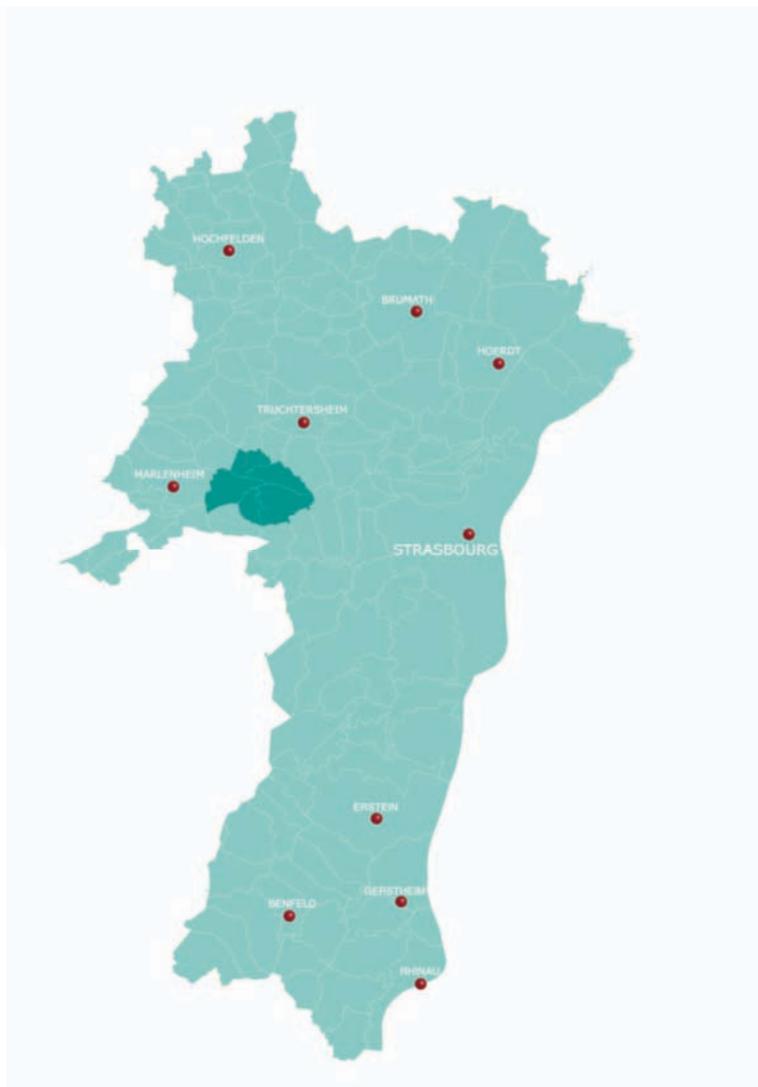


SYNTHESES RENCONTRES INTERCOMMUNALES

WWW.SCOTERS.ORG
SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE DE LA REGION DE STRASBOURG



Communauté de communes Ackerland



PROJET DE TERRITOIRE : Quelle gouvernance des orientations du SCOTERS ?

L'intercommunalité est composée de 5 communes, de petites et moyennes tailles, et ne possède pas de Bourg-centre au titre du SCOTERS. Les communes de Furdenheim et d'Ittenheim jouent cependant un rôle de pôle de proximité à l'échelle de ce territoire, qui devrait se renforcer avec la concrétisation du TSPO. Le projet de territoire de l'intercommunalité, qui a été travaillé dans le cadre d'un projet d'élaboration de PLU intercommunal, traduit la volonté des élus d'articuler le développement de leur territoire avec la future desserte du TSPO : zones prioritaires de développement, organisation des rabattements ...

L'armature urbaine du SCOTERS, organisée autour de points de transports en commun intensifs, est jugée nécessaire par les élus pour structurer le développement. Les communes d'Ittenheim et de Furdenheim, ont, à ce titre, un rôle particulier à jouer dans le développement de l'offre résidentielle, de services et commerces de proximité etc.

Le développement de l'habitat

Les chiffres de production de logements à l'échelle de l'intercommunalité, établis lors des rencontres de l'habitat en 2008, appellent plusieurs remarques :

- L'objectif de développement pour les communes bien desservies par les transports en commun correspond-il à un minimum ?
- L'objectif de développement pour les communes dites « mal desservies » par les transports en commun correspond-il en revanche à un maximum ?

Les élus soulignent que cette distinction serait utile pour clarifier les objectifs de développement et faciliter ainsi leur mise en œuvre.

Par ailleurs, deux problèmes majeurs sont identifiés dans la mise en œuvre de ces orientations :

- *L'absence de relais entre l'échelle du SCOTERS et celle de la commune.* La nécessité de créer ces relais pour élaborer une politique de développement est partagée. L'intercommunalité est, pour les élus, l'échelle de gouvernance adaptée pour fixer des objectifs de production de logements, organiser leur répartition etc.
- *L'application systématique de certaines orientations directement à l'échelle de l'opération d'aménagement.* Le problème qu'a récemment rencontré la commune d'Hurtigheim est particulièrement révélateur de cette limite. Le SCOTERS impose en effet la réalisation de 25% d'habitat intermédiaire par opération d'aménagement. La commune d'Hurtigheim a connu un fort développement de l'habitat intermédiaire et collectif ces dernières années (largement supérieur au ratio de 25% d'habitat intermédiaire), et donc une forte augmentation de la densité pour un village de cette taille. L'obligation de réaliser à nouveau 25% d'habitat intermédiaire dans la dernière opération est largement questionnée par les élus. Ils soulignent le danger de « sur-densifier » ces petits villages. Comment dépasser cette limite et améliorer l'application des orientations du SCOTERS ? Cette question renvoie à celle du « bon pas de temps » pour évaluer le développement urbain et suivre la mise en œuvre des orientations. Le projet de création d'une Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) sur la commune d'Ittenheim est à ce titre évoqué par les élus. Le projet, prévu en 3 tranches sur une zone d'environ 8 hectares, vise la création de 290 logements, ce qui correspondrait à un apport de population d'environ 700 personnes sur une période de 10 à 15 années. Les élus soulignent à travers cet exemple la limite de l'échelle de l'année, prévue par le SCOTERS pour suivre et évaluer le développement urbain. Comment prendre en compte le temps du projet urbain ?

Cette question soulève également la nécessité de pouvoir connaître et suivre précisément les projets à l'échelle de chaque commune, ce qui n'est aujourd'hui pas possible pour le Syndicat mixte. Peut-on créer un outil de gestion à l'échelle intercommunale et communale, permettant d'analyser et de comprendre les nouveaux projets par rapport à la situation de la commune ? La discussion rejoint les orientations prises par le Groupe pilote foncier, qui devrait présenter en septembre un outil de suivi des projets au niveau des intercommunalités et des communes.

Les débats évoquent également la question du stationnement, qui est très problématique dans certains villages, de nombreux ménages étant bi-motorisés. Comment éviter que le stationnement soit un frein à la réalisation de petits collectifs ou de logements aidés ? Cette question renvoie à l'importance de coupler au travail d'organisation du territoire, des actions de sensibilisation et de pédagogie vers les habitants sur ces questions.

Le développement économique

Un des enjeux majeurs pour les élus est de veiller au bon équilibre entre habitat et activité économique sur leur territoire. Plus de 80% de la population active de l'intercommunalité fonctionne par déplacement pendulaire. Afin de ne pas aggraver ce ratio, les élus souhaitent préserver et développer l'emploi à l'échelle de l'intercommunalité, en privilégiant de façon volontariste les PME dans le domaine de l'artisanat, de l'activité de production et du service.

A ce titre, la possibilité prévue par le SCOTERS, de créer une petite zone de développement économique (de 3 à 5 hectares) ou d'agrandir les zones ayant été recensées comme existantes lors de l'élaboration du SCOTERS (Zone de Furdenheim, agrandissement possible de l'ordre de 3 à 5 hectares) s'inscrit dans la stratégie de développement économique de l'intercommunalité et répond aux attentes des élus.

Concernant le site de développement intercommunal, les élus ont retenu celui d'Ittenheim (13ha), permettant de concrétiser un projet de longue date et de bénéficier directement de l'arrivée prochaine du TSPO. Cette zone sera entièrement gérée et financée par un partenaire privé. Elle est cependant freinée dans sa création par un recours remettant en cause la procédure d'évaluation de l'impact du projet sur l'espèce hamster et son milieu.

ASPECTS REGLEMENTAIRES

L'urbanisme agricole

L'urbanisme agricole est identifié comme un sujet important pour les élus. Dans une région comme l'Alsace, où les terres agricoles sont particulièrement riches, peut-on mieux organiser les sorties d'exploitation et éviter le mitage des espaces agricoles ?

Le regroupement des sorties d'exploitation sur un site unique à l'échelle de la commune est une solution intéressante, mais pose néanmoins la question de la maîtrise foncière pour les exploitants, mais aussi celle du raccordement aux réseaux, ce qui complexifie les projets. Quels outils peut-on mettre en place pour mieux organiser les sorties d'exploitation ? Comment peut-on davantage travailler la question du lien entre urbanisme agricole et insertion paysagère ?

MISE EN ŒUVRE DU PROJET – COORDINATION DES POLITIQUES PUBLIQUES ET DES ACTEURS

La difficulté à maintenir certains espaces naturels remarquables est évoquée. Au delà de la réglementation, la disparition des bosquets d'Handsruheim soulève la question de l'application de la réglementation et du travail de la police de l'environnement.

Les élus soulignent également la nécessité de mobiliser des outils pour protéger les vergers dans les villages : comment le SCOTERS peut-il appréhender cette problématique ?

ELEMENTS DE PROSPECTIVE

La discussion montre la volonté des élus de s'inscrire dans un schéma de développement plus équilibré du territoire à l'échelle du SCOTERS. La logique de concentration des activités / équipements / services à Strasbourg est questionnée. L'intercommunalité souhaite travailler à un équilibre bassin de vie / bassin d'emplois à son échelle.

Si les Bourgs-centres, qui concentrent équipements et services, sont structurants à l'échelle du SCOTERS, les élus soulignent l'importance d'avoir un maillage fin du territoire, avec des centralités relais, notamment pour les services.

Suite à la remarque de Monsieur le Maire d'Ittenheim :

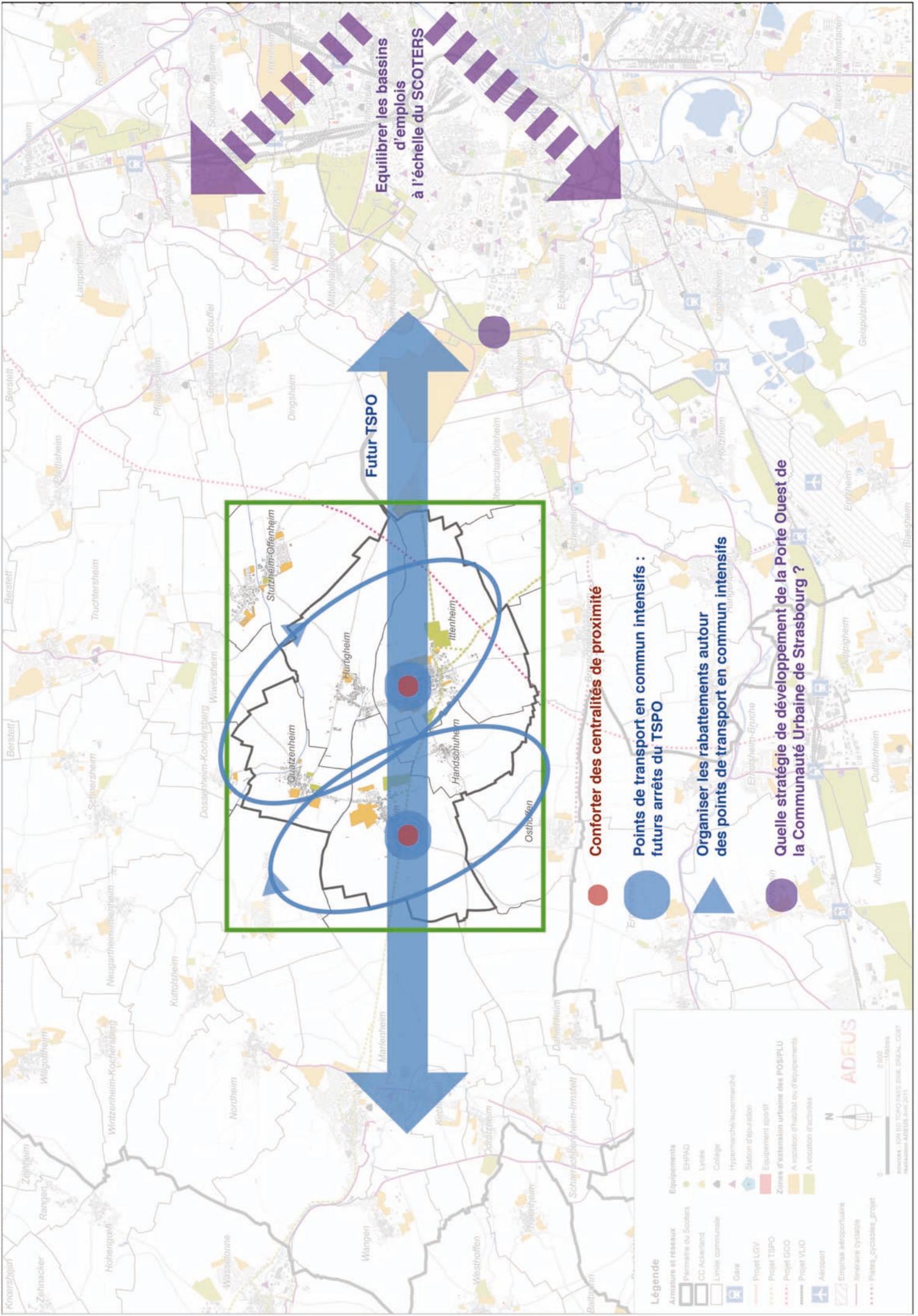
"Je suis surpris de ne rien lire à propos du GCO qui va tout de même impacter notre secteur tant sur le plan de la circulation, sur la consommation de terres agricoles et sur le développement des communes qui se trouvent à proximité."

Les élus font également part de leurs interrogations concernant le Grand Contournement Ouest : quel impact sur le territoire ? Quelles conséquences sur le plan de la circulation, de la consommation de terres agricoles, du développement des communes qui se trouvent à proximité ? Cette question se pose tout particulièrement puisque le projet prévoit un échangeur au niveau de la RN4, à l'est d'Ittenheim. Le GCO est un Projet d'Intérêt Général porté par l'Etat. Il est à ce titre repris et inscrit dans le SCOTERS, comme projet routier nécessaire au développement de la région de Strasbourg. Le SCOTERS n'a néanmoins pas de prise directe sur le projet lui-même, même si plusieurs orientations permettent de garantir une cohérence entre le projet et les orientations du document. Dans ce cadre, le SCOTERS mentionne que :

- La réalisation du GCO ne doit pas conduire à augmenter globalement la capacité routière automobile vers Strasbourg ;
- Le nombre d'échangeur est limité à 2 (?) ;
- L'insertion paysagère devra être particulièrement soignée, notamment par rapport à l'impact visuel et sonore du tracé et aux continuités viaires et écologique.

La question de l'articulation du GCO avec le TSPO, la VLIO, le développement de la porte ouest de la CUS et des communes situées à proximité des échangeurs... sont posées et devront faire l'objet d'un travail partenarial spécifique.

Les élus s'interrogent enfin sur le positionnement de la CUS par rapport à la porte ouest de son territoire. Quelle stratégie de développement de ce secteur ? Quelle concrétisation du pôle d'emplois et de services prévu par le SCOTERS à Eckbolsheim, et surtout, à terme, quel impact sur les territoires voisins, notamment en termes de demandes de logements, de services... ?



Futur TSPO

Equilibrer les bassins d'emplois à l'échelle du SCOTERS

Conforter des centralités de proximité

Points de transport en commun intensifs : futurs arrêts du TSPO

Organiser les rabattements autour des points de transport en commun intensifs

Quelle stratégie de développement de la Porte Ouest de la Communauté Urbaine de Strasbourg ?

Légende

	Equipements
	EPRAD
	Lycee
	Collège
	Hypermarché/supermarché
	Station d'épuration
	Equipement sportif
	Zones d'extension urbaine des POS/PLU
	A vocation d'habitat ou d'emplois
	A vocation d'activités

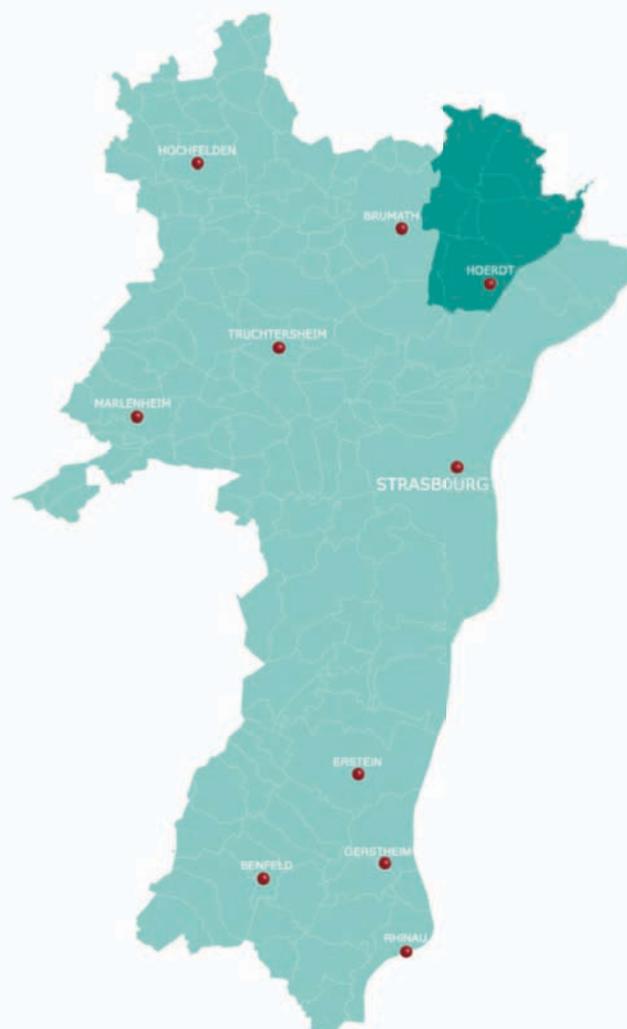
0 2 000 Mètres

ADFEUS

ADFEUS - IRIE DU TSPO 2015-2020 - DREAL - C007

révision: A0001 - Juin 2011

Communauté de communes de la Basse-Zorn



PROJET DE TERRITOIRE : Quelle adaptation de l'armature urbaine sur le territoire ? Quelle prise en compte des spécificités du territoire ?

Développement et spécificités de ce bassin de vie

L'intercommunalité est constituée de communes de tailles quasiment équivalentes, qui forment un bassin de vie équilibré (population / emplois / équipements / services), structuré autour de plusieurs centralités. Cette spécificité doit, pour les élus, être davantage prise en compte dans le document. Si Hoerdt possède le statut de Bourg-centre, la commune de Weyersheim, de taille équivalente, joue un rôle important dans ce bassin de vie, notamment au niveau économique. Le fonctionnement réel de ce territoire correspond plutôt à une centralité bipolaire : Hoerdt – Weyersheim, qui n'est pas traduite dans le SCOTERS

L'armature urbaine

La notion de commune « bien/mal desservie » par les transports en commun est questionnée par les élus. Cette définition leur apparaît trop déconnectée de la réalité du terrain. Le territoire possède en effet 3 gares, qui permettent aisément de desservir les autres communes de l'intercommunalité. Ainsi, la commune de Weitbruch est située à seulement 4 km de la gare de Kurtzenhouse et les communes de Geudertheim et Bietlenheim respectivement à 4 km et 1 km de la gare de Weyersheim, ce qui fait de la communauté de communes un territoire bénéficiant d'une desserte de qualité vers Strasbourg et Haguenau. Le réseau 67 vient de plus compléter et renforcer cette offre.

L'importance d'organiser des rabattements efficaces vers les gares est soulignée par les élus. Ceci renvoie directement à la question de la mise en œuvre des orientations du document. L'articulation urbanisme/transport en commun, au delà de « permettre » le développement dans les communes bénéficiant d'une desserte en transport en commun, doit aussi créer les conditions efficaces de l'utilisation de ces réseaux alternatifs à l'usage de la voiture.

L'intercommunalité mène depuis 2 ans, en partenariat avec de nombreux acteurs (Groupement d'intérêt économique, dirigeants d'entreprises, communes de Hoerdt et Weyersheim, conseils régional et général, CCI, ADEME, CRAM...) une démarche importante et innovante pour la mise en place d'un Plan de Déplacement Inter-Entreprises (PDIE), le premier hors de la Communauté Urbaine de Strasbourg. Le Parc d'activités du Ried et la zone d'activités de Weyersheim, principaux pôles d'emplois de l'intercommunalité, accueillent près de 150 entreprises et 3 000 salariés, dont 90 % viennent quotidiennement en voiture. L'objectif de cet outil est d'optimiser les déplacements des salariés et de favoriser les modes de déplacement alternatifs à l'automobile à l'intérieur du bassin d'emplois de l'intercommunalité. Avec une offre *ter* de grande qualité, le dernier kilomètre est souvent décisif, d'où l'enjeu d'une bonne coordination avec le réseau 67 et l'offre de déplacement en « modes doux ».

Les élus soulignent également la difficulté à organiser le territoire et son développement en anticipant les changements de comportement des ménages. La densification des villages et des bourgs est un enjeu important, mais le changement de comportement des ménages, qui s'inscrit dans un temps plus long (bi-motorisation de nombreux ménages), pose de nombreux problèmes au quotidien.

Le développement de l'habitat

Les perspectives de développement en logements apparaissent trop importantes pour les élus, dans un espace contraint déjà fortement dense à l'échelle du département et de l'Alsace (Objectifs de 160 logements/an pour l'intercommunalité, de 50 à 60 logements/an pour les communes d'Hoerdt, Gries, Kurtzenhouse et Weyersheim et de 10 logements/an environ pour les trois autres communes, proposés dans le cadre de la rencontre intercommunale de l'habitat en 2009). Le développement de l'habitat doit, pour les élus, être partagé et porté par toutes les communes, ce qui est possible en organisant efficacement les rabattements (plan des circulations douces...). La question du développement des petites communes est également posée : comment gérer la reconversion des corps de ferme, le rythme de développement induit par ces opérations etc. ?

Le développement économique

Weyersheim est un pôle de développement économique de l'intercommunalité, qui n'a pas été pris en compte au moment de l'élaboration du SCOTERS. La commune compte 500 emplois et bénéficie d'une très bonne desserte ferrée, routière (autoroute) et en bus (Réseau 67). Son développement est aujourd'hui totalement bloqué (agrandissement possible de 3 à 5ha maximum) puisque le site de développement économique a été choisi à Hoerdt. Comment le SCOTERS peut-il intégrer cette zone de développement économique ?

La stratégie économique du territoire se fait principalement par le développement de Zones d'Activités proches des centres urbains (mais pas intégrées) et bien desservies en modes doux, sans nécessairement chercher à maintenir l'activité économique dans le tissu urbain. La spécialisation de ces zones a été réfléchi en amont et mise en œuvre : artisanat, transports, logistique etc.

Les élus n'identifient pas de problèmes spécifiques par rapport à l'activité commerciale. En effet, les zones d'activité économique sont restées majoritairement à vocation industrielle ou artisanale et ne se sont pas ouvertes trop brutalement au commerce. Ainsi, le phénomène des galeries commerciales en périphérie ne s'est pas trop développé. Les centres bourgs et de villages restent animés par un commerce de proximité jugé satisfaisant et intégré.

Les élus soulignent cependant la nécessité d'un Document d'Aménagement Commercial. La zone de Vendenheim est vue comme un problème majeur par rapport aux déplacements, qui se font essentiellement en voiture, et aux émissions de GES que cela induit.

Hypothèses fondatrices du SCOTERS : quel scénario démographique et économique aujourd'hui ?

Les élus s'interrogent sur le scénario économique qui sous tend le SCOTERS. Quelle a été la prise en compte du contexte économique à l'époque ? Les hypothèses qui fondent aujourd'hui le SCOTERS sont-elles principalement tirées d'un scénario industriel en croissance ? Ce scénario est-il toujours valable ? Quelle stratégie de développement mettre en place dans un contexte économique mondial ? Quelles sont les marges de manœuvre du SCOTERS dans l'organisation du développement économique ? L'approche du développement économique par le SCOTERS se fait aujourd'hui essentiellement par une entrée foncière. Le document hiérarchise et encadre la superficie des zones de développement, dans un souci d'optimisation de la consommation du foncière. Le SCOTERS a néanmoins d'autres leviers d'action importants dans ce domaine, liés au cadre de vie, à la cohésion sociale, au développement du numérique, à l'efficacité des déplacements ...

ASPECTS REGLEMENTAIRES

La discussion n'a pas soulevé de points particuliers.

MISE EN ŒUVRE DU PROJET – COORDINATION DES POLITIQUES PUBLIQUES ET DES ACTEURS

Perspectives d'évolutions du site de l'EPSAN en lien avec la stratégie de développement de la CUS

L'ancien site de l'EPSAN, aujourd'hui vide, est encore concerné par un périmètre SEVESO, qui n'est plus justifié suite à la fermeture de la raffinerie de Reichstett. L'objectif pour l'intercommunalité est d'obtenir, dans un premier temps, la levée du périmètre pour pouvoir entamer une réflexion sur l'avenir du site. A ce stade, aucune réflexion n'est engagée en lien avec la CUS, ce qui sera néanmoins nécessaire. L'intercommunalité travaille avec les maires des communes voisines dans la CUS, mais n'a jamais ouvert de discussion directement avec la Communauté Urbaine. Le Syndicat mixte pourrait constitué un relais efficace dans ces réflexions.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme

La question de mise en compatibilité des documents d'urbanisme est évoquée et apparaît indispensable aux élus pour créer des conditions de travail claires et efficaces.

Trame Verte et Bleue : quelle méthode d'élaboration ?

Les élus s'interrogent sur la méthode d'élaboration qui a été mise en place pour la Trame Verte et Bleue régionale aujourd'hui intégrée dans le SCOTERS. Quelle cohérence de cette trame avec la réalité du terrain ? Des relevés de terrain ont-ils été réalisés à l'époque et ce document a-t-il été partagé par les élus ? L'élaboration du Schéma Régional de Cohérence Ecologique permettra de réactualiser cette trame. Il s'agira néanmoins d'ouvrir cette discussion avec les élus pour s'assurer de sa cohérence et des modalités de sa mise en œuvre à l'échelle de chacun des territoires du SCOTERS.

Gestion des risques : le problème des coulées d'eau boueuses

Une étude a été lancée en lien avec le Département et l'Agence de bassin Rhin Meuse. Mais dans la réalisation des ouvrages, les communes se retrouvent souvent seules.

ELEMENTS DE PROSPECTIVE

Urbanisme agricole : comment intégrer cette problématique ?

La question de l'urbanisme agricole est largement évoquée lors des débats. Les élus déplorent l'éparpillement des sorties d'exploitation sur leur territoire. Comment mieux les organiser ? La chambre d'agriculture a demandé le regroupement des zones, mais en pratique la première sortie occupe souvent la totalité de la zone prévue, ce qui pose de nombreux problèmes pour gérer les sorties suivantes. Quels outils peut-on mettre en œuvre ?

L'aménagement numérique

La desserte en numérique est identifiée comme un sujet important par les élus.

Le vieillissement de la population

Le vieillissement de la population est également une préoccupation forte des élus. L'intercommunalité connaît tout particulièrement ce phénomène et est très mal pourvue en structures d'accueil spécialisées. Une réflexion pourrait s'ouvrir à l'échelle du SCOTERS sur cette problématique.

Communauté de Communes de la Basse-Zorn

Légende

- Armature et réseaux
- Perimètre du SCoT
- Perimètre des Communes
- Limites communales
- Gare
- Projet LGV
- Projet TSHO
- Projet GCO
- Projet VLUD
- Aéroport
- Emprise aéroportuaire
- Itinéraire cyclable
- Projet cyclables_proprié
- Equipements
- EMPAD
- Lycée
- Collège
- Hypersupermarchés
- Stations d'épuration
- Equipement sportif
- Zones d'extension urbaine des POS/PLU
- A vocation d'habitat ou d'équipements
- A vocation d'activités

ADEUS

0 5000 10000

Source : EPA BZ (POI) 2005, DREAL, CCST
 Révisé : ADEUS Juin 2011

Hoerdt - Weyersheim
 = centralité du bassin de vie

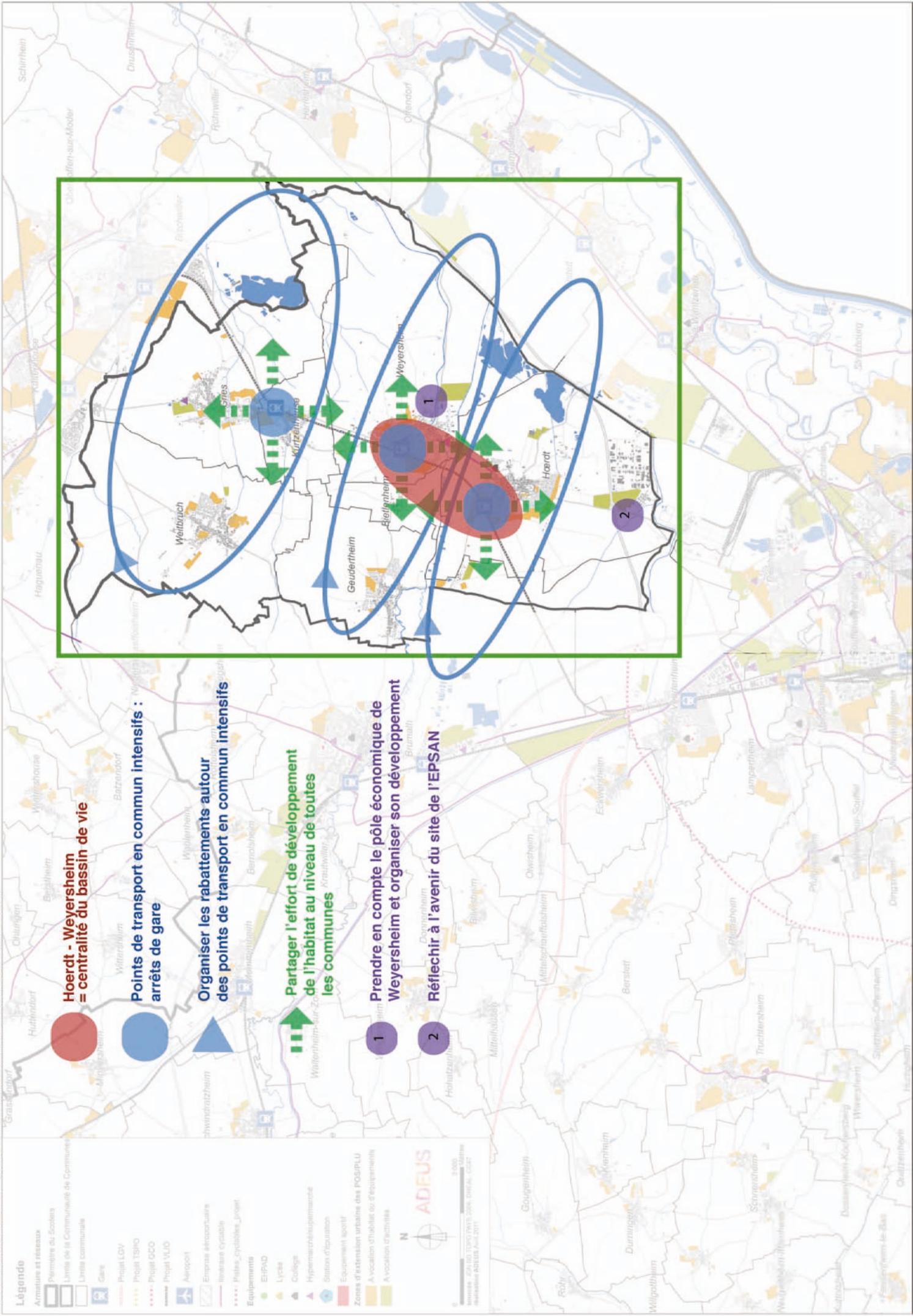
Points de transport en commun intenses :
 arrêts de gare

Organiser les rabattements autour
 des points de transport en commun intenses

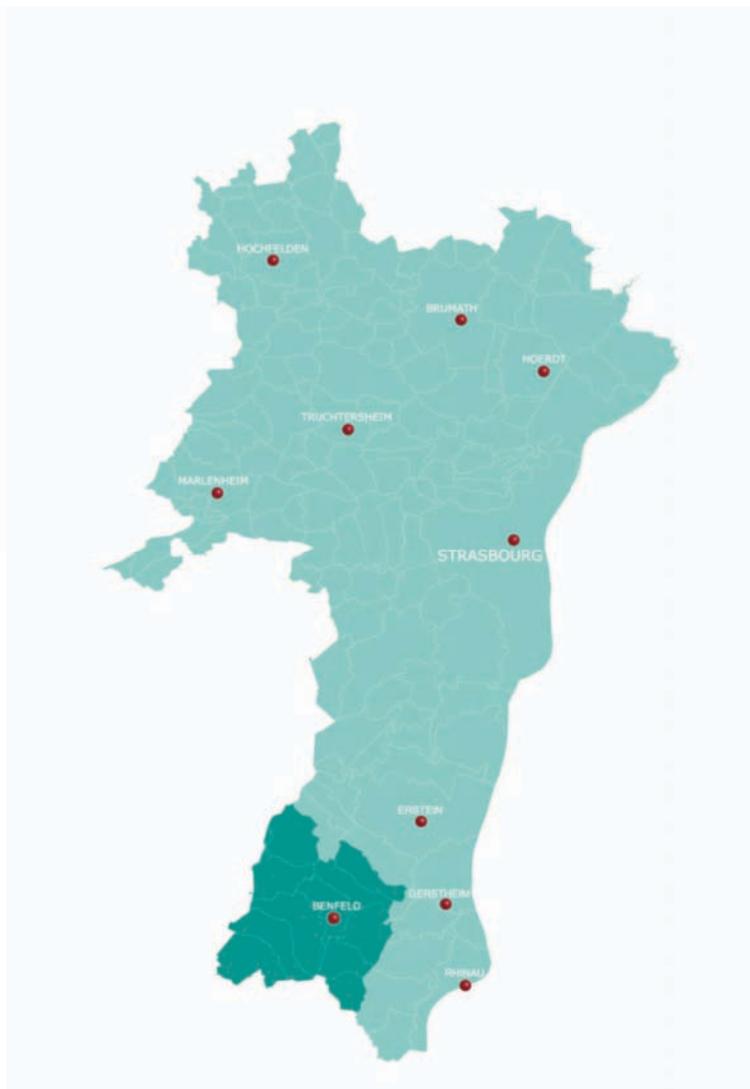
Partager l'effort de développement
 de l'habitat au niveau de toutes
 les communes

1 Prendre en compte le pôle économique de
 Weyersheim et organiser son développement

2 Réfléchir à l'avenir du site de l'EPSAN



Communauté de communes de Benfeld et environs



PROJET DE TERRITOIRE : Quelle adaptation de l'armature urbaine sur le territoire ? Quels place et rôle des communes dans cette armature ?

L'intercommunalité est constituée de petites et moyennes communes, organisées autour de la commune de Benfeld (5200 habitants), qui joue le rôle de centralité de proximité. Très attractif sur le plan résidentiel, l'enjeu majeur pour ce territoire est d'attirer des activités économiques et développer ainsi son bassin d'emplois.

L'armature urbaine

L'armature urbaine est jugée nécessaire par les élus pour organiser et hiérarchiser le développement du territoire. La définition de commune « bien/mal desservie » par les transports en commun, telle qu'elle est proposée dans le SCOTERS, est néanmoins au cœur du débat. Plusieurs éléments sont abordés à ce sujet.

La définition de la qualité de la desserte en fonction de la seule présence d'une gare ou non sur le ban communal est jugée trop réductrice et trop loin de la réalité du terrain. Comment améliorer cette définition et y intégrer d'autres critères ? Les exemples évoqués sont nombreux. La commune de Kertzfeld est située à environ 2 kilomètres de la gare de Benfeld, distance probablement équivalente à celle reliant certains quartiers de Benfeld à la gare. Pour l'intercommunalité, cette définition doit être complétée en fonction de la distance à la gare, de la qualité des rabattements vers ces points (tout en minimisant les nuisances liées aux traversées des communes), des capacités et des conditions de stationnements etc. La Communauté de Communes a mis en place un Schéma intercommunal de réalisation des parcours cyclables, à des fins de loisirs, mais aussi utilitaire et a organisé un Transport A la Demande (TAD) inter-territoires, en lien avec les Communautés de Communes du Rhin et du Pays d'Erstein. La structuration des rabattements est un point essentiel, qui doit être davantage pris en compte.

La définition de la qualité de la desserte par rapport au seul bassin d'emplois strasbourgeois est questionnée par les élus. Comment prendre en compte les autres polarités et les autres bassins d'emplois ?

La question de la coordination des différents AOT est également soulevée, elle est au cœur du sujet. Comment améliorer la complémentarité entre la desserte ferroviaire et les rabattements organisés par le réseau 67 ? La desserte de la gare d'Erstein et la ligne 263 illustrent bien l'importance d'un système coordonné puisque « les bus y circulent majoritairement à vide ».

Par ailleurs, les élus soulignent l'importance des modes de vie des ménages et la nécessité de coupler à ce travail d'organisation du territoire, des actions de sensibilisation et de pédagogie sur ces questions.

Le développement de l'habitat

Le rythme de production de logements proposé par le SCOTERS paraît trop soutenu pour les élus. Comment le territoire peut-il supporter ce développement dans le respect de ses ressources ? Jusqu'où peut-il encore se développer ? Les élus soulignent que le simple maintien de la population à son niveau actuel implique la création d'un nombre important de logements (décohabitation, vieillissement, familles recomposées), parfois difficile à assumer pour les petites communes.

Les élus revendiquent un effort de développement du logement porté par toutes les communes de l'armature urbaine. Il s'agit pour eux de partager la politique de l'habitat, tout en travaillant les formes d'un développement plus respectueux de la ressource foncière (dents creuses, renouvellement urbain...), notamment dans les petites communes.

La construction de logements aidés est évoquée comme un enjeu majeur, qui doit être assumé par l'ensemble des communes et pas simplement comme le prône le SCOTERS par le Bourg centre. Ceci d'autant que la question du logement des plus jeunes ou des plus âgés concerne toutes les communes. Les élus s'interrogent à ce titre sur la santé financière des bailleurs sociaux et sur leur pérennité à moyen/long terme.

Enfin, l'échelle de l'année pour évaluer le développement de l'habitat est questionnée et renvoie à la question du « bon pas de temps », ou de la bonne période (3 ans, 6 ans...) pour suivre le rythme de développement des communes.

Le développement économique

Le territoire de l'intercommunalité est aujourd'hui attractif sur le développement résidentiel, grâce à une offre foncière à prix encore abordable. Les élus souhaitent accompagner ce développement démographique par un développement économique plus soutenu : il s'agit de poursuivre le développement économique porté notamment par le Parc d'activités des Nations. L'objectif est d'équilibrer le bassin de vie et réduire l'explosion des déplacements pendulaires vers Strasbourg et leurs conséquences diverses sur le territoire. Il s'agit notamment pour l'intercommunalité de prévenir une éventuelle crise énergétique ou à tout le moins de participer à la réduction de la dépense énergétique des ménages liée aux déplacements, en confortant le bassin d'emplois de son territoire.

Les élus reconnaissent cependant la difficulté à organiser une stratégie de développement économique, ce qui renvoie à la question de l'ingénierie publique disponible pour accompagner les petites/moyennes communes : comment offrir un cadre attractif et attirer les activités économiques, quelle stratégie de développement mettre en place, quel devenir de la friche de la papeterie de Kogenheim par exemple ?

Le site de développement économique intercommunal a été choisi à Sand, dans le prolongement du Parc des nations intercommunal situé sur le ban de Benfeld. Une zone de 8 ha est prévue par le futur PLU de la commune, qui pourra s'étendre par la suite vers Benfeld (coté ouest). Les élus s'interrogent sur l'obligation d'inscrire les 20 ha proposés par le SCOTERS pour les sites de développement intercommunaux, ce qui questionne la lisibilité des orientations du SCOTERS : ces zones de développement restent des possibilités et non des obligations. Ceci pose également la question des objectifs chiffrés de consommation foncière : comment faire pour qu'ils ne deviennent pas systématiquement des droits de tirage, et restent corrélés aux besoins réels des communes ? La question de la gouvernance des orientations du SCOTERS et de l'échelle de définition des objectifs de développement est là au cœur du sujet.

La question de la PDA de Kogenheim est largement abordée lors de la discussion. Dans le contexte de révision de son PLU, la commune s'interroge sur l'avenir de ce site. Kogenheim bénéficie d'un environnement naturel de qualité, au sein d'une zone écologique majeure. Le site retenu pour la PDA est situé dans sa quasi totalité en secteur inondable, et est concerné par de nombreuses protections environnementales : ZNIEFF, Natura 2000... Les élus évoquent la possibilité d'un abandon de ce projet de plateforme.

Plusieurs points sont évoqués :

- Les contraintes environnementales très fortes ;
- Le site est déconnecté du centre bourg, ce qui engendrerait des coûts de viabilisation importants ;
- La proximité avec le site de Dambach-la-Ville ;
- La difficulté à élaborer un projet économique. La commune et l'intercommunalité s'interrogent aujourd'hui sur la pertinence de ce site pour le développement économique et sur les possibilités de sa mise en valeur : quelle réalité économique et quel projet de développement mettre en œuvre ?

A plus petite échelle, la possibilité d'inscrire une petite zone de développement économique de 3h à 5 ha doit être maintenue. Les élus souhaitent pouvoir décider de l'opportunité d'inscrire ou non cet espace, dans leurs documents d'urbanisme.

Concernant les implantations commerciales, les orientations actuelles du SCOTERS relatives au commerce ne font pas spécifiquement débat. Les élus notent une demande croissante de commerces de proximité par les habitants, tout en étant conscients des difficultés réelles de « survie » de ces petits commerces (Superette à Kogenheim...). Les questions de commerces de proximité, de déplacements en transport en commun... devront être des éléments clés de la réflexion sur le DAC.

ASPECTS REGLEMENTAIRES

L'urbanisme agricole : comment le SCOTERS peut-il intégrer cette problématique ?

L'urbanisme agricole est une vraie préoccupation pour les élus, qui déplorent le mitage entraîné par les sorties d'exploitation. Quels outils peuvent-ils mettre en œuvre, comment limiter ce phénomène ? Comment le SCOTERS peut-il approcher cette problématique ?

Les fermes photovoltaïques : comment prendre en compte cette nouvelle activité économique ?

La question des parcs photovoltaïques au sol est un sujet dont pourrait se saisir le SCOTERS. La problématique n'est pas majeure en Alsace, mais le SCOTERS pourrait anticiper de futurs conflits d'usage du sol.

MISE EN ŒUVRE DU PROJET – COORDINATION DES POLITIQUES PUBLIQUES ET DES ACTEURS

La Trame Verte et Bleue : quelles traductions et mise en œuvre concrètes ?

L'importante pour les territoires de s'inscrire dans une Trame verte et bleue cohérente à l'échelle de l'Alsace est reconnue. Les élus s'interrogent néanmoins sur la réalité de cette Trame élaborée à l'échelle régionale. Comment la mettre en œuvre à l'échelle de leur commune ? Quels outils / moyens pour contribuer à son maintien ou sa restructuration ? Comment assurer une continuité écologique en milieu urbain par exemple ?

La mise en compatibilité : une question importante

La question de la mise en compatibilité des documents d'urbanismes communaux avec le SCOTERS est abordée. Les élus reconnaissent l'importance et l'enjeu de ce travail pour créer les conditions d'une véritable mise en œuvre du projet de territoire sur la base d'orientations claires et efficaces.

Les infrastructures de transport : comment organiser la complémentarité entre planification et mise en œuvre ?

L'axe routier Est-Ouest

La question de la mise en œuvre des orientations du SCOTERS est évoquée, notamment au niveau de l'axe routier entre Lahr et le Piémont des Vosges, qui figure au titre du SCOTERS comme « liaison à promouvoir ». Le Département a étudié la faisabilité technique et financière de cette liaison et rend un avis défavorable au projet. Néanmoins, les élus souhaitent que le principe de cette infrastructure soit également questionné sous l'angle du bénéfice en terme de fonctionnement du territoire avant d'envisager toute réponse définitive quant à sa faisabilité.

L'axe de Transport en Commun nord-sud, le long du Rhin

Cet axe de transport en commun nord-sud, reliant la Communauté de Communes du Rhin à la Communauté Urbaine de Strasbourg est également important pour l'intercommunalité. Sa réalisation permettrait de limiter le trafic qui est dévié vers la RD 1083 et vers les points de transport en commun de l'intercommunalité.

La desserte en communication numérique : comment s'organiser ?

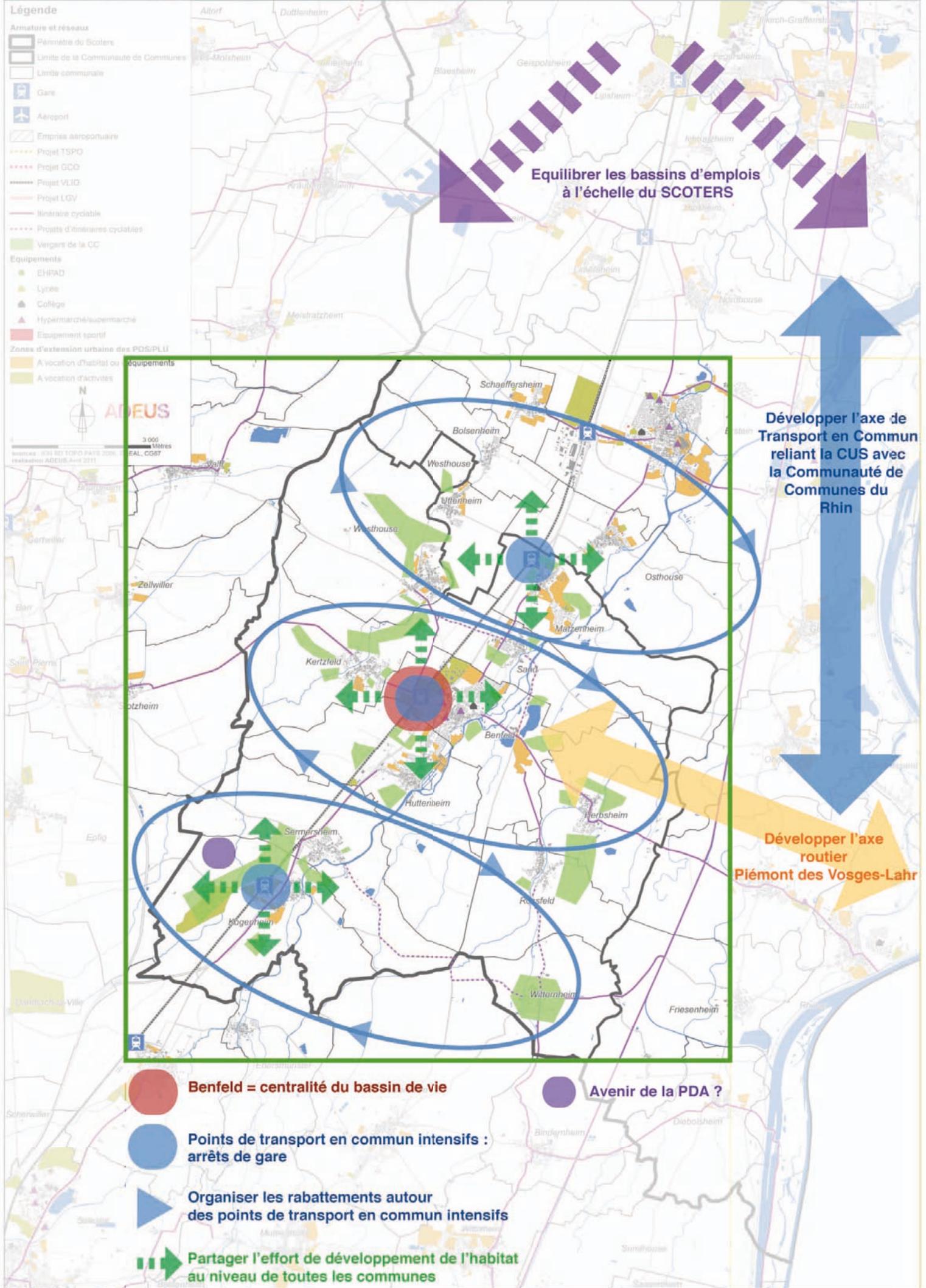
La desserte en communication numérique est un enjeu important pour les territoires et une condition du développement, non seulement économique, mais aussi résidentiel. « Kogenheim est une commune bien desservie par les Transports en Commun et mal desservie par le numérique, ce qui est un paradoxe, même pour le développement de l'habitat. » Face à cet enjeu, la lisibilité de la politique de développement numérique interroge les élus : comment le SCOTERS peut-il s'articuler avec le SDTAN (Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique) et surtout comment mettre ensuite en œuvre ces orientations, avec quels financements, quels partenaires ?

Kogenheim souffre d'une vraie fracture numérique. Le Wi-max n'est pas une solution satisfaisante, et les coûts engendrés sont très élevés (1000 euros/mois pour la société Forgiarini). Cette solution temporaire, installée par le Conseil général, n'a jamais donné satisfaction. On peut noter que de nombreuses autres communes souffrent d'un débit peu rapide (variant de 512 à 1Mo) : Matzenheim, Rossfeld, Witternheim etc. A l'opposé, l'entrée de la zone intercommunale du Parc des nations est équipée pour recevoir du très haut débit (Alsace Connexia).

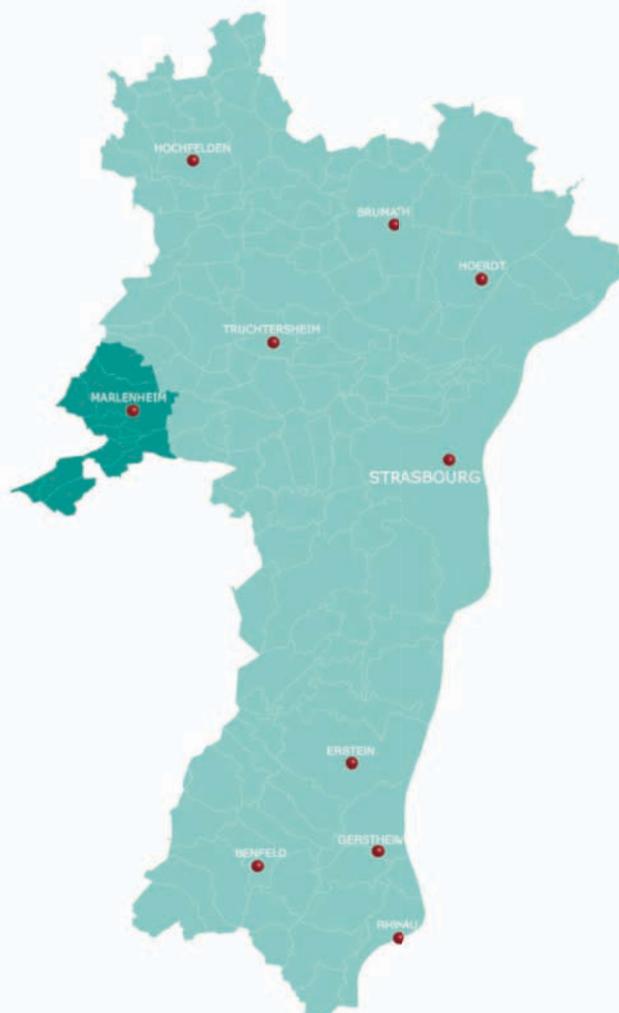
ELEMENTS DE PROSPECTIVE

La discussion montre la volonté des élus de s'inscrire dans un schéma de développement plus équilibré du territoire à l'échelle du SCOTERS. La logique de concentration des activités / équipements / services à Strasbourg est questionnée, notamment au regard des questions de mobilité, en lien avec une éventuelle crise énergétique ou avec la nécessité de réduire les dépenses énergétiques des ménages. L'intercommunalité souhaite développer son bassin d'emplois, tout en reconnaissant la difficulté à élaborer une stratégie de développement économique (Cf. ci-dessus).

Communauté de Communes de Benfeld et Environs



Communauté de communes de la Porte du Vignoble



PROJET DE TERRITOIRE : Quelle adaptation de l'armature urbaine sur le territoire ? Quels place et rôle des communes dans cette armature ?

L'intercommunalité (9807 habitants au total) est constituée de communes de petites tailles, organisées autour de Marlenheim (3500 habitants en 2008), qui joue le rôle de centralité de proximité sur ce territoire. Le caractère rural du bassin de vie, la taille des communes, la proximité avec le SCoT de Saverne doivent, pour les élus, être davantage pris en compte dans le SCOTERS : comment tenir compte de ces spécificités concernant les objectifs de développement, l'accompagnement des communes dans leur stratégie etc. Cette question se pose d'autant plus que le TSPO viendra modifier le fonctionnement de cet espace et donnera à la commune de Marlenheim une nouvelle responsabilité dans le développement de son territoire.

L'armature urbaine

Concevoir et s'appuyer sur une armature urbaine est jugée nécessaire par les élus. Mais la notion de commune « bien / mal desservie » par les transports en commun est largement questionnée. Au delà de la terminologie utilisée, qui fait débat, la définition de la desserte en fonction de la seule présence ou non d'une gare sur le ban communal apparaît trop déconnectée de la réalité. Comment peut-on faire évoluer cette définition et prendre en compte les temps de parcours nécessaires pour rejoindre les points d'arrêts ? Comment intégrer la question des rabattements, organisés à partir et vers ces points ? Le cas du futur TSPO est particulièrement révélateur, puisque l'arrêt ouest de Marlenheim sera accessible à pied par les habitants de Wangen.

L'armature urbaine telle qu'elle est décrite dans le SCOT fonctionne à l'échelle de l'ensemble du territoire. Il serait important que le SCOT s'intéresse également à son impact et son effet à l'échelle des bassins de vie. Cette approche complémentaire, plus locale, permettrait de poser la question globale de l'offre de déplacement (voiture, bus, vélo et transport structurants comme la fer ou le futur TSPO). Dans cette optique, la possibilité de reprendre au niveau du SCOTES les sites structurants tels que les « magistrales » du réseau cyclables, les parcs relais est discutée.

Le développement de l'habitat

La commune de Marlenheim a construit en moyenne, entre 2006 et 2010, 50,2 logements/an. Au total, 250 logements ont donc été produits en 5 ans. Des projets sont à l'étude pour les 5 prochaines années et devrait porter à 492 logements le nombre de logements produits sur 10 ans. Ces projections correspondent de très près aux objectifs du SCOTERS pour la commune de Marlenheim, qui doit, en tant que Bourg-centre, développer une offre résidentielle importante. Néanmoins, pour la commune, ce rythme de 50 logements/an correspond au « maximum supportable ». Le maire souhaite même infléchir cette dynamique. Le développement de la commune est géographiquement très contraint, par les coteaux, la zone d'activité... et ce rythme apparaît soutenu pour les élus. L'unique possibilité d'extension se situe vers Nordheim, mais la zone est déconnectée du village... L'intercommunalité revendique un développement de l'habitat partagé par toutes les communes, tout en étant consciente de la nécessité de rationaliser la consommation foncière. Il s'agit pour les plus petits villages de se développer en travaillant sur des formes plus vertueuses de l'urbanisation, en privilégiant le renouvellement urbain, le remplissage interstitiel etc.

Cet état des lieux soulève des questions de fonds :

- Le rôle des bourgs-centres, leur capacité réelle à assumer cette fonction ;
- L'ingénierie publique nécessaire à la production de logements : en effet, dans le cas de Marlenheim, la question de la vacance des logements et de la construction dans le tissu urbain est posée. Or on sait que ce type d'opération est plus complexe à réaliser que les opérations en extension urbaine.

Les élus s'interrogent également sur l'atteinte des objectifs de production de logements à l'échelle du SCOTERS (Le SCOTERS prévoit la construction de 40 000 logements entre 2006 et 2016, dont 13 000 hors Strasbourg et CUS) : les objectifs sont-ils remplis, dans quelles zones géographiques ... ? Le Syndicat mixte fournira des éléments chiffrés dans le cadre de l'évaluation, mais cette question renvoie à sa capacité à suivre les orientations du document (logements, consommation foncière...) au fil de l'eau, ce qui n'est aujourd'hui pas possible. Les communes ayant les données les plus à jour, les élus évoquent l'idée d'alimenter un tableau de bord permettant de suivre la situation des constructions. On rejoint ici les orientations prises par le groupe de travail « Foncier » qui, en septembre, devrait proposer la mise en place d'un outil de suivi au niveau des intercommunalités et des communes.

La répartition des objectifs de production de logements à l'année est théorique et difficile à tenir pour les plus petites communes. Le développement se fait en réalité en « dents de scie », avec des opérations plus conséquentes, économiquement rentables pour les opérateurs, suivies de « temps morts ». Comment prendre en compte cette réalité ? C'est la question du « bon pas de temps » permettant de suivre et jauger le développement urbain. Elle renvoie encore une fois à la capacité du Syndicat mixte à pouvoir suivre, de manière précise, la situation des communes et les projets réalisés.

Pour un territoire en frange de SCoT, l'intercommunalité s'interroge sur la cohérence des orientations du SCOTERS avec le SCoT de Saverne. Les communes voisines de l'intercommunalité, situées dans le SCoT de Saverne, et de taille équivalente, ont des objectifs de développement de l'habitat divisés par deux. Ces objectifs, plus modestes, ne sont-ils

pas plus appropriés pour l'intercommunalité ? En 2006, près de 40% des actifs de l'intercommunalité travaillait dans la CUS, et notamment à Strasbourg, ce qui fait de ce territoire, dans son fonctionnement, une partie intégrante du bassin de vie du SCOTERS. Comment le SCOTERS peut-il dès lors mieux adapter les objectifs de développement aux spécificités et à la diversité de chaque territoire ?

Les élus signalent par ailleurs que les prix du foncier actuels sont à l'origine de phénomènes contraires aux orientations du SCOTERS. Les gens s'éloignent de plus en plus de leurs lieux de travail, avec les conséquences environnementales et sociales que cela peut entraîner : quels sont les leviers d'action pour tenter d'enrayer ces phénomènes ?

La Loi Scellier, et plus particulièrement les effets du zonage qu'elle entraîne, sont particulièrement mis en avant. Comment le faire évoluer ? Comment le SCOTERS, en tant qu'outil de cohérence territoriale, peut-il mettre les partenaires autour de la table pour rediscuter des effets de ce dispositif ?

Le développement économique

Au niveau du développement économique, les élus n'identifient pas de problèmes particuliers, mais plusieurs questionnements émergent concernant leur stratégie de développement. Une zone de 8 ha a été bloquée et acquise par Odratzheim pour la zone de développement intercommunale.

Malheureusement, dans le même temps, la fermeture de grand site industriel du secteur (Steelcase par exemple) pose la question de la réhabilitation des friches. La question est d'autant plus fortement posée qu'il y va du rayonnement du Bourg centre, mais aussi de la gestion économe de l'espace. Une réhabilitation de site existant évite de nouvelles ouvertures à l'urbanisation. C'est donc une question de phasage, de stratégie de développement et de sa mise en œuvre qui est posée.

Au niveau des communes, plusieurs d'entre elles ont supprimé dans leur PLU les petites zones UX, ou les ont fortement réduites (simplement pour permettre l'agrandissement des entreprises existantes). Elles ont donc joué la carte de l'intercommunalité, au delà des possibilités réglementaires offertes par le SCOTERS, puisque celui-ci reconnaît à chaque commune la possibilité de développer un site de développement économique. Ce faisant, elles attendent donc la mise en œuvre de la stratégie économique intercommunale, et dans ce contexte d'attente, la question de maintenir un petit site de développement communal ressurgit.

Le SCOTERS offre un cadre de développement et des possibilités pour les élus, qui peuvent se saisir de ces opportunités, mais ont des difficultés à élaborer une véritable stratégie de développement. Ceci pose la question de l'accompagnement de l'intercommunalité dans ses réflexions et renvoie plus généralement à la capacité du SCOTERS à dépasser l'approche du développement économique par la seule entrée foncière (surfaces des zones économiques), pour élaborer une véritable stratégie économique.

La question plus spécifique du commerce est également mise en avant. L'expérience de Marlenheim notamment quant aux impacts de galeries commerciales ouvertes en périphérie est soulignée. La possibilité d'un DAC pour le SCOTERS est abordée ; Le Maire de Marlenheim participe au groupe de travail « économie » du SCOTERS.

ASPECTS REGLEMENTAIRES

La question de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

La question de la mise en compatibilité des documents d'urbanismes communaux avec le SCOTERS est posée. Les élus reconnaissent l'importance et l'enjeu de ce travail pour créer des conditions de travail claires et efficaces, mais également pour limiter le risque juridique. Pour mémoire, le code de l'urbanisme prévoit que les POS ou PLU avaient un délai de 3 ans pour se mettre en compatibilité avec le SCOTERS suite à son approbation. Finalement suite aux analyses de compatibilité, peu de procédures ont réellement été engagées à l'échelle du territoire du SCOTERS. Cela pose question, notamment parce que les POS/ PLU antérieurs aux SCOTERS donnent le sentiment de « droit acquis » et ainsi perturbent la mise en œuvre du SCOTERS. La difficulté est particulièrement visible lors de projets d'urbanisation de zones IINA/IIAU ou INA/ IAU.

L'urbanisme agricole

La question des sorties d'exploitation est largement évoquée. Comment mieux encadrer les sorties et éviter le mitage d'un territoire qui a longtemps été préservé de ce phénomène ? Le problème spécifique du logement des agriculteurs est soulevé. Les élus soulignent cependant qu'une étude récemment menée par la chambre d'agriculture et la DTT démontre que l'intégration paysagère d'un hangar et d'un logement d'habitation est souvent davantage réussie que celle du seul hangar.

Les périmètres AOC

La question des périmètres AOC recouvrant en partie le tissu urbain est un problème majeur pour l'intercommunalité. Le SCOTERS n'a pas réellement tenu compte de cette problématique et de la situation des communes, probablement du fait que l'intercommunalité a rejoint le périmètre du SCOTERS alors qu'il était déjà en cours d'élaboration. Aujourd'hui, l'interdiction de l'urbanisation au sein de ces périmètres repousse le développement en frange du secteur AOC, ce qui conduit à des incohérences urbaines regrettables... Là où l'urbanisation en dents creuses ou en renouvellement urbain est possible, le développement se fait en extension et de manière excentrée au village. Il est donc nécessaire de faire évoluer cette règle rapidement.

MISE EN ŒUVRE DU PROJET – COORDINATION DES POLITIQUES PUBLIQUES ET DES ACTEURS

La Trame verte et Bleue : comment travailler à sa mise en œuvre ?

La Trame Verte et Bleue est un sujet important pour les élus. Plusieurs points de discussion sont identifiés :

- *Comment assurer la gestion de la Trame verte et la pérennité des activités existantes ?* Le Maire de Dalenheim évoque la présence d'une carrière à chaux dans la zone à enjeux multiples... Est-il possible, et si oui comment, d'envisager le développement mesuré de ce site ? Le SCOTERS et la Région devraient se rapprocher sur ces questions, pour travailler efficacement la mise en œuvre de la Trame Verte.
- *Comment travailler à la mise en œuvre concrète de cette trame, comment identifier les outils appropriés pour protéger certains espaces ?* La commune de Bergbieten souhaite par exemple protéger une forêt d'acacias, contre l'avancée du maïs, sans forcément cerner l'outil pertinent.

La desserte en communication numérique

La desserte en communication numérique est un enjeu important pour les territoires. Cependant, l'outil permettant d'imposer la desserte en TIC préalablement à l'ouverture à l'urbanisation apparaît trop « risqué » pour les élus. Le danger est de se retrouver dans des situations analogues à la définition de commune « bien/mal desservie » par les transports en commun et de bloquer certains projets de développement, sans pour autant maîtriser le déclenchement des financements.

ELEMENTS DE PROSPECTIVE

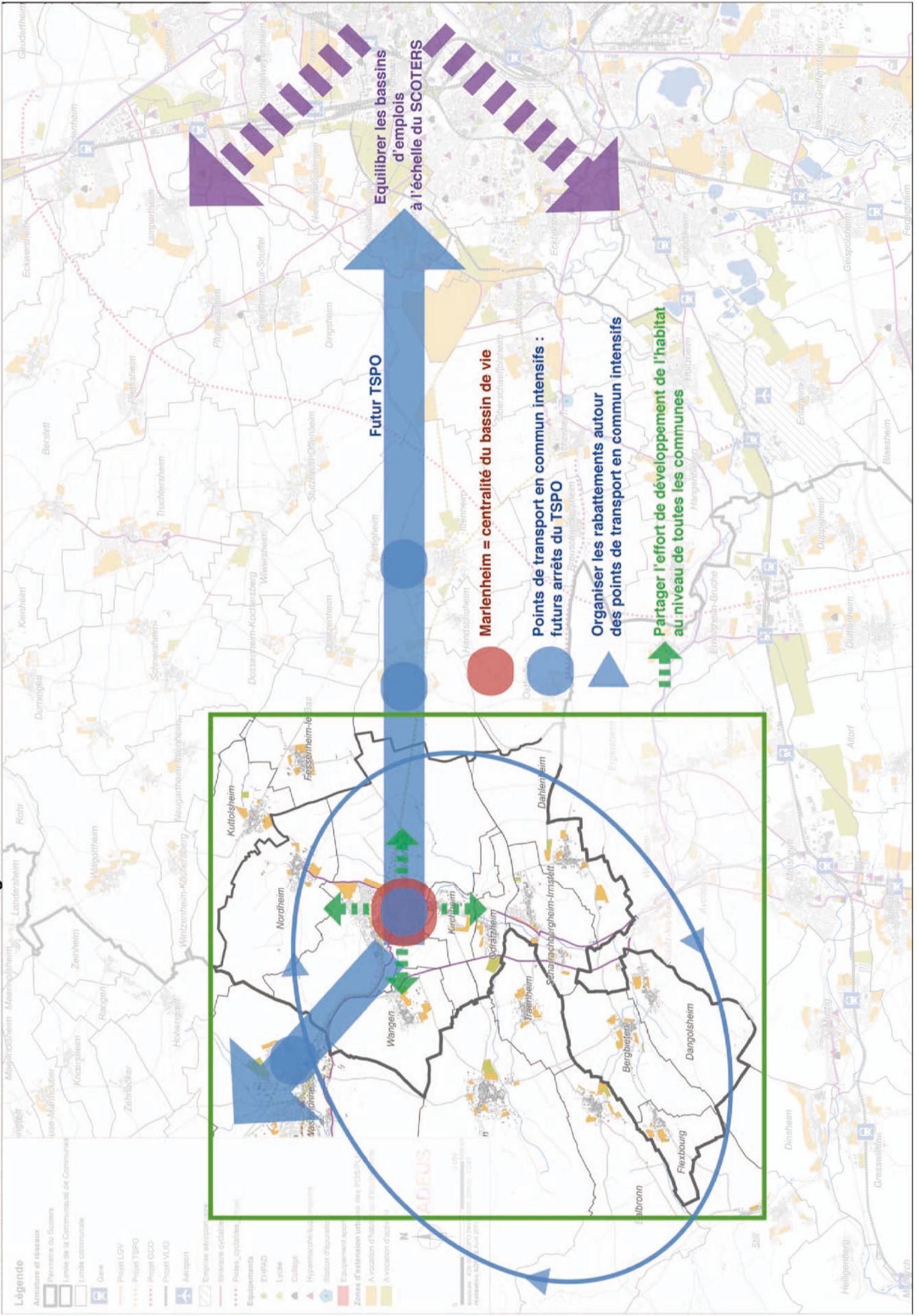
Quel positionnement du territoire par rapport à l'espace métropolitain ?

La discussion montre la volonté des élus de s'inscrire dans un schéma de développement plus équilibré du territoire à l'échelle du SCOTERS. La logique de concentration des activités/équipements/services à Strasbourg est questionnée. L'intercommunalité souhaite travailler à un équilibre bassin de vie / bassin d'emplois à son échelle.

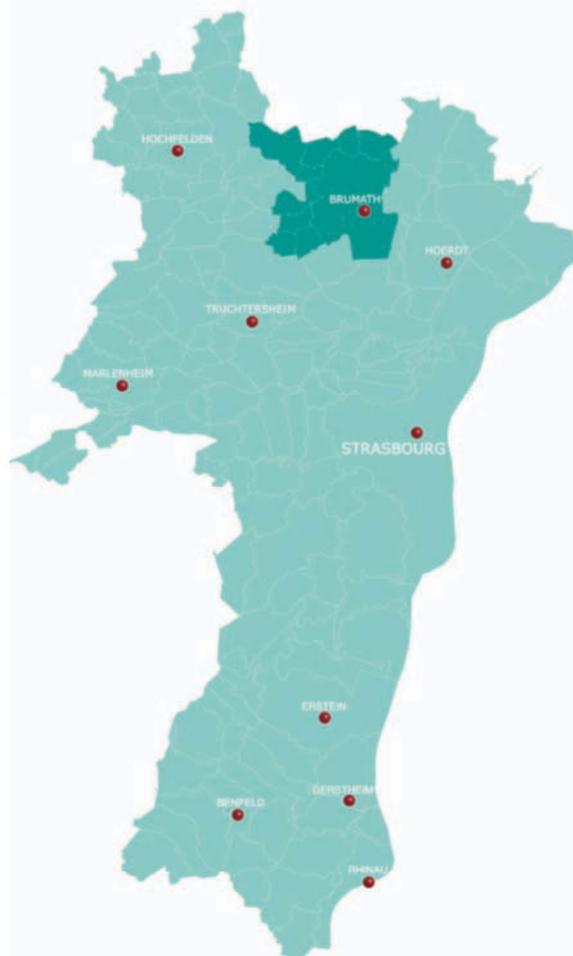
QUESTION OUVERTE

Dans le cadre de l'élaboration de son PLU, la commune de Wangen est engagée dans la mise en place d'une Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine. Plus généralement, la question de la préservation du patrimoine pourrait être davantage développée dans le SCOTERS. Actuellement le DOG indique « ... les documents d'urbanisme peuvent identifier les secteurs représentatifs d'une urbanisation traditionnelle, groupée et dense. (...) Le maintien d'une forme urbaine en rapport avec l'urbanisation traditionnelle ne doit toutefois pas faire obstacle à une architecture contemporaine ».

Communauté de Communes de la Porte du Vignoble



Communauté de communes de la Région de Brumath



PROJET DE TERRITOIRE

L'intercommunalité est organisée autour de la commune de Brumath, qui concentre équipements et services et constitue un des principaux pôles d'emplois au nord du SCOTERS. Brumath joue bien un rôle de centralité au niveau de ce bassin de vie (commerces, équipements, services publics...), même si la commune atteint tout juste les objectifs de production de logements, évalués par le SCOTERS à 90/100 logements par an. Cet objectif est donc jugé ambitieux par le Bourg-centre. Les autres communes du territoire, de plus petites tailles, sont partagées entre le bassin de vie de Brumath, Strasbourg, et celui de Haguenau.

En terme d'organisation du territoire, la nécessité de prévoir un développement différencié des communes, en fonction de leur niveau de centralité et de leur desserte en transport en commun est jugée nécessaire par les élus.

Néanmoins, l'approche du SCOTERS et la notion de « commune bien ou mal desservie par les transports en commun » est largement questionnée », pour plusieurs raisons :

- Cette approche ne considère que les transports en commun en site propre, sans prendre en compte, de manière plus fine, le fonctionnement des bassins de vie : comment les gens rejoindront-ils par exemple la PDA depuis les villages de la communauté de communes ?
- Elle n'aborde que la connexion à Strasbourg, sans tenir compte des bassins d'emplois voisins : quid du bassin d'Haguenau par exemple et quelle alternative à la voiture particulière pour s'y rendre ?

Si la nécessité d'une armature urbaine est partagée, les élus revendiquent cependant un effort de production du logement porté par toutes les communes ; L'objectif étant bien de calibrer différemment ce développement et de travailler à des formes d'habitat plus vertueuses en matière de consommation foncière.

Et demain, quelles perspectives pour le développement de l'intercommunalité avec la PDA ? Quels besoins généreront les 3000 emplois potentiels de la plateforme ? Les élus s'interrogent quant à l'impact de la plateforme sur le développement de l'intercommunalité et la manière dont ils l'organiseront. La réponse aux besoins générés par ce pôle d'emplois majeur nécessite là encore, pour les élus, un partage de l'effort de production du logement entre toutes les communes du territoire et pas seulement entre le Bourg-centre et Mommenheim (commune desservie par un transport en commun structurant).

Le « PLU intercommunal » est évoqué comme un outil intéressant pour plus de cohérence, mais il n'emporte pas à ce jour de consensus. La nécessité d'impliquer davantage l'intercommunalité sur les questions d'aménagement est néanmoins partagée par toutes les communes : on rejoint ici les orientations prises par le groupe foncier du SCOTERS, qui propose de mettre en place une gouvernance à l'échelle intercommunale en matière de consommation foncière. Les travaux menés par l'intercommunalité dans le cadre de l'élaboration de son projet de territoire ont fait émerger l'idée d'un observatoire du foncier à l'échelle de la communauté de commune. Un tel outil est aussi à rapprocher du travail du groupe foncier qui propose de fournir annuellement, aux intercommunalités, une carte d'identité de leur territoire. L'idée est de balayer, au travers de cet outil, un ensemble d'indicateurs en matière de démographie, d'habitat et de foncier et donc de fournir aux élus un outil d'aide à la décision.

Si les objectifs du SCOTERS en matière de rationalisation et d'optimisation de la consommation foncière sont partagés par les élus, les petites communes pointent les difficultés techniques qu'elles rencontrent pour gérer la reconversion des corps fermes, ou mener à bien des opérations de renouvellement urbain. Aborder le logement par extension urbaine semble plus facile, car cela permet de dimensionner la voirie, l'offre en stationnement etc. La question de l'ingénierie publique et du rôle de l'intercommunalité dans la mise à disposition de cette technicité est donc posée. Par ailleurs, les blocages fonciers dans certains territoires sont importants (réserves foncières constituées par les familles pour les enfants), ce qui empêche les possibilités de densification du tissu urbain à court terme et rend les mutations plus difficiles à anticiper : quelle réponse possible dans ce cas ?

D'un point de vue plus qualitatif, la nécessité de produire du logement diversifié, à destination de toutes les catégories de ménages est partagée. La question du logement des jeunes reste néanmoins difficile à traiter pour les communes. Le coût du logement, notamment pour les primo accédant, est un problème sur le territoire et cela a un impact direct sur les effectifs scolaires. Cette difficulté est à mettre en lien avec le prix du foncier, qui rend les opérations très chères.

Les besoins du territoire en logements aidés sont bien identifiés par les élus, et cet effort doit pour eux être mieux partagé entre les communes. Plusieurs difficultés sont néanmoins avancées :

- Le logement aidé reste victime d'une image négative dans certains villages ;
- Le seuil de 12 logements, à partir duquel une opération doit contribuer à la production de logements aidés dans le Bourg-centre, est souvent contourné à Brumath, avec des opérations situées juste en dessous de cette limite ;
- La mixité à l'échelle des opérations reste rare, ce qui est regrettable pour les élus, notamment à Brumath : les nouvelles opérations de logements comportent soit en totalité du logement aidé, soit n'en comprennent pas du tout.

La discussion traduit bien la nécessité d'affiner l'approche du SCOTERS au niveau des bassins de vie. La question des déplacements est largement abordée dans ce cadre :

- Comment améliorer les rabattements vers les gares ou les arrêts de bus ? La desserte du réseau 67 est peu cordonnée avec les trains et les bus restent trop peu utilisés, mise à part par les étudiants. Une meilleure complémentarité entre les opérateurs de transport doit être mieux pensée et organisée.
- Quelle solution de transport proposer en interne à la communauté de communes, notamment à destination des jeunes (vers les équipements sportifs par exemple) et des personnes âgées ? Le transport à la demande est-il le seul outil possible, à quelle échelle et quel coût pour la collectivité ? Quel rabattement mettre en place vers la future PDA : un Plan de Déplacement Entreprise (PDE) est-il une solution pertinente, et là encore à quel coût ? Aujourd'hui, un système de transport à la demande a été proposé et permettrait de palier à certains besoins, notamment à l'intérieur du périmètre communautaire.

La question des déplacements est aussi abordée sous l'angle de la complémentarité CUS / Hors CUS. Certaines communes comme Olwisheim sont situées aux portes de la CUS et ne bénéficient que du réseau 67 (pas de desserte de la CTS, ni de la mise en place de bus vers les lycées de Strasbourg), alors que les besoins sont importants et quasi identiques à ceux d'une commune comme Eckwersheim.

En matière de développement économique, l'approche proposée par le SCOTERS fonctionne et fait donc peu débat. Les zones d'activités communales sont néanmoins abordées sous l'angle de la capacité des petites communes à continuer à les financer : de ce point de vue, les élus se posent la question de leur pertinence et de la nécessité de poursuivre sur ce modèle. La question de la place des activités économiques dans le tissu urbain est également abordée. Les élus reconnaissent l'enjeu, mais l'exercice est jugé complexe en dehors des activités tertiaires.

Si le cadre proposé par le SCOTERS en matière de développement économique fonctionne, le développement commercial est néanmoins au cœur des débats. Il constitue pour les élus un sujet clé, pour lequel le SCOTERS mérite d'être complété. La Communauté de Communes est très proche de la zone commerciale de Vendenheim, et les élus estiment en subir directement l'impact, notamment en ce qui concerne le commerce de proximité. Les commerces de proximité à Brumath sont quasi inexistantes, en dehors des commerces de bouches et de superettes de proximité (Point Coop, Simply et deux magasins Norma). La question centrale est donc celle du bon équilibre entre les offres commerciales de grande surface et de proximité. Et ceci à l'échelle de SCOTERS (Zone de Vendenheim / Communauté de Communes de la Région de Brumath), comme à l'échelle des bassins de vie (offre commerciale discutée au sein de la Communauté de Communes par exemple). Ce travail doit permettre d'engager la réflexion entre les territoires voisins, CUS / Hors CUS par exemple, puisque l'intercommunalité a finalement peu de liens avec la CUS sur ces questions.

La question de l'échelle d'un futur DAC est également posée : quelle coordination / cohérence avec les autres territoires, pour ne pas créer de disparités réglementaires et potentiellement des déséquilibres ? La réflexion sur l'urbanisme commercial devra donc aussi se porter à l'échelle départementale, voire régionale.

En matière de développement économique, les TIC sont identifiés comme un sujet important, mais qui ne pose pas de problèmes particuliers sur le territoire. Il n'existe pas de zones d'ombre sur l'intercommunalité, et la future PDA prendra en compte cette composante.

Enfin, les problématiques liées à l'environnement et aux paysages ont été questionnées sous plusieurs angles :

- La localisation et l'intégration paysagère des plateformes de recyclage et des nouvelles carrières : comme assurer un maillage équilibré de l'espace avec ces équipements, pour répondre aux besoins des différents territoires ? Comment assurer une bonne intégration paysagère des sites ? Cette réflexion devrait pouvoir s'engager à l'échelle du SCOTERS, plutôt que d'être traitée à l'échelle de chacune des intercommunalités.
- L'usage du sol par des technologies de type éoliennes ou panneaux photovoltaïques : cet usage doit être réfléchi de manière à respecter la qualité des paysages, la vocation agricole ou naturelle des sols...
- L'urbanisme agricole : le SCOTERS prévoit que les documents d'urbanisme ménagent des secteurs agricoles constructibles pour les sorties d'exploitations. Ces derniers doivent être compatibles avec les orientations du SCOTERS en matière de protection des paysages et de préservation de la trame verte

et bleue régionale. Ces orientations doivent pour les élus être mieux adaptées en fonction des spécificités des territoires. La préservation des lignes de crêtes est par exemple difficile dans la configuration du ban d'Olwisheim.

- Les zones inondables nécessitent une réglementation forte pour protéger les territoires et assurer une solidarité amont / aval.

Communauté de communes du Kochersberg



PROJET DE TERRITOIRE ET MISE EN ŒUVRE DES ORIENTATIONS DU SCOTERS : Quelle adaptation de l'armature urbaine sur le territoire ? Quel lien urbanisme / desserte en transport en commun ? Comment travailler efficacement la mise en œuvre des orientations du SCOTERS ?

Le territoire du Kochersberg est composé de petites et moyennes communes organisées autour de la commune de Truchtersheim (2900 habitants en 2008), qui joue un rôle de centralité de proximité. Le territoire n'est pas desservi par un axe de transport en commun structurant. La concrétisation d'une telle desserte est un défi majeur pour la Communauté de Communes, qui souhaite répondre à la forte demande résidentielle qui s'exerce sur son territoire, tout en offrant une alternative aux déplacements automobiles vers Strasbourg, avec qui elle est très liée.

L'armature urbaine

Les élus partagent l'idée d'un développement urbain hiérarchisé et organisé en fonction de l'armature urbaine. Néanmoins, la définition de cette armature, la notion de commune « bien/mal desservie » par les transports en commun et l'articulation urbanisme/ transport sont au cœur du débat.

La commune de Truchtersheim, Bourg-centre du territoire, est considérée du fait de son statut, comme une commune bien desservie par les transports en commun, ou plus exactement comme « ayant vocation à l'être ». Elle ne l'est en réalité pas plus que les autres communes de l'intercommunalité, ce qui interroge les élus sur la lisibilité de cette définition. Pour les élus, l'approche cartographique explique bien ce ressenti : aucune commune de ce territoire ne bénéficie d'une gare, et celles localisées sur la même ligne du réseau 67 que Truchtersheim ne bénéficient pas du même traitement par rapport à la classification « bien/ mal desservie ».

Les élus soulignent également que cette définition n'a pas pris en compte l'évolution de la desserte des villages en bus, qui a doublé depuis l'approbation du SCOTERS. Le réseau 67 irrigue l'intercommunalité, ce qui rend obsolète, pour les élus, la notion de commune « mal desservie ». Rohr possède par exemple deux lignes de bus vers Saverne et Strasbourg et se situe à 6km d'Hochfelden, ce qui permet d'emprunter aisément le train. Le maire estime que sa commune bénéficie d'une desserte de qualité, qui devrait être prise en compte pour calibrer les objectifs de développement.

Au delà de la terminologie, qui fait débat, la définition de la desserte par rapport au seul pôle d'emplois strasbourgeois est trop restrictive pour l'intercommunalité. À Rohr par exemple, beaucoup d'actifs travaillent dans le périmètre de l'intercommunalité ou à proximité : Hochfelden, Saverne, Landersheim (Adidas)... Il est aujourd'hui nécessaire pour les élus de prendre en compte cette réalité et la complexité des rapports entre bassins d'emplois.

La discussion questionne également un des principe clé du SCOTERS, qui vise à organiser le territoire autour des transports en commun structurants : gares SNCF, arrêts du TSPO. Les élus s'interrogent sur cette approche, qui selon eux est à l'inverse d'un principe de réalité : pourquoi ne pas développer et organiser la desserte en transports en commun autour des points résidentiels existants ? Le territoire du Kochersberg est très attractif et s'est fortement développé ces dernières années. De nombreux habitants occupent aujourd'hui le territoire : comment prendre en compte cette réalité et articuler la desserte en transport en commun à ce bassin de vie ?

L'axe de Transport en Commun Truchtersheim – Communauté Urbaine de Strasbourg

La question de la mise en œuvre des orientations du SCOTERS est donc au cœur du débat. L'axe en transport en commun entre Truchtersheim et la Communauté Urbaine de Strasbourg, qui figure au titre du SCOTERS comme « principe de liaison en transport en commun à promouvoir », n'a pas connu d'avancée significative durant les 6 années d'application du document. Ce constat renvoie le Syndicat mixte et ses partenaires opérationnels à la nécessité de dépasser l'action de planifier et de travailler à la concrétisation des orientations du document.

Une réflexion vient néanmoins de s'engager, portée par les services du Département, à la demande de la Communauté de Communes. Un comité de pilotage s'est réuni une première fois. Il s'agira par la suite de poursuivre le travail avec l'ensemble des partenaires et le Syndicat mixte. Les solutions techniques étudiées par le Conseil général sont les suivantes :

- La création d'un premier couloir sous la forme d'une ramification du TSPO vers l'intercommunalité. Il doit permettre de desservir, à partir de Strasbourg, les communes de Stutzheim, Wiwersheim et idéalement Truchtersheim, ou d'organiser le cas échéant les rabattements vers le Bourg-centre ;
- La création d'un deuxième couloir de desserte par le réseau 67, permettant d'améliorer l'offre vers Berstett. L'idée d'un transport en commun en site propre dans la vallée du Rohrbach, sous la forme d'un « petit train », permettant de desservir Berstett (Rumersheim...) – Pfettisheim... est également évoquée.

Les élus soulignent par ailleurs que l'échelle de réflexion du SCOTERS est aujourd'hui trop restreinte par rapport aux problématiques de déplacement. Les bassins de vie se sont beaucoup élargis et les ménages s'éloignent de plus en plus loin du pôle d'emplois strasbourgeois. Les problèmes de congestion des axes routiers mériteraient d'être traités à plus grande échelle.

Le développement de l'habitat

Les élus s'interrogent également sur le scénario démographique du SCOTERS. L'évolution de 0,8%/an est compréhensible à l'échelle du SCOTERS, mais dans les faits, ce principe, s'il est appliqué de façon homogène à chaque commune, est difficilement soutenable pour les plus petites d'entre elles (Augmentation équivalente à 2 habitants/an pour la commune de Rohr par exemple). Ceci renvoie à la définition à l'année des objectifs de production de logements, qui ne répond pas au fonctionnement des territoires ruraux. Ce rythme est théorique, or le développement des villages n'est pas linéaire et aucun lotisseur ne peut s'engager sur de toutes petites opérations.

Le travail en renouvellement urbain est également évoqué car il soulève de nombreuses difficultés pour les petits villages. Certaines réserves foncières sont en effet très théoriques et dépendent de nombreux paramètres : décès, successions... Ces réserves peuvent muter ensemble à tout moment et engendrer un développement urbain important, tout comme elles peuvent ne jamais évoluer.

La question de la complémentarité entre armature urbaine et territoires ruraux, sous l'angle de la production de logement est ici au cœur du sujet : quel rôle des toutes petites communes dans ces bassins de vie et par rapport à l'armature urbaine : « comment ne pas laisser mourir les communes de l'arrière Kochersberg ? ». Comment produire du logement dans les communes rurales et agricoles, quelles spécificités pour les opérations en fonction de l'armature urbaine ? Comment peut-on accompagner les communes dans ce développement ? La question de l'ingénierie publique est donc également posée.

Le développement économique

La possibilité laissée aux élus de prévoir une petite zone de développement économique permettant d'accueillir le desserrement des activités est jugée utile. Néanmoins, les élus s'interrogent sur le décalage entre l'effort de rationalisation de la consommation foncière, demandé aux communes pour le développement de l'habitat (Zones de développement d'environ 2-3ha pour les toutes petites communes) et les possibilités importantes laissées aux élus pour les zones de développement économique (3-5ha inscrits dans le SCOTERS pour toutes les communes). Quelle optimisation de la ressource foncière pour le développement économique ?

Gouvernance – Mise en œuvre

La répartition des objectifs de logements à l'échelle intercommunale semble une réponse pertinente aux élus pour dépasser les limites actuelles du document. Il est nécessaire pour eux d'arriver à une souplesse dans la mise en œuvre des orientations du document.

ASPECTS REGLEMENTAIRES

Aucun problème majeur n'a été identifié par l'intercommunalité jusqu'à présent. Néanmoins, le dispositif du SCOTERS est questionné par rapport aux coulées d'eau boueuses que connaissent certaines communes : comment le SCOTERS peut-il intervenir dans la prise en compte de ce risque ?

ELEMENTS DE PROSPECTIVE

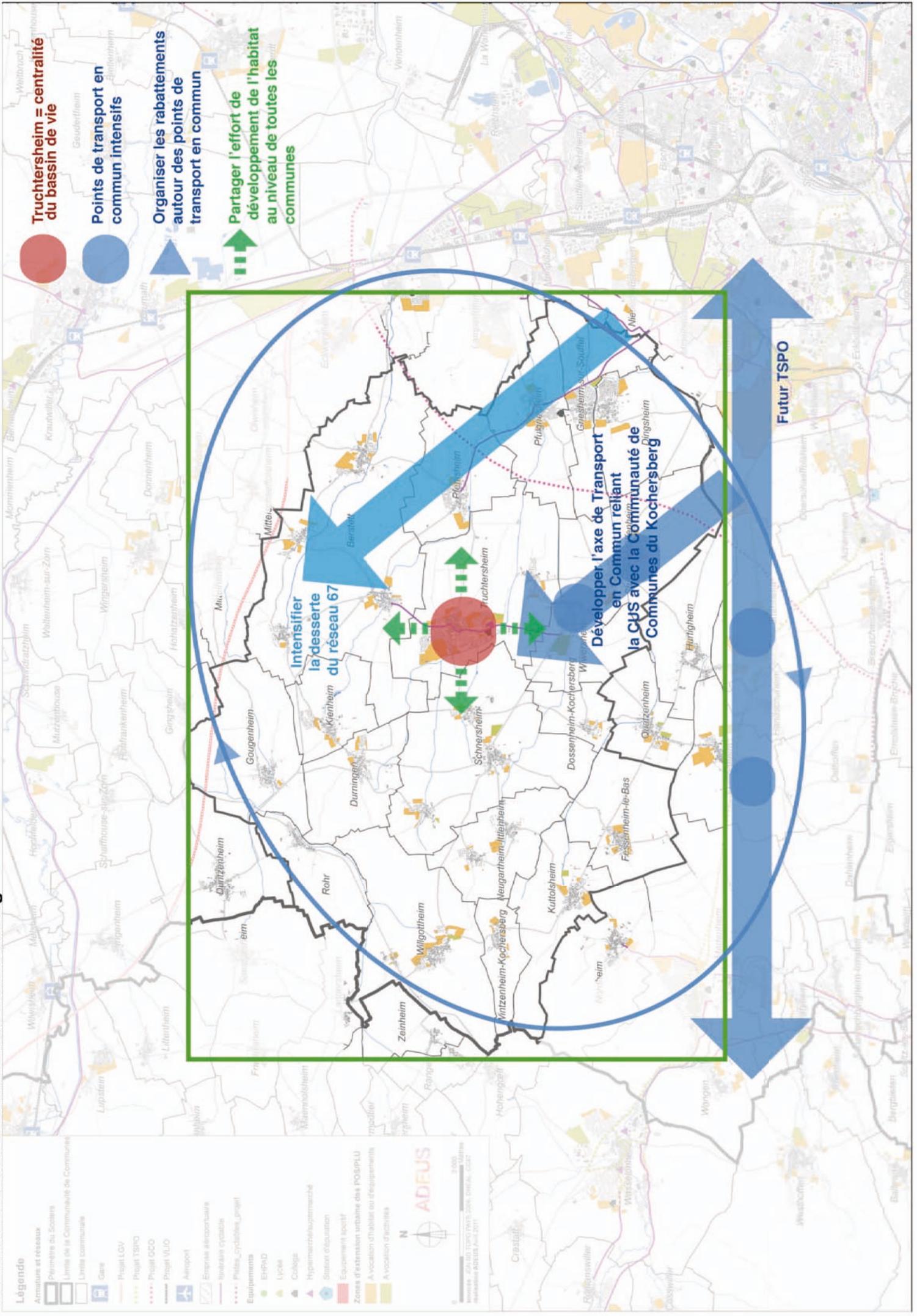
Le travail sur la desserte des territoires en communication numérique est un enjeu d'avenir important, mais pour les élus, il relève davantage de la mise en œuvre : comment organiser et financer la desserte ? Cette problématique ne doit pas conduire à inscrire dans le document une règle de type « bien/mal desservi par le numérique », à l'image de la desserte en transport commun, au risque de bloquer de nombreux projets, sans solution possible à court terme.

DIVERS

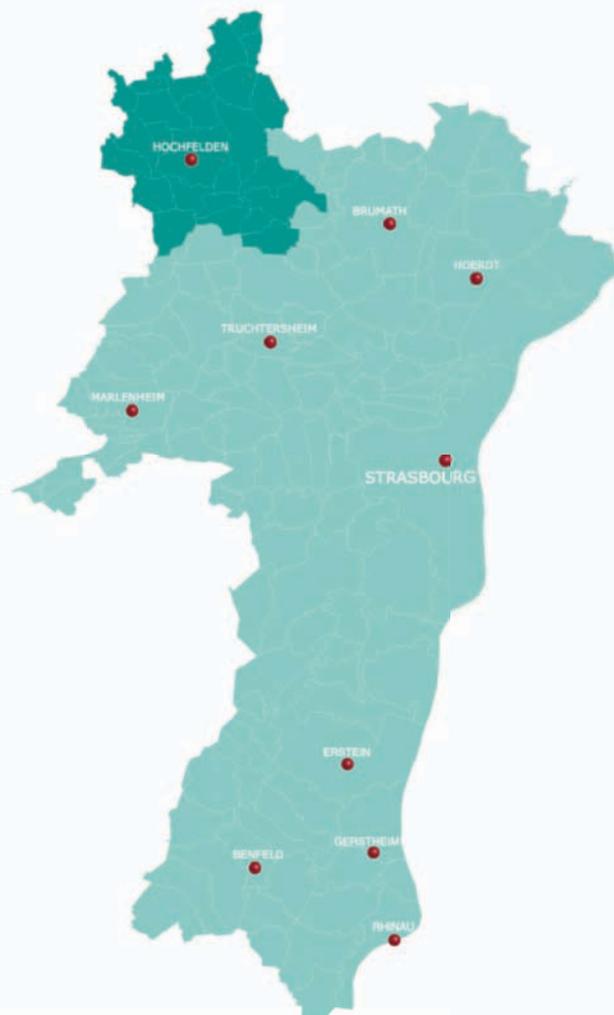
La question de la production agricole a été également abordée. Comment peut-on favoriser une agriculture de proximité, développer le maraîchage et les circuits courts ? Le SCOTERS est-il en mesure d'appréhender cette question ?

Enfin, le SAGEECE est évoqué par les élus comme un outil opérationnel efficace pour la mise en œuvre de la trame verte et bleue régionale, notamment le long de la Souffel.

Communauté de Communes du Kochersberg



Communauté de communes du Pays de la Zorn



PROJET DE TERRITOIRE : Quelle adaptation / évolution de l'armature urbaine sur le territoire ? Quels place et rôle des communes dans cette armature ?

Avec 26 communes, la Communauté de Communes du Pays de la Zorn est la plus grande intercommunalité du SCOTERS, en dehors de la Communauté Urbaine de Strasbourg. L'intercommunalité souhaite, dans ce cadre, travailler à la structuration de son territoire, et l'organiser autour de centralités / 'pôles relais', regroupant des petits équipements, services de proximité, structures d'accueil périscolaire... Comment peut-on prendre en compte cette volonté dans le document, notamment au travers de l'armature urbaine du SCOTERS ?

Par ailleurs, les communes d'Hohefelden (Bourg-centre du territoire) et de Schwindratzheim sont très liées dans leur fonctionnement territorial. Elles bénéficient toutes les deux d'une gare et leurs tissus urbains respectifs se rejoignent quasiment. La future maison des services de la Communauté de Communes, prévue sur le ban communal d'Hohefelden et à la limite de celui de Schwindratzheim, renforcera probablement le lien entre les communes, en créant un véritable lieu de centralité à cet endroit : Services administratifs de la Communauté de Communes, Centre Médico-social du Conseil Général, Relais Assistantes Maternelles, locaux associatifs... Cette particularité est évoquée : peut-on également la prendre en compte dans le SCOTERS et considérer cette centralité comme un bourg-centre bipolaire ?

L'armature urbaine

Les élus font part de leurs interrogations concernant l'évolution de la ruralité et le nouveau visage des espaces ruraux aujourd'hui : quel développement pour les zones rurales aujourd'hui ? Quelle complémentarité ville-campagne ?

Cette problématique renvoie à la question de l'armature urbaine du SCOTERS et à sa complémentarité avec les espaces ruraux et agricoles. La question de sa définition est également posée. L'organisation de l'armature urbaine du SCOTERS à partir de la seule notion de « commune bien / mal desservie » par les transports en commun est jugée trop réductrice par les élus. Plusieurs points de discussion ont émergé lors des débats :

- *La définition de la qualité de la desserte en Transport en Commun à partir de la seule prise en compte du réseau ferroviaire et TSPO interroge les élus, qui jugent cette définition trop partielle. Comment prendre en compte les autres modes de déplacement : Bus, covoiturage... et comment affiner cette définition en introduisant d'autres critères, liés à la fréquence de la desserte, à l'existence de rabattements... ?*

Le réseau 67 constitue pour les élus une offre en transport en commun de qualité pour leur territoire. Après la fermeture des gares d'Ettendorf et d'Alteckendorf dans les années 90 (Ligne Strasbourg – Sarreguemines – Sarrebruck), ces deux villages ont bénéficié d'une très bonne desserte en bus.

Les élus soulignent que les communes de Minversheim, Alteckendorf et Ettendorf bénéficient de rabattements à partir et vers la gare de Mommenheim pour de nombreux trains desservants Strasbourg. La coordination des AOT (Région Alsace-SNCF / Cg67-Réseau 67) apparaît bien organisée et efficace pour ces communes.

Les communes de Wingersheim ou d'Ettendorf par exemple (qui possède près de 10 arrêts sur son ban) apparaissent pour les élus aussi bien desservies (réseau 67) que la gare de Wilwisheim (réseau TER).

La question du covoiturage est évoquée lors de la discussion et renvoie à l'étude portée par le Département. Les communes Alteckendorf et Minversheim possèdent chacune un parking de covoiturage : comment intégrer cette nouvelle forme de déplacement à la réflexion ?

Finalement, c'est l'idée de travailler sur une approche intégrée des déplacements (tous modes) qui est avancée. Ainsi, si la logique de transports en commun structurants à l'échelle du SCOTERS est importante et relève sans doute de l'offre ferroviaire ou du projet de TSPO, la logique des bassins de vie devrait poser la question des rabattements des bus et des voitures vers les gares, de la complémentarité des modes actifs et des autres modes de déplacements. La question de l'accompagnement des communes dans leur réflexion concernant les gares, comme pôle multimodal structurant à l'échelle du territoire est posée, tout comme la question du financement des investissements qui y sont liés et de l'organisation des rabattements vers ces points. Le besoin de stationnements pour les communes bénéficiant d'une gare est très important, mais il leur est difficile de porter seules un tel investissement, qui rayonne à l'échelle du bassin de vie et est utilisé au delà de leur propre commune.

- *Comment favoriser la réouverture des gares d'Ettendorf et d'Alteckendorf ?* La ligne ferroviaire Strasbourg – Sarreguemines – Sarrebruck ne figure pas dans le SCOTERS comme un axe de transport en commun structurant à développer, ce qui interroge les élus. Les gares d'Ettendorf et d'Alteckendorf ont en effet été fermées en 1995, mais leur réouverture constitue un enjeu fort pour l'intercommunalité. Dans un contexte où l'enjeu de réduction des Gaz à Effet de Serre (GES) est primordial, l'avenir de ces gares est une question importante : comment engager un travail spécifique autour de cette problématique et concrétiser la remise en service de ces points de transport ? La prescription d'une révision du SCOTERS pourrait permettre au Syndicat mixte d'ouvrir le débat et d'engager la discussion avec les communes, les territoires voisins, les Autorités Organisatrices des Transports (AOT). Concernant les gares, l'articulation entre le Conseil général et la Région est un point important pour assurer une bonne complémentarité des réseaux 67 et TER.

Les différences de logique entre l'urbanisme, et le champs de travail des AOT seront probablement au cœur du

débat : la remise en service de ces gares est-elle possible compte tenu des réalités budgétaires et au vue du potentiel d'usagers actuel dans ces deux communes ? Pourra-t-on développer le poids de population nécessaire à leur réouverture ?

La question de la « responsabilité de développement » des communes bénéficiant d'une très bonne desserte en transport en commun est également évoquée. La remise en service de ces gares nécessiterait de réinterroger la charge et le mode de développement de ces communes, les questions de solidarité en termes d'équipements etc.

Le développement de l'habitat

La question du prix du foncier et des logements est plusieurs fois abordée au cours de la discussion. Les dynamiques résultant des prix du foncier sont aujourd'hui contraires aux orientations du SCOTERS. Les ménages s'éloignent de leur lieu de travail, à la recherche d'une offre foncière plus abordable. Les élus font part de leur difficulté à retenir les jeunes dans leurs communes, qui vont de plus en plus loin, au delà de Saverne parfois pour acquérir un logement.

Le développement économique

Le principe de hiérarchisation des zones d'activité économique mis en place par le SCOTERS, pour optimiser la consommation foncière et mieux répartir le développement est bien accepté par les élus. Ils s'interrogent néanmoins sur la réponse réelle apportée par le SCOTERS à cet objectif d'économie du foncier concernant le développement économique. La PDA de Mommenheim questionne les élus : quel besoin, quelle pertinence pour le choix de ce site, comment sera-t-il desservi en dehors de la desserte routière, combien d'emplois y seront réellement créés et ne résulteront pas simplement d'un déplacement d'activités, quelle optimisation de la ressource foncière est prévue dans le projet ? Ces questions se posent d'autant que l'intercommunalité n'est pas rattachée au périmètre de la PDA de Mommenheim, mais à celle de Saverne – Sarre-Union.

Les élus s'interrogent ainsi sur l'application du SCOTERS en matière de consommation raisonnée du foncier. Ils constatent que cette orientation leur est souvent opposée sur le territoire et posent la question des modalités d'application de cette orientation, car d'autres territoires (Mommenheim, ou certains secteurs de la CUS par exemple) s'urbanisent fortement. La question souligne bien la complexité de la mise en œuvre et de la problématique de la consommation foncière. La gestion modérée de l'espace implique que l'on accepte la consommation de la ressource foncière sur des lieux stratégiques. La PDA de Mommenheim est inscrite comme telle au SCOTERS, qui affirme également le rôle moteur de l'aire métropolitaine de la CUS. La question sous-jacente est celle du développement des secteurs plus ruraux du SCOTERS. Cette question du développement implique que l'on apporte des réponses à de nombreux champs d'investigation et notamment :

- la complémentarité ville / campagne ;
- la desserte et l'accessibilité des zones rurales.

En lien avec le développement économique et la problématique foncière, la question de l'urbanisme commercial est également évoquée. Le développement des centres commerciaux interpellent les élus : la consommation foncière engendrée par les parkings est de leur point de vue excessive. Des exemples de projets allemands, plus respectueux des ressources et des paysages sont cités. Les stationnements y sont par exemple intégrés en sous-sol ou au niveau des toitures. Le maintien des commerces de proximité est également évoqué. Il représente un enjeu important à l'échelle de ce territoire relativement rural. Le lien est ainsi fait avec la réflexion du groupe « économie » du SCOTERS qui travaille à l'élaboration d'un Document d'Aménagement Commercial (DAC).

La logique de concentration des activités économiques et du développement de l'habitat dans la Communauté Urbaine de Strasbourg est questionnée par les élus. Ils font le constat d'une concentration effective du développement économique, mais d'une dispersion de l'habitat, de plus en plus éloigné des pôles d'emplois principaux, ce qui est générateur de nombreux déplacements quotidiens. Comment organiser des bassins de vie plus équilibrés : emplois / population ?

A plus petite échelle, les élus soulignent que si l'opportunité de créer une petite zone d'activité économique de 3 à 5ha par commune est intéressante, comment éviter le départ des entreprises insérées dans le tissu urbain des villages, vers

ces zones ? La recherche d'une rente immobilière et la situation offerte dans ces zones peuvent les inciter et se délocaliser, ce qui est préjudiciable à la mixité, à la diversité des fonctions urbaines et à l'animation des cœurs de village.

ASPECTS REGLEMENTAIRES

Le risque de coulées d'eaux boueuses

La problématique des coulées d'eaux boueuses est majeure sur le territoire. Les communes travaillent, notamment en partenariat avec les services du Département, à la mise en place de différentes solutions (fascines...) pour limiter ces phénomènes. La question des pratiques agricoles est abordée dans ce cadre : dans quelle mesure le SCOTERS peut-il intervenir sur l'activité agricole ? Peut-il imposer la mise en place de fascines, de bandes enherbées dans le cadre de la protection de l'environnement et/ou de la sécurité des biens et des personnes ?

Le développement des énergies renouvelables : comment le SCOTERS peut-il les prendre en compte ?

L'intercommunalité fait part de son projet de parc éolien. Le SCOTERS ne traite pas de la question des énergies renouvelables, qu'il s'agisse des parcs éoliens ou photovoltaïques. Si leur implantation est cohérente avec les orientations du document, le SCOTERS les autorise donc en « creux », mais doit-il davantage intégrer les problématiques d'implantation de projets d'énergie renouvelable ?

MISE EN ŒUVRE DU PROJET – COORDINATION DES POLITIQUES PUBLIQUES ET DES ACTEURS

Trame Verte et Bleue : comment la mettre en œuvre ?

Si la Trame Verte et Bleue est jugée indispensable par les élus, ils s'interrogent néanmoins sur sa traduction à l'échelle de leur commune et sur les moyens de la concrétiser. Un lien plus étroit avec la Région pourrait être recherché sur cette question, d'autant qu'elle travaille à l'actualisation de la Trame Verte et Bleue dans le cadre du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE).

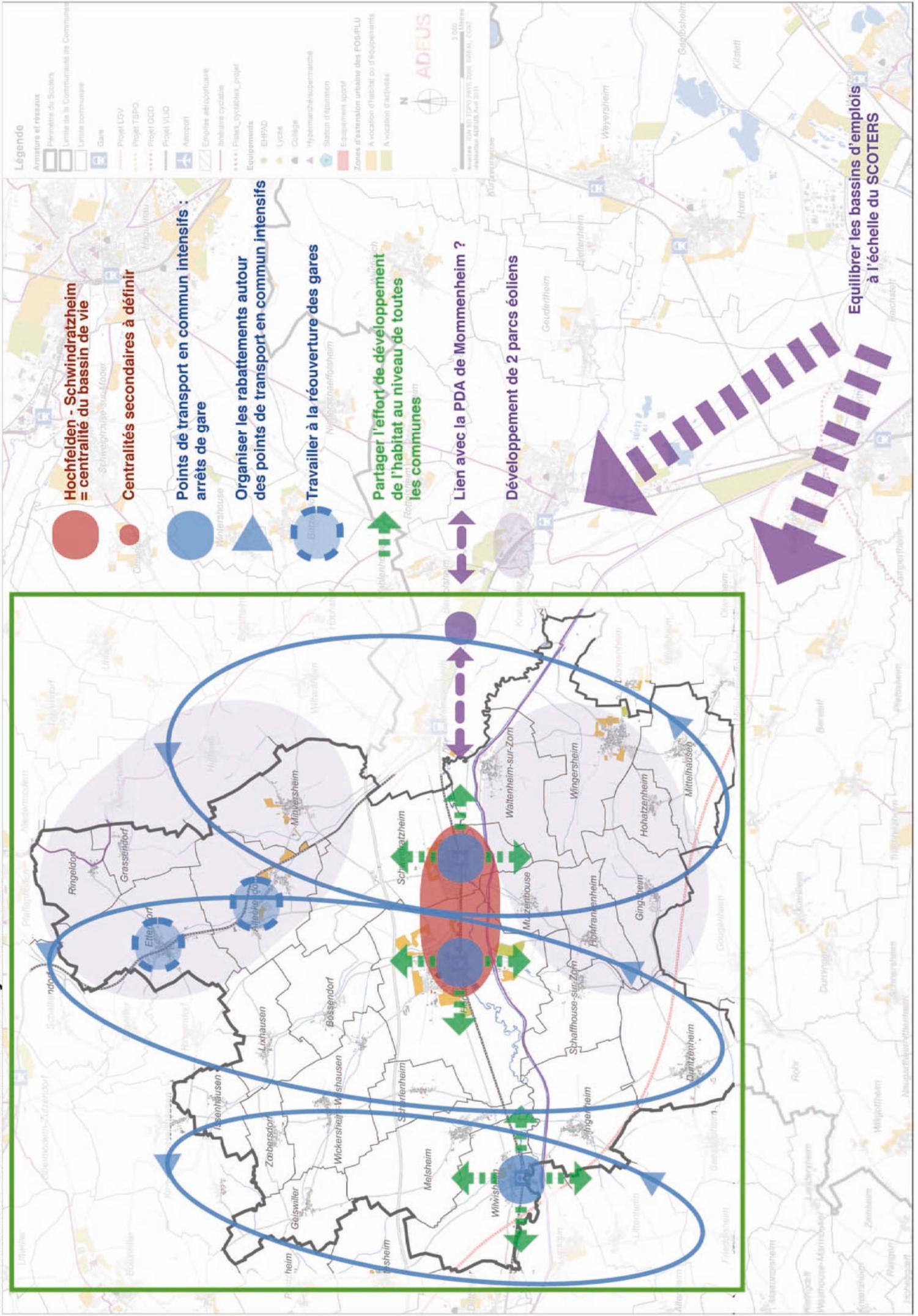
ELEMENTS DE PROSPECTIVE

La discussion montre la volonté des élus de s'inscrire dans un schéma de développement plus équilibré du territoire à l'échelle du SCOTERS. La logique de concentration des activités / équipements / services dans la Communauté Urbaine de Strasbourg est questionnée. L'intercommunalité souhaite travailler à un équilibre bassin de vie / bassin d'emplois à son échelle.

DISCUSSION LIBRE / SUGGESTIONS

Les élus soulignent le problème de la circulation importante des camions, auquel ils doivent faire face. Ceux qui ne veulent pas payer le péage transitent par les villages, avec toutes les conséquences que cela peut engendrer sur la circulation, la sécurité, les nuisances diverses etc. Comment peut-on travailler à la hiérarchie de la desserte routière et tenter diminuer ces phénomènes ?

Communauté de Communes du Pays de la Zorn



Hochfelden - Schwindratzheim = centralité du bassin de vie

Centralités secondaires à définir

Points de transport en commun intensifs : arrêts de gare

Organiser les rabattements autour des points de transport en commun intensifs

Travailler à la réouverture des gares

Partager l'effort de développement de l'habitat au niveau de toutes les communes

Lien avec la PDA de Mommenheim ?

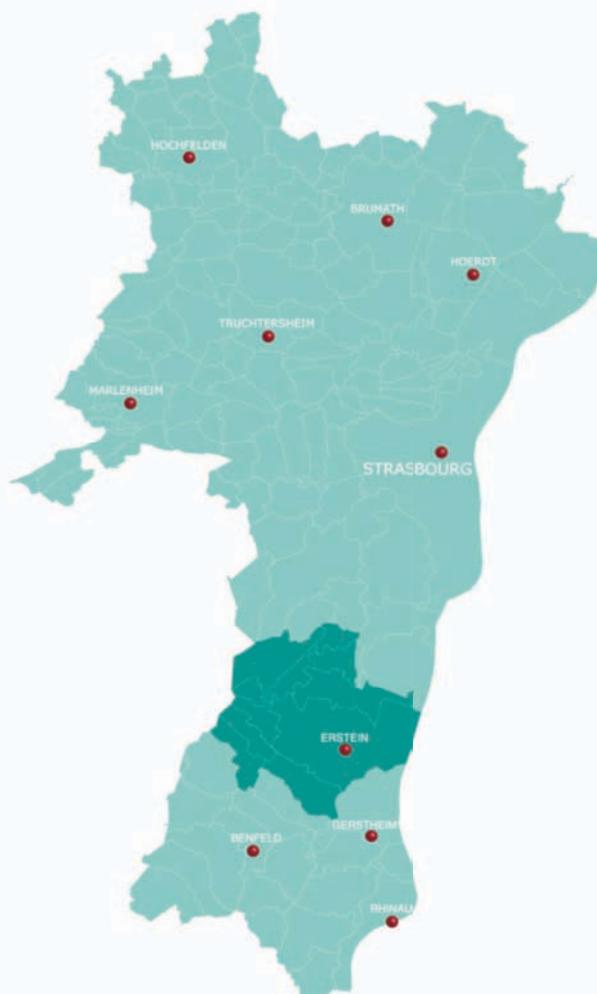
Développement de 2 parcs éoliens

Equilibrer les bassins d'emplois à l'échelle du SCOTERS

- Légende**
- Armature et réseaux
 - Périmètre du Scoters
 - Limite de la Communauté de Communes
 - Limite communale
 - Gare
 - Projet LDPV
 - Projet TSPQ
 - Projet CCQ
 - Projet VLQD
 - Aéroport
 - Emploi aéroporuaire
 - Itinéraire cyclable
 - Equipements
 - Hypermarchésupermarché
 - Station d'épuration
 - Equipement sportif
 - Zones d'éducation urbaine des POS/PLU
 - A vocation d'habitat ou d'équipements
 - A vocation d'activités



Communauté de communes du Pays d'Erstein



PROJET DE TERRITOIRE : Quelle adaptation de l'armature urbaine sur le territoire ? Quels place et rôle des communes dans cette armature ?

L'intercommunalité est composée de petites et moyennes communes, organisées autour de la ville d'Erstein, qui joue bien le rôle de centralité et dont le rayonnement dépasse même l'échelle de ce territoire. L'armature urbaine sur le territoire est comprise et jugée nécessaire par les élus. Deux questions importantes ont néanmoins été soulevées par les débats :

- l'adaptation de l'armature urbaine aux spécificités du territoire ;
- le rôle des communes par rapport à cette armature urbaine.

L'adaptation de l'armature urbaine aux spécificités du territoire

La nécessité de pôles structurants sur le territoire du SCOTERS est partagée : Erstein joue ce rôle...

Erstein, bourg centre du SCOTERS, joue bien un rôle de pôle urbain et d'animation du bassin de vie. Sa position géographique au centre de l'intercommunalité conforte ce rôle. Erstein concentre une offre importante et diversifiée en logements, en services et équipements. Sa volonté de développer un programme et des équipements culturels, d'attirer des établissements d'enseignements supérieurs... pose la question de son rayonnement, qui dépasse l'échelle du bassin de vie et lui confère plutôt un statut de ville moyenne. Erstein est de plus bien desservie en transports en commun par rapport à Strasbourg, avec la présence du réseau ferroviaire. Ceci en fait un point incontournable de l'armature urbaine du SCOTERS.

Peut-on prendre en compte ce statut particulier de « ville moyenne » dans l'armature urbaine ? Si oui, quel rôle donner à ce nouvel échelon ? Cette question renvoie à celle des critères qui définissent les pôles de l'armature : poids démographique, équipements, services, emplois, desserte (par rapport à quels pôles, fréquence, régularité)...

... Mais le deuxième échelon de l'armature urbaine pose question

La seule notion de commune « bien ou mal desservie » par les transports en commun ne peut plus compléter à elle seule l'armature urbaine du SCOTERS et servir de clé de répartition pour l'effort de développement et plus particulièrement pour ce qui concerne le développement de l'habitat.

Au delà de la terminologie utilisée, qui fait débat, la définition de la desserte est jugée trop administrative et donc déconnectée de la réalité de terrain. Le cas de la gare de Limersheim (située sur le ban d'Hipsheim) est particulièrement révélateur. Seule Limersheim est jugée bien desservie, alors que la gare se situe à quasi équidistance des communes d'Hispheim ou Hindisheim. Pour les élus, la définition de ce deuxième échelon de l'armature urbaine doit prendre en compte d'autres critères : proximité de la CUS, poids de la commune et des communes alentours, présence de commerces, services et équipements...

L'organisation des rabattements vers ces points de transports en commun intensifs est un élément important pour l'intercommunalité, sur lequel elle s'est déjà beaucoup engagée : parking des gares d'Erstein et de Limersheim, places réservées au covoiturage, auto-partage à Erstein... Le maillage de l'intercommunalité en pistes cyclables est également un projet en cours de réflexion. Comment intégrer la question des rabattements à la définition de la desserte ?

Les élus s'interrogent également sur la définition actuelle de la desserte en transports en commun, qui n'est réfléchie que par rapport au pôle d'emplois strasbourgeois. Or la réalité des bassins de vie et d'emplois est bien plus complexe : comment peut-on prendre en compte cette diversité ?

Le développement de l'habitat

Les élus soulignent le peu de lisibilité des objectifs actuels du SCOTERS en termes de logements : comment ont-ils été définis ? Ils partagent l'idée d'une politique de l'habitat portée par toutes les communes. L'effort de construction de logements et de diversification de l'offre (Jeunes, personnes âgées, familles, logement aidé) doit être partagé. Dans cette optique, l'échelle intercommunale prendrait un rôle particulier car elle serait un lieu naturel de discussion entre les communes pour suivre l'effort de logement, débattre de sa répartition sur le territoire. La question du rythme de développement des logements devrait également être rediscutée. Aujourd'hui, au niveau de la mise en œuvre du SCOTERS c'est souvent à l'échelle de l'année, que l'effort de production de logement est mesuré et que la compatibilité des opérations est appréciée. Or l'expérience montre que les opérations mettent en moyenne 6 ans pour passer du projet à la réalisation. De plus, certaines communes restent parfois plus de 10 ans sans ouvrir de secteur à l'urbanisation. L'effort est donc souvent fait par « à-coup » et cela entraîne des discussions sur la compatibilité, qui pourraient être évitées.

La réhabilitation des fermes est une solution intéressante pour développer le logement dans les villages. Néanmoins, certaines opérations sont conséquentes, peu prévisibles et donc difficilement « absorbables » pour la commune. C'est donc un enjeu important pour les élus parce qu'ils ont le sentiment :

- d'avoir peu de levier d'action pour gérer le passage de ces opérations et leur insertion dans un environnement urbain déjà constitué (réseau viaire, stationnement) ;
- de ne pas avoir la possibilité de négocier la programmation de ces opérations (part de logement social, taille des logements, donc nombres de familles et d'habitants supplémentaires...)

Finalement, c'est une question d'identification des bons outils réglementaires et de mobilisation de l'ingénierie publique qui est posée.

Le développement économique

La nécessité de maintenir les commerces de proximité et les activités artisanales dans chaque commune est rappelée par l'intercommunalité. Les orientations actuelles du SCOTERS en matière de développement économique répondent à leurs attentes. En hiérarchisant les sites de développement, ces orientations traduisent pour eux une cohérence de développement. L'intercommunalité travaille selon cette logique depuis de nombreuses années déjà.

L'élaboration d'un Document d'Aménagement Commercial (DAC) apparaît indispensable pour les élus. Ils soulignent la nécessité de traiter autant l'implantation des grandes surfaces commerciales, que le commerce de proximité. L'augmentation de l'offre commerciale dans des secteurs déjà saturés impacte de manière irréversible les commerces de proximité. Erstein a par exemple subi de plein fouet l'implantation de galeries commerciales dans l'hypermarché d'Illkirch.

ASPECTS REGLEMENTAIRES

Les orientations concernant le risque d'inondations et les gravières : comment améliorer leur lisibilité ?

Le SCOTERS adopte un principe de précaution concernant les risques d'inondations par submersion et se positionne au-delà des restrictions édictées par les documents réglementaires en vigueur à l'époque de son approbation. Ainsi, l'urbanisation nouvelle des zones inondables par submersion est totalement interdite, en dehors des projets identifiés comme stratégiques par le document. Le SCOTERS est aujourd'hui cohérent avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE), adopté en 2009, qui fixe les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau à l'échelle du bassin hydrographique Rhin-Meuse. Les débats pointent néanmoins le manque de lisibilité qui peut exister dans les orientations du SCOTERS. Entre celles qui sont issues de documents supérieurs et de fait intégrées dans le document et celles propres au SCOTERS, peut-on améliorer la lisibilité ? La question se pose également concernant les gravières. Le SCOTERS autorise l'extension des gravières existantes mais interdit la création de nouveaux sites : le SCOTERS reprend-il une orientation existante et imposée ? (Il est par ailleurs souligné, que le territoire du SCOTERS ne produit pas les granulats indispensables à son territoire.)

L'intercommunalité s'interroge également sur la nécessité de superposer des orientations réglementaires concernant les risques d'inondations. De nombreuses dispositions existent concernant les zones inondables. Est-il utile que le SCOTERS en apporte de nouvelles ?

La question du traitement des zones inondables est particulièrement mise en avant. Pourquoi et comment certains projets urbains ont-ils pu voir le jour malgré la contrainte de l'inondation ? Cette question est souvent source d'incompréhension et de frustration. Elle pointe en fait l'évolution progressive de la réglementation en matière d'inondabilité et surtout l'importance d'une ingénierie publique structurée pour aborder de front la question de l'urbanisation et de la gestion du risque.

Critères de performance énergétique et paysagère : des outils à creuser

L'intercommunalité souhaite approfondir les nouveaux outils proposés par le Grenelle pour les SCoT, concernant notamment les critères de performance énergétique et la question de l'insertion paysagère des opérations urbaines.

MISE EN ŒUVRE DU PROJET – COORDINATION DES POLITIQUES PUBLIQUES ET DES ACTEURS

Jean-Marc WILLER souligne l'importance de la mise en œuvre des orientations du SCOTERS : « il vaut mieux une règle mal écrite et bien appliquée, que l'inverse ».

Gouvernance des orientations du SCOTERS

Une des principales limites soulevée par les débats est bien l'absence de relais pour la mise en œuvre des orientations du SCOTERS. La nécessité de créer ces relais est de réfléchir à une nouvelle forme de gouvernance, plus opérationnelle, est partagée. L'échelle intercommunale est pour les élus l'échelle la plus adaptée.

Mise en œuvre du document - Coordination des politiques publiques

Technologies de l'Information et de la Communication

La desserte en communication numérique est un enjeu important pour les territoires. Certains sont encore mal desservis en réseau haut débit, comme Hindisheim, Limersheim ou Uttenheim. La difficulté à travailler avec les différents acteurs de ce marché est réelle. Comment le Syndicat mixte peut-il relayer, clarifier les politiques menées dans ce domaine et coordonner certains partenaires ?

Trame verte : comment la mettre en œuvre ?

La question de la biodiversité et des espaces naturels est un enjeu fort du Grenelle. Le SCOTERS devra définir les modalités de protection, de préservation et de remise en état des continuités écologiques. Les élus travaillent depuis plusieurs années dans ce sens à leur échelle (Opération « 1000 arbres pour le Pays d'Erstein »...) mais s'interrogent sur la cohérence et la complémentarité de leurs actions. L'élaboration du Schéma de Cohérence Ecologique à l'échelle de l'Alsace devrait être un moyen d'ouvrir cette discussion et de travailler sur la trame verte et bleue à l'échelle du SCOTERS.

L'interdiction de construction au sein des zones ND énoncée au SCOTERS semble abrupte au regard de la situation sur le terrain. En effet, il y a lieu de prendre en compte la présence d'un certain nombre d'ouvrages, notamment publics, dans ces zones. Il serait judicieux de garantir la possibilité d'y réaliser, selon nécessités, des travaux liés notamment aux réseaux (routiers, eau potable, électricité...). En outre, des zones ND peuvent couvrir des espaces concernés par des gravières bénéficiant dûment d'autorisations d'exploitation et nécessitant l'implantation d'ouvrages ou installations techniques.

DIVERS

La question soulevée est celle du choix fait pour l'implantation d'un nouveau captage d'eau dont les périmètres de protection peuvent largement s'étendre au delà du territoire de la collectivité maître d'ouvrage et avoir des conséquences non négligeables sur les communes et collectivités voisines qui peuvent se voir imposées de fortes contraintes sans avoir été réellement associées au projet. Les communes ou EPCI qui se trouveraient de fait concernés par les périmètres de protection des captages d'eau potable devraient systématiquement être associés lors de tels projets.

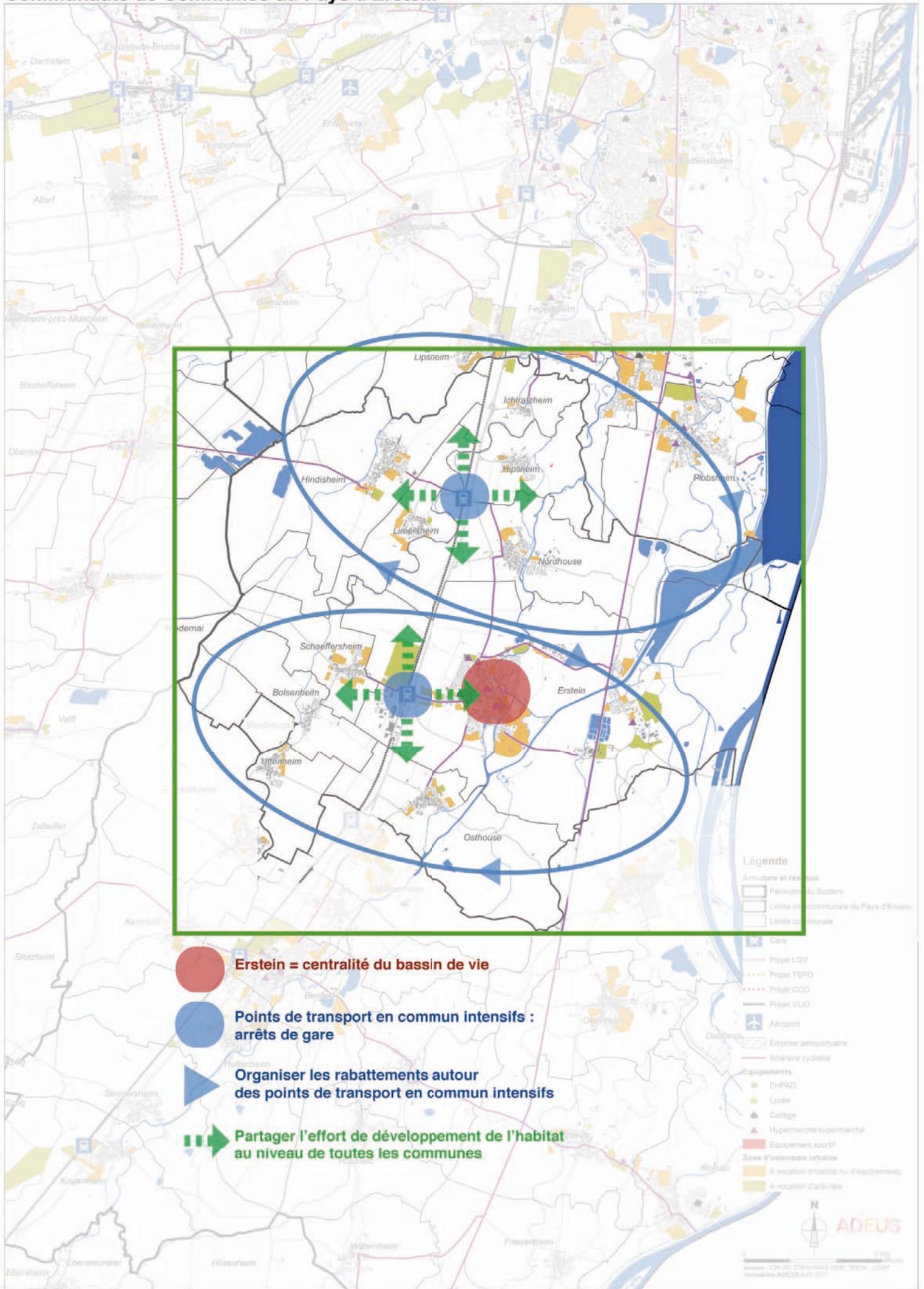
ELEMENTS DE PROSPECTIVE

La question des déchets : comme intégrer cette problématique ?

La question des déchets est une problématique importante, finalement peu traitée dans le document. Le rapport de présentation du SCOTERS fait référence à la valorisation énergétique des déchets sous forme de chaleur et d'électricité. Le Document d'Orientations Générales traite notamment de la question d'un Centre de Stockage des Déchets Ultimes, en délimitant un secteur préférentiel pour son implantation, au nord-ouest du territoire. Il indique également que « l'implantation de grandes installations d'intérêt collectif liées au fonctionnement du bassin de vie (traitement des effluents et des déchets, production d'eau potable, la production d'énergies renouvelables, ...) peut se faire en dehors des sites d'activités précédemment définis, quelle que soit leur emprise. Ces installations devront se situer en dehors des zones de contrainte environnementale forte, sauf si elles sont liées à l'exploitation d'une ressource naturelle sensible (captage d'eau par exemple). »

Le SCOTERS peut-il et doit-il aller plus loin dans cette problématique de la gestion, de la valorisation ou de l'élimination des déchets sur le territoire ?

Communauté de Communes du Pays d'Erstein



Communauté de communes du Rhin



PROJET DE TERRITOIRE : Quelle adaptation de l'armature urbaine sur le territoire ?

Le SCOTERS propose globalement un cadre maîtrisé par l'intercommunalité. Le point principal de discussion concerne le problème de la définition des communes « bien / mal desservies » par les transports en commun. La lisibilité de cette définition interroge, Rhinau étant considérée comme une commune bien desservie par les transports en commun. Elle ne l'est en pratique pas plus que les communes voisines. L'approche cartographique explique bien ce ressenti : aucune commune de ce territoire ne bénéficie d'une gare et celles localisées sur la même ligne du réseau 67 que Rhinau ne bénéficient pas du même traitement par rapport à la classification « bien/ mal desservie ».

Les échanges ont donc essentiellement porté sur des questions de mise en œuvre.

MISE EN ŒUVRE DU PROJET – COORDINATION DES POLITIQUES PUBLIQUES ET DES ACTEURS

La question de la mise en œuvre des orientations du SCOTERS est au cœur du débat, notamment au niveau de l'axe en transport en commun entre Rhinau et la Communauté Urbaine de Strasbourg, qui figure au titre du SCOTERS comme « principe de liaison en transport en commun à promouvoir ». Après 6 ans d'application du document, ce projet n'a pas connu d'avancée significative, tout comme la liaison routière « à promouvoir entre Lahr et le Piémont des Vosges ».

L'axe de Transport en Commun nord-sud

Cet axe de transport en commun nord-sud, reliant l'intercommunalité à la CUS, est pourtant un axe fort de la stratégie de développement de l'intercommunalité. En concrétisant un tel projet, elle souhaite conforter son développement résidentiel, offrir à ses habitants une alternative aux déplacements routiers et surtout développer son bassin d'emplois. Le développement résidentiel du territoire est aujourd'hui soutenu et s'explique par une offre foncière à coût abordable, couplée d'un cadre de vie de qualité. L'intercommunalité souhaite développer un bassin de vie équilibré et attirer davantage d'emplois. Cet axe de transport en commun est pour les élus une condition de développement incontournable. Mais comment concrétiser cette ligne de transport ? Cette question renvoie le Syndicat Mixte, ainsi que tous ses partenaires opérationnels, face à la difficulté d'aller au delà de l'action de planifier pour permettre la concrétisation de ces projets. Il faut ouvrir le débat et réunir les acteurs concernés. La discussion pourrait également s'engager avec la CUS, l'intercommunalité ayant peu d'échanges avec elle.

Ce constat pose de nombreuses questions :

- *Comment coordonner / développer l'offre CG 67, des lieux de rabattement et un réseau cyclable structurant pour offrir une alternative crédible à la voiture. La question du covoiturage spontané et de l'organisation des points de rabattement est posée. Elle fait écho directement à l'étude sur le covoiturage portée par le Département ;*
- *Comment agir pour une coordination des différentes Autorités Organisatrices des Transports (AOT) ; la desserte de la Gare de d'Erstein par le réseau 67 illustre bien l'opportunité et la valeur ajoutée d'un système coordonné. Le manque d'articulation entre ces deux dessertes et les ruptures de charge induites par les différents modes de transport font, qu'aujourd'hui, la voiture reste très attractive. Pourtant les différents axes routiers et les traversées de village sont saturés, notamment par la présence de nombreux camions et convois exceptionnels sur la D20 et la D468.*

La prescription d'une révision du SCOTERS permettrait de réinterroger le projet de territoire sous l'angle de la complémentarité entre planification et actions de mise en œuvre. L'exemple des démarches de contrat d'axe (Agglomérations de Grenoble ou de Toulouse) est également cité.

Au niveau de la mise en œuvre de ce projet structurant vers l'agglomération strasbourgeoise, plusieurs hypothèses de tracé ou de solutions techniques sont avancées : desserte en tram jusqu'à Krafft, un transport routier en site propre. La question du potentiel et de la faisabilité d'une exploitation de la voie fluviale est également posée.

La desserte en communication numérique

De la même manière, la desserte en communication numérique est un enjeu important pour les territoires et une condition du développement, notamment économique. En 2025, près de 50% des emplois devraient être « télé-travaillables ». Face à cet enjeu, la lisibilité de la politique de développement numérique interroge les élus : comment le SCOTERS peut-il s'articuler avec le SDTAN (Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique) et surtout comment mettre ensuite en œuvre ces orientations, avec quels financements, quels partenaires ?

ASPECTS REGLEMENTAIRES

Le territoire n'est pas spécifiquement concerné par les problèmes d'inondations ou de coulées de boue.

Dans un souci de faire du SCOTERS un outil de travail opérationnel et efficace, la discussion montre une volonté de clarifier certaines orientations du DOG : quelles sont par exemple les cultures spéciales à protéger, comment peut-on les préserver ... ?

ELEMENTS DE PROSPECTIVE

Transport de marchandises : comment le SCOTERS peut-il se positionner ?

Le transport de marchandises est un enjeu fort pour le territoire, finalement peu traité à travers le SCOTERS. Certains axes routiers vers Strasbourg sont aujourd'hui saturés notamment en raison des nombreux camions et convois exceptionnels sur la D20 et la D468. La concrétisation de l'axe fluvial Rhin-Rhône permettrait de désengorger ces axes. Comment le SCOTERS peut-il prendre en compte cette problématique à l'avenir ? Quelle est la position de l'Etat, notamment sur une jonction à grand gabarit à partir de la Saône ?

Le potentiel du transport fluvial est souligné par les élus, pour le transport de marchandises, voire le transport de personnes. L'intercommunalité s'interroge à ce titre sur le temps de trajet en bateau Gerstein-Strasbourg.

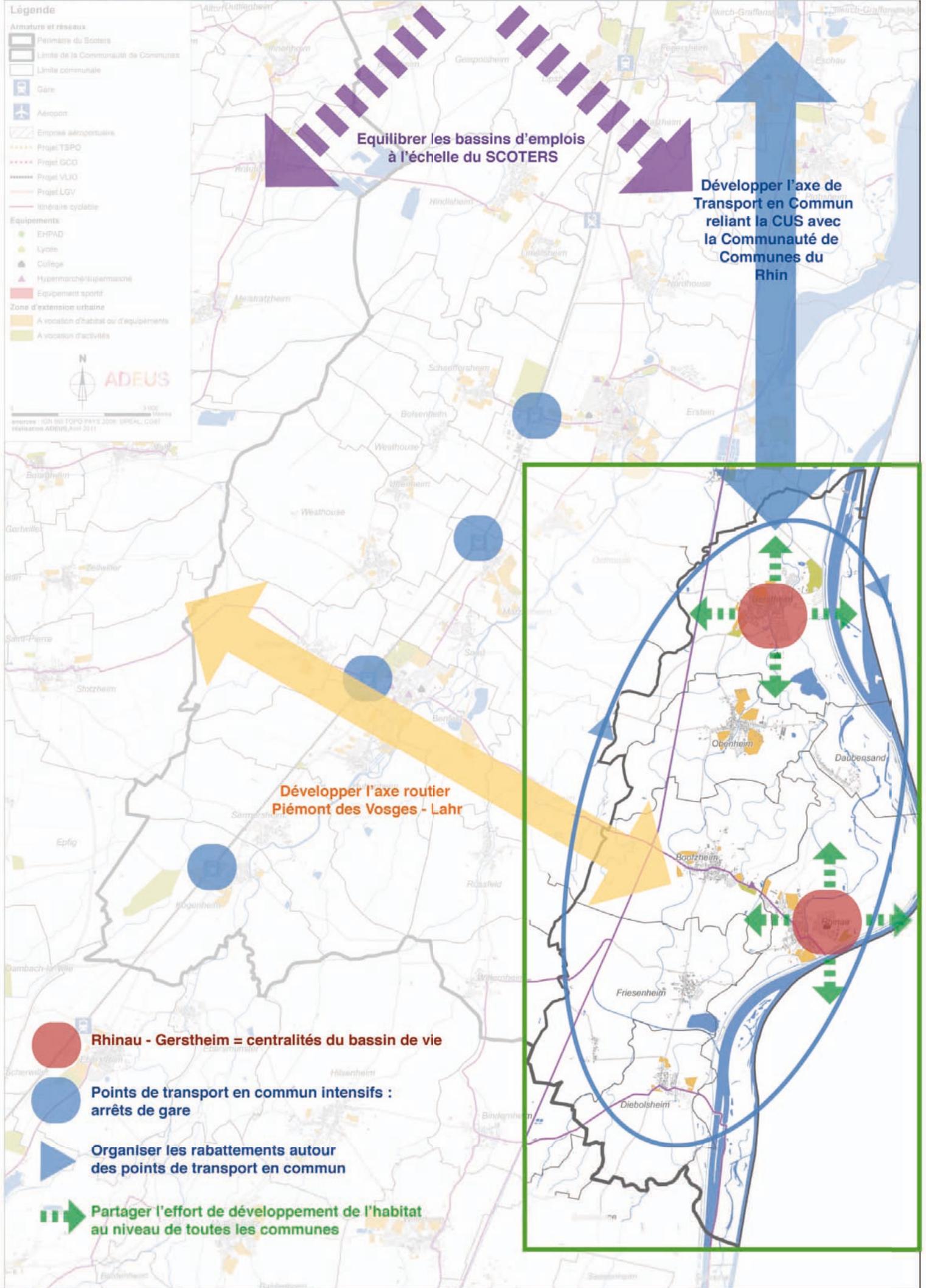
Agriculture – Trame Verte et Bleue : comment travailler à sa mise en œuvre concrète ?

La discussion souligne l'enjeu d'une agriculture de proximité pour la région Strasbourgeoise, qui est la deuxième région après l'Ile-de-France à être aussi peu autonome.

Les nombreuses actions qui ont été mises en œuvre par l'intercommunalité : opération vergers, tourisme vert, protection et mise en valeur des espaces naturels interrogent la capacité du SCOTERS à ne pas simplement protéger, mais à donner aussi des orientations, des idées, un cadre pour développer des actions concrètes. Les orientations du SCOTERS, qui identifient et protègent les secteurs à enjeux sont ici concrètement traduites par l'intercommunalité, ce qui donne corps à la Trame Verte et Bleue régionale.

La question de l'efficacité des mesures de protection, même lorsqu'elles sont reprises au niveau des PLU, reste cependant fortement posée.

Communauté de Communes du Rhin



Equilibrer les bassins d'emplois à l'échelle du SCOTERS

Développer l'axe de Transport en Commun reliant la CUS avec la Communauté de Communes du Rhin

Développer l'axe routier Piémont des Vosges - Lahr

Rhinau - Gerstheim = centralités du bassin de vie

Points de transport en commun intensifs : arrêts de gare

Organiser les rabattements autour des points de transport en commun

Partager l'effort de développement de l'habitat au niveau de toutes les communes

Communauté de communes Gamsheim-Kilstett



PROJET DE TERRITOIRE : Eléments d'évaluation

La Communauté de communes ne trouve pas sa juste place dans la logique de développement du SCOTERS, voté le 1^{er} juin 2006. En effet, elle estime que son rayonnement, ses problématiques, n'ont été évaluées qu'au regard d'un bassin de vie limité au périmètre strict du SCOTERS, alors que son bassin de vie est transfrontalier et tourné vers le couloir rhénan. En conséquence de quoi, elle ne dispose pas de commune ayant le statut de bourg centre. Les deux communes sont néanmoins reconnues « bien desservies par les transports en commun », mais ce statut ne correspond pas aux ambitions de développement de l'intercommunalité.

Le développement de l'habitat

Le rythme de production de logement est jugé trop faible par les élus, tout en reconnaissant que la demande de développement et les sollicitations des promoteurs privées sont fortes.

Concernant les préconisations du SCOTERS en matière de conception de l'urbanisation :

- diversité de l'habitat ;
- densité ;
- articulation urbanisation / transports en commun ;
- conception des projets en tenant compte de modes de déplacement « alternatifs » à la voiture ;
- (etc.)

La Communauté de communes estime avoir pris ces orientations à son compte. Au niveau du principe, elles ne font pas débat. Néanmoins, au niveau de la mise en œuvre, la discussion montre 2 champs d'interrogation :

- le passage à l'opérationnel : sous couvert des principes de densités, la commune de Kilstett a du faire face à un projet de promotion immobilière où la qualité urbaine n'était pas satisfaisante du point de vue de la commune (généralisation des problèmes de proximité : parcelle de moins de 2 ares systématiquement) ;
- un élu, agriculteur de métier, pose la question de la pression que le développement urbain fait peser sur la pratique agricole.

Le développement économique

Au niveau économique, la discussion montre une volonté d'assurer une implantation locale à l'activité économique, « ne pas être trop dépendant de Strasbourg et de l'Allemagne ». Là encore, l'idée que le bassin de vie de la Communauté de communes a été mal cerné est forte. Ce bassin de vie dépasserait largement le SCOTERS et serait tourné vers l'Allemagne et la bande rhénane Nord.

Au titre du SCOTERS, le fait qu'aucune des deux communes ne bénéficie du statut de Bourg-centre pénalise cette ambition de développement : en effet, la Communauté de communes ne dispose pas de plate forme économique, et sans bourg centre, elle ne peut pas accueillir de nouvel ensemble commercial de plus de 6000m² de surface de vente.

D'après les élus, l'avenir économique du territoire passe également par le développement touristique. L'idée promue par l'intercommunalité et sa voisine allemande est de s'appuyer sur l'attractivité du complexe passage du Rhin / écluse à poissons etc. pour attirer les visiteurs vers l'intérieur des terres (Vélo, table d'hôtes etc.). Un office de tourisme transfrontalier est à l'étude, mais les différences de régime juridique entre les deux pays compliquent la démarche.

Trame Verte et Bleue – Espaces Agricoles

Concernant les thématiques « nature, environnement » et « agriculture », et la manière dont elles sont traitées par le SCOTERS, la Communauté de Communes n'identifie finalement que peu de débat. Les points suivants sont néanmoins évoqués :

- la concurrence de l'urbanisation / agriculture (Cf. ci-dessus) ;
- la reconversion de la gravière et sa valorisation comme équipement de loisirs ;
- les questions d'inondations (sans que le débat ne précise véritablement de point de blocage ou d'amélioration du SCOTERS sur ce sujet).

Perspectives d'évolution

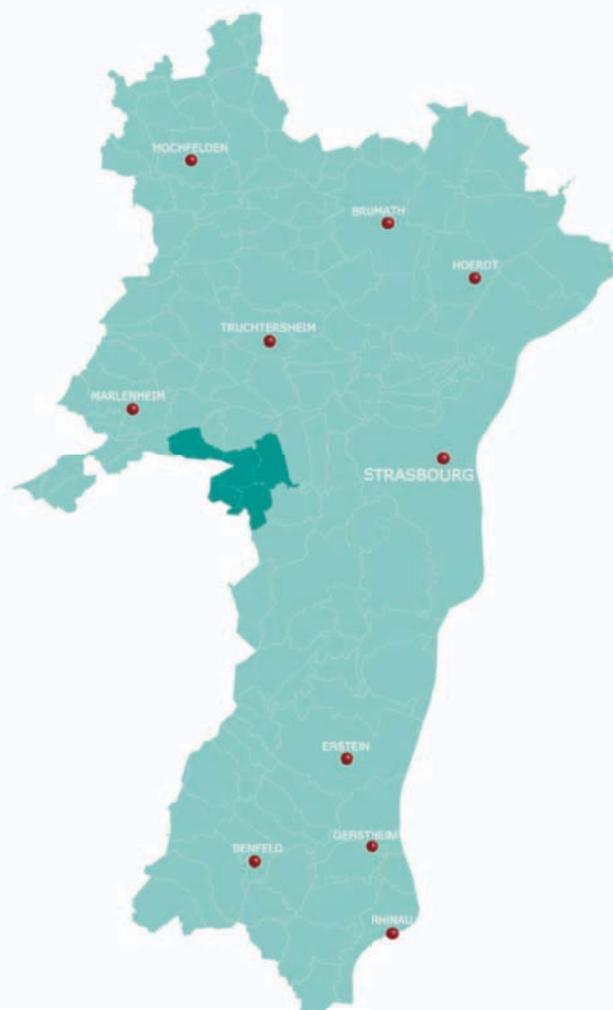
Globalement, l'identité de l'intercommunalité, « à cheval » entre l'aire d'attraction de Strasbourg (qui n'est pas niée), la bande rhénane nord et l'Allemagne complique le positionnement de ce territoire. Par exemple, aujourd'hui, l'adhésion à l'Eurodistrict se joue à l'échelle du SCOTERS. Or le territoire va rejoindre le SCOT de la bande rhénane nord, qui lui est dans PAMINA, alors que ses voisins allemands et partenaires historiques restent dans l'Eurodistrict.

Cette identité complexe, partagée entre plusieurs territoires, devrait conduire la Communauté de communes, même après son départ du SCOTERS, à entretenir des liens avec lui, soient directs, soient à travers l'Interscot. Plusieurs sujets pourront se discuter dans ce cadre :

- le développement économique et commercial ;
- les déplacements ;
- la coopération transfrontalière ...

Il n'existe pas à ce jour de calendrier précis pour la sortie de la Communauté de communes de Gamsheim Kilstett du périmètre SCOTERS. En attendant, il sera nécessaire de gérer les décalages entre les options de développement poursuivies par la Communauté de Communes dans son travail avec la bande rhénane Nord et le dispositif réglementaire du SCOTERS. Cela est particulièrement vrai pour l'élaboration du PLU de Gamsheim.

Communauté de communes Les Châteaux



PROJET DE TERRITOIRE : Quels place et rôle des communes dans l'armature urbaine du SCOTERS ?

L'armature urbaine

La nécessité d'une armature urbaine sur le territoire est comprise et jugée nécessaire par les élus. Celle-ci doit s'organiser autour des axes structurants de transport en commun et autour de la mise en place de rabattements efficaces vers les communes. L'intercommunalité souhaite organiser et hiérarchiser son développement selon ce principe. Des pistes cyclables sont d'ailleurs en projet pour rejoindre la gare de Tram-Train d'Entzheim.

La question de la desserte en transport en commun de l'intercommunalité est largement abordée lors des débats. Elle représente un enjeu important pour les élus, qui souhaitent offrir aux habitants une alternative efficace à l'usage exclusif de la voiture. Les élus ne regrettent pas l'abandon de la section du TSPO qui devait desservir Achenheim et au-delà. Une desserte de l'Ouest de Strasbourg avec un Tramway leur paraît plus adaptée que le TSPO. Le tramway, avec plus d'arrêts, permettrait selon les élus, de favoriser les déplacements courts. La question de la pertinence d'un réseau de tramway (critères techniques et financiers) dans un territoire périurbain / rural peu dense est néanmoins posée : coût d'investissement et de fonctionnement, capacité, volume de passagers etc.

Au titre du SCOTERS, aucune commune de l'intercommunalité ne bénéficie du statut de Bourg-centre. Achenheim est pourtant un lieu de centralité et d'animation de ce bassin de vie et voudrait continuer à jouer ce rôle, en attirant davantage d'équipements publics. Ceci participerait plus généralement à un rééquilibrage des équipements/services/emplois du territoire strasbourgeois vers l'ouest, ce que souhaitent les élus.

Le rôle des communes par rapport à l'armature urbaine

Si le principe de l'armature urbaine du SCOTERS est validé par les élus, la question majeure soulevée par les débats est néanmoins le rôle des communes par rapport à cette armature. La question du couple armature urbaine / bassin de vie n'est pas traitée dans le SCOTERS actuel et pose question : quels place et rôle pour les communes dans ces bassins de vie ?

Le développement de l'habitat

Les élus souhaitent s'impliquer et agir en faveur d'une diminution de la consommation foncière et de l'étalement urbain à l'échelle de leur territoire. Mais la question foncière ne doit pas primer sur celle du développement. Leur préoccupation est bien de faire vivre leurs villages et leurs écoles. Ceci renvoie directement à la question de l'optimisation des espaces consommés par l'urbanisation : comment travailler à une consommation vertueuse de la ressource foncière, dans des territoires proches de Strasbourg qui ont une responsabilité en terme de développement ?

La discussion souligne également le peu de lisibilité des objectifs actuels du SCOTERS en termes de logements. Les élus partagent l'idée d'une politique de l'habitat portée par toutes les communes. L'effort de construction de logements et de diversification de l'offre (A destination des jeunes, des personnes âgées, des familles, des ménages fragiles...) doit être partagé par toutes les communes de l'intercommunalité, au delà du seul « sommet » de l'armature urbaine.

Les débats abordent également la question de l'effort de densification qui est demandé aux villages. Ces villages sont dans la plus part des cas déjà très denses : pourquoi, comment densifier davantage ? Comment gérer le problème des stationnements et garder des espaces de respiration dans les centres bourgs ?

Le développement économique

Au niveau du principe, les orientations du SCOTERS concernant l'économie et la hiérarchie des zones ne posent pas de problèmes particuliers. L'intercommunalité a fait le choix d'un site à Hangenbieten pour accueillir la zone de développement économique. Néanmoins, concernant la concrétisation de cette zone, les débats ont soulevé de très nombreuses interrogations des élus concernant le zonage actuel des zones inondables (Cf. ci-dessous).

ASPECTS REGLEMENTAIRES

Le risque d'inondations

Le SCOTERS adopte un principe de précaution concernant les risques d'inondations par submersion et se positionne au-delà des restrictions édictées par les documents réglementaires en vigueur à l'époque de son approbation. Ainsi, l'urbanisation nouvelle des zones inondables par submersion est totalement interdite, en dehors des projets identifiés comme stratégiques par le document. Il appartient donc aux communes de démontrer que leurs sites de développement ne sont pas concernés par un aléa inondation. Le SCOTERS est aujourd'hui cohérent avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE), adopté en 2009, qui fixe les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau à l'échelle du bassin hydrographique Rhin-Meuse.

L'entée de la Zone d'Activité d'Hangenbieten (site de développement économique de l'intercommunalité) est classée au titre du PPRI (Arrêté préfectoral du 25 novembre 1992 / PPRI de la Bruche) en zone inondable inconstructible, ce qui exclut son ouverture à l'urbanisation et son développement. Les élus s'interrogent sur la réalité de ce zonage. Les projets de développement économique de l'intercommunalité sont aujourd'hui totalement bloqués en raison d'un risque d'inondation, qui ne semble pas trouver de réalité sur le terrain. Ces questions se posent de manière identique pour le

site de développement économique (site d'une ancienne briqueterie) d'Hangenbieten, situé au nord du ban et actuellement inconstructible au titre du PPRI.

Les élus, sans remettre en cause la nécessité de conserver des zones d'expansions des crues, s'interrogent sur ces zonages qui bloquent entièrement leurs projets, sans correspondre à une réalité de terrain. Ce problème soulève plus généralement la question de l'évolution des documents d'urbanisme (POS/PLU) et de leur « mise à niveau » suite à l'approbation du SCOTERS. C'est également la question de l'ingénierie publique de ces petites communes qui émerge. La nécessité d'un dialogue et d'un travail de coordination avec les services de l'Etat est posée.

L'orientation concernant les lignes de crête

L'orientation du SCOTERS visant à protéger les lignes de crête apparaît pertinente et utile à conserver dans le SCOTERS.

Le risque de coulées des boues

Le phénomène est épisodique sur le territoire et principalement lié aux monocultures et aux constructions en flanc de colline. Les communes travaillent sur la réalisation de bandes enherbées pour limiter les conséquences de ces phénomènes et favoriser l'infiltration des eaux boueuses.

MISE EN ŒUVRE DU PROJET – COORDINATION DES POLITIQUES PUBLIQUES ET DES ACTEURS

De manière générale, la discussion démontre que le cadre offert par le SCOTERS convient, avec néanmoins de réelles difficultés de mise en œuvre des orientations.

Gouvernance des orientations du SCOTERS

Une des principales limites soulevée par les débats est bien l'absence de relais pour la mise en œuvre des orientations du SCOTERS. La nécessité de créer ces relais est partagée. L'intercommunalité est pour les élus l'échelle de gouvernance la plus adaptée.

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

La question de la mise en compatibilité des documents d'urbanismes communaux avec le SCOTERS est posée. Les élus reconnaissent l'importance et l'enjeu de ce travail pour créer des conditions de travail claires et efficaces (Breuschwickersheim).

Mise en œuvre du document - Coordination des politiques publiques

Vers un travail partenarial avec la CUS sur un projet de parc naturel ?

L'intercommunalité souhaite réfléchir à un projet d'arboretum, en exploitant la vue sur Strasbourg offerte à l'ouest du territoire. Cela pourrait se concrétiser par la création d'une zone naturelle remarquable à l'ouest de Strasbourg. La question de l'articulation avec le Parc naturel urbain est posée. Le Syndicat mixte pourrait être un relais utile dans la coordination de ces différents projets.

La desserte de la gare d'Entzheim : comment mieux organiser les rabattements vers ce point de transport en commun intensif ?

La gare d'Entzheim apparaît relativement fréquentée par les habitants de l'intercommunalité. Elle bénéficie d'un cadencement favorisé aujourd'hui par l'aéroport. Les utilisateurs profitent de cette desserte de qualité pour rejoindre les différents bassins d'emploi : Strasbourg, Molsheim... Aujourd'hui les rabattements vers ce point de transport intensif et structurant pour le bassin de vie, organisés par la CTS, sont peu pratiques et peu lisibles : comment organiser des rabattements efficaces vers l'ensemble de l'intercommunalité ? Dans quelle mesure le Syndicat mixte peut-il travailler à la coordination des différents partenaires concernés ? Les élus souhaiteraient s'engager dans un travail d'organisation efficace des rabattements vers/ depuis les points de transport en commun structurants : un projet de piste cyclable d'Hangenbieten vers la gare de Tram-Train est à l'étude. Il s'agirait de faire évoluer le tracé de la CTS qui dessert aujourd'hui Entzheim et Holtzheim.

Le problème des zones inondables : comment engager une réflexion partenariale ?

Le travail partenarial entre les communes, le Syndicat mixte et les services de l'Etat apparaît primordial dans la recherche d'une solution concrète au problème des zones inondables évoqué précédemment.

ELEMENTS DE PROSPECTIVE

Quel positionnement du territoire par rapport à l'espace métropolitain ?

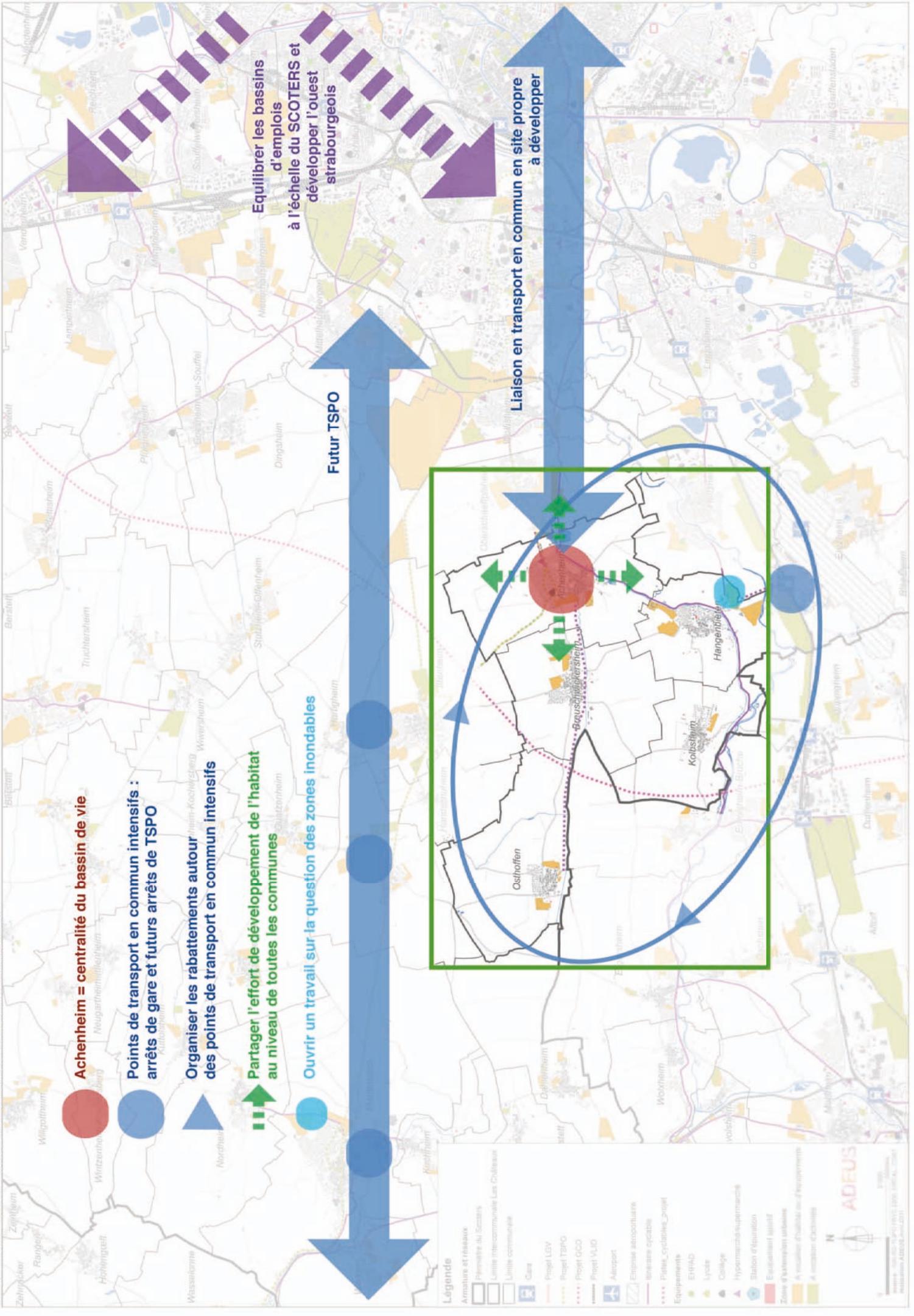
La discussion montre la volonté des élus de s'inscrire dans un schéma de développement plus équilibré du territoire à l'échelle du SCOTERS. La logique de concentration des activités/équipements/services à Strasbourg est questionnée. L'intercommunalité souhaite travailler à un équilibre bassin de vie / bassin d'emplois à son échelle et se dit favorable à un développement à l'ouest de Strasbourg. L'objectif des élus est de travailler à la création d'emplois sur le territoire de l'intercommunalité et de faire de la commune d'Achenheim un lieu de centralité de ce bassin de vie. Il s'agit pour les élus d'aborder le territoire métropolitain au delà de la seule 1ère couronne de Strasbourg et de mieux réfléchir aux synergies villes-campagnes.

Trame verte et bleue : comment travailler sa mise en œuvre concrète à l'échelle des communes ?

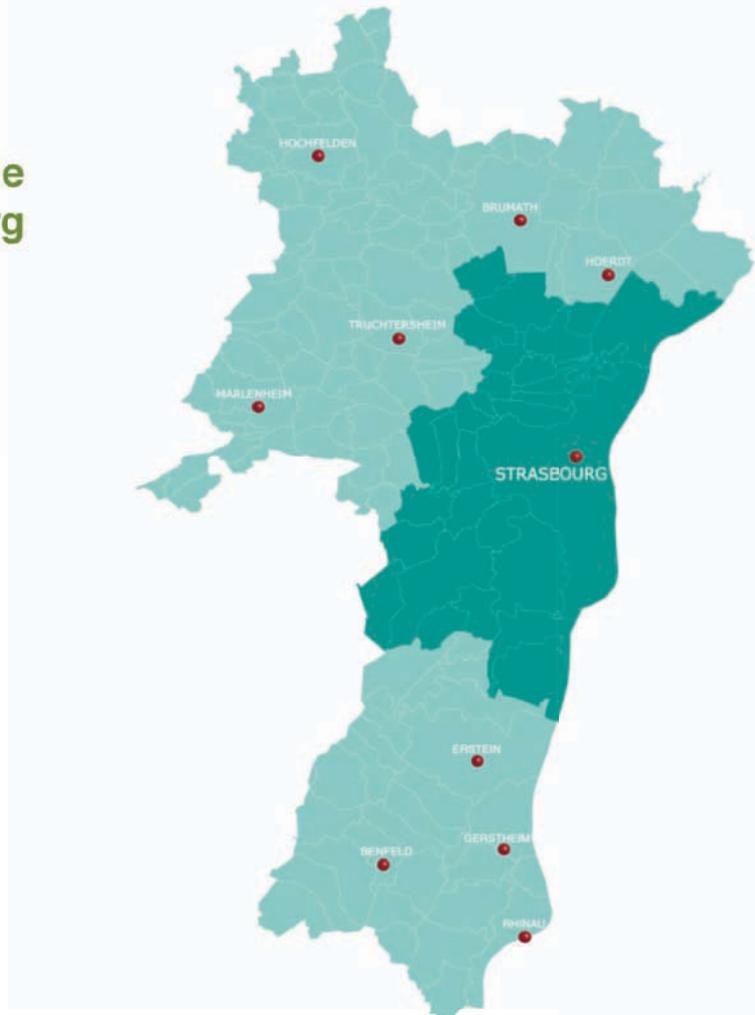
L'idée d'un arboretum exploitant la vue sur Strasbourg à partir de la zone ouest est posée. Les communes de Kolbsheim et d'Hangenbieten souhaiteraient également mettre en place une protection environnementale au sud du village, sans nécessairement cerner l'outil pertinent. Cette volonté renvoie à la concrétisation et la mise en œuvre de la trame verte régionale à l'échelle des communes et pose la question des moyens et de leur accompagnement dans la réalisation de ces projets.

Les débats soulignent également la difficulté de cohabitation d'usages « antinomiques » du canal de la Bruche. La Bruche et ses alentours constituent un élément structurant de la trame verte régionale. Le travail sur la mise en valeur et l'usage de cet espace est important, mais l'intercommunalité est confrontée à la diversité d'usages, parfois peu compatibles... Comment mieux faire cohabiter ces usages ?

Communauté de Communes Les Châteaux



Communauté urbaine de Strasbourg



**Réunion des Maires
du 10 mai 2011**

Avis et attentes de la CUS concernant le SCOTERS

M. BIGOT rappelle le contexte de cette réunion. Elle fait suite aux réunions territoriales organisées par le SCOT, auxquelles la CUS a été associée via les Vice-présidents territoriaux.

Ensuite chaque EPCI composant le syndicat donne son avis sur le SCOTERS et sur ce qu'il en attend. L'idée étant d'échanger à l'automne sur l'avenir du document de planification.

Successivement Guillaume SIMON, directeur du SCOT et Jacqueline TRIBILLON, chef du service Prospective et planification territoriale, présentent les éléments fondateurs du SCOT, les nouvelles dispositions réglementaires de la loi ENE et l'avancée de la réflexion de la CUS en vue du futur PLU (voir document joint).

Les principales questions soumises au débat ont été :

- La question de l'objectif quantitatif de croissance démographique que l'on veut se donner pour les 15 ans à venir ; ceci entraînant ensuite habitat, emplois, transports à mettre en œuvre. Cette question : quel "moteur" de croissance donne-t-on à notre territoire est un préalable à la déclinaison réglementaire en SCOT et PLU.
- Habitat et densité / mixité sociale et fonctionnelle.
- Organisation du développement économique.
- Développement urbain et sauvegarde de l'agriculture : est-ce conciliable ?

Les éléments suivants sont ressortis du débat de la part des maires présents :

Quelle organisation urbaine voulons-nous ? Comment se développeront les communes de la CUS par rapport au hors CUS ?

Fait-on une "ville-archipel" bien reliée par les transports et avec des bourgs-centres bien équipés en services et commerces ? Et dans ce cas, rôle des communes de 2^{ème} couronne de la CUS ?

Si l'offre urbaine répond à la demande des gens, ils resteront dans la 1^{ère} et 2^{ème} couronne.

Comment gère-t-on la densité si l'on veut conserver des activités agricoles ?

Il faut améliorer la cohérence entre TC et développement urbain et cibler les secteurs pertinents.

Mieux définir la mixité sociale.

Se reposer la question de la croissance urbaine que l'on se fixe ; si certes le SDAU était très ambitieux voire irréaliste en terme d'objectifs démographiques, ne faut-il pas se poser la question de l'impact d'une "démographie étale" (sans croissance significative) sur notre développement.

Le territoire de la CUS n'est pas pertinent pour régler les intérêts communs. Il faut une logique au niveau du SCOTERS, développer un projet de territoire à ce niveau et être plus contraignants sur les intercommunalités.

Il faut tenir compte de l'évolution des comportements en terme d'habitat, d'emplois et de déplacements.

Améliorer le renouvellement urbain, notamment par les friches industrielles.

Suite à donner

Cette réunion est une première étape de la réflexion sur nos territoires respectifs CUS / SCOTERS.

Il est nécessaire de poursuivre les éléments de réflexion identifiés à travers les travaux de l'élaboration du PLU et les travaux préparatoires à la révision du SCOTERS.

Les principaux sujets :

- l'objectif démographique en fonction de l'objectif de développement territorial et la place de la CUS dans ce développement ;
- les échelles territoriales pertinentes pour habitat, emplois, déplacements ;
- type de territoire : territoire compact autour des principales villes existantes et/ou ville-archipel ;
- la place de l'agriculture ;
- la densité urbaine, par rapport à l'enjeu environnemental

qui rejoignent les orientations du SCOTERS à re-questionner :

- la croissance "raisonnable" ;
- l'organisation territoriale et la hiérarchie des villes ;
- l'organisation de l'offre commerciale et d'activités notamment.

En plus des orientations fondamentales du SCOTERS, la réflexion devra permettre de se positionner ensemble sur certains éléments de gestion et d'organisation du territoires comme, par exemple, les pôles d'emplois et de services, les infrastructures nécessaires au projet de territoires qui sont actuellement inscrite au SCOTERS, la localisation du Parc des Expositions. D'où la nécessité d'articuler les démarche du PLU communautaire et du SCOTERS.

PJ : Powerpoint présenté en réunion

Liste des présents (élus)

Jacques BIGOT
Président

DIMENSION

VILLES ET TERRITOIRES

67

DECEMBRE 2011

LES CAHIERS THÉMATIQUES DE L'ADEUS



RÉGION MÉTROPOLITAINE
DE STRASBOURG :

COHÉSION ET RAYONNEMENT DES TERRITOIRES

Dans le cadre du travail de prospective en cours, l'ADEUS vous propose un numéro co-produit avec le SCOTERS, portant sur des échanges de Pierre Veltz, spécialiste des dynamiques territoriales, avec les acteurs de notre territoire. Le sujet en est la place du territoire local en tant que métropole, dans un système économique mondialisé.

Le débat souligne combien notre territoire possède déjà les ingrédients pour s'inscrire dans une mondialisation positive, en s'appuyant sur les pratiques de la vie des gens : « nos habitants vivent dans un village mais habitent tout un territoire ». Il reste à s'en donner les moyens pour en réussir l'alchimie : nouvelles logiques de bassins de vie entre territoires voisins, projets mutualisés, innovations sociétales, coopérations et démocratie renouvelées...

*Robert Herrmann,
Président de l'ADEUS*

L'essentiel, c'est le projet

L'économie mondiale actuelle est une économie globale fondée sur des métropoles, des villes en réseaux les unes avec les autres. Comment dans ce monde très ouvert, et extrêmement concurrentiel, que personne ne maîtrise vraiment, arriverons-nous à tirer notre épingle du jeu ? Pierre Veltz nous livre ses constats, ses analyses et ses propositions.

Synthèse de la conférence du 16 juin 2011 sur le thème : **Place et rôle des métropoles et du territoire local dans un système économique mondialisé.**

On redécouvre aujourd'hui que les grandes villes sont véritablement le moteur du développement économique et social. L'historien français Fernand Braudel opposait ce qu'il appelait « les économies territoriales » aux économies urbaines avec, d'un côté, les économies où l'État, puissance publique, construit un grand territoire homogène – c'est le cas de la France, de l'Espagne – et de l'autre, des économies qui fonctionnent sur des villes en réseaux comme ce fut longtemps le cas de l'Italie ou de la Flandre.

Ces deux modèles ont coexisté et, au moins dans un premier temps, l'État a gagné. Il a absorbé les villes et s'est imposé comme le cadre de référence fondamental. Aujourd'hui, nous assistons, à l'échelle mondiale, au retour des économies urbaines en réseaux. De ce point de vue-là, nous sommes dans un monde plus « braudélien » que traditionnel. L'économie mondiale actuelle est une économie globale fondée sur des métropoles, des villes en réseaux les unes avec les autres qui, souvent, enjambent, voire oublient ou "bypassent" les structures étatiques constituées. Bien sûr, les États restent des acteurs majeurs, mais la dynamique du monde est tirée par de grandes régions métropolitaines. Les chiffres sont spectaculaires ! Les dix premières grandes régions métropolitaines, comme

Tokyo, Osaka ou le corridor Boston/New York/Philadelphie, regroupent 6 à 7 % de la population mondiale, mais réalisent 40 à 50 % de la production du monde, et concentrent 80 % de sa technologie. En matière de haute technologie, le phénomène de polarisation est encore plus affirmé, les deux tiers du capital-risque mondial sont condensés sur quelques pôles : San Diego, la Silicon Valley, l'est des États-Unis, et Israël qui est un pôle très important.



Pierre VELTZ

Chercheur, sociologue et économiste, spécialiste des dynamiques territoriales

Président-Directeur général de l'Établissement public Paris-Saclay





Photo : Myriam Jeanninard, ADEUS

« L'économie mondiale actuelle est une économie globale fondée sur des métropoles, des villes en réseaux les unes avec les autres. » - Ci-dessus : Francfort sur le Main



Le contact entre les humains : irremplaçable

Théoriquement, la localisation devrait avoir peu d'importance au regard des outils de communication dont nous disposons aujourd'hui. D'ailleurs, certaines personnes annoncent la fin des villes, et l'avènement d'une ère où l'on pourra travailler chez soi, à la campagne, etc. Or, il se produit exactement le contraire. D'ailleurs, à l'époque où l'énergie électrique a commencé à monter en puissance, certains bons esprits, comme Henry Ford, pensaient qu'il en était fini des villes puisque, l'énergie étant disponible partout, on allait enfin pouvoir mettre les usines à la campagne pour une plus grande tranquillité des ouvriers... Or, le même Henry Ford a opéré une concentration absolument gigantesque à Détroit et il en a résulté une polarisation et une spécialisation extrêmement forte.



Si les villes et territoires sont aujourd'hui aussi importants, aussi puissants dans cette société de la communication généralisée, c'est parce qu'ils continuent à produire des choses que l'on n'arrive pas vraiment à produire à travers nos outils de communication. Le regretté François Ascher disait que, plus tout est télécommunicable, plus ce qui ne l'est pas acquiert de la valeur. Malgré des outils très sophistiqués de télécommunication, le contact entre les humains reste fondamental, car il est un opérateur de confiance sans lequel aucune économie ne peut fonctionner, parce qu'il réduit les incertitudes. Ainsi, les réseaux économiques mondiaux ne sont pas des réseaux simplement professionnels, ce sont des réseaux dans lesquels on est arrivé à construire de la confiance, ce qui permet ensuite de faire du déploiement.



Les nouveaux tissus métropolitains

Le territoire hiérarchisé ne fonctionne plus vraiment sur le modèle de ce que nous avons appris dans nos cours de géographie avec une capitale, des grandes villes, etc., parce que des flux en tous genres subvertissent ce bel ordonnancement. Les villes ne sont plus simplement les éléments d'une hiérarchie urbaine donnée, mais des acteurs dans un système de flux ouverts. Le modèle d'aménagement français du territoire avec Paris et ses métropoles d'équilibre est en bout de course, me semble-t-il. Il ne s'agit plus, en effet, d'équilibrer Paris, mais de trouver des formes nouvelles de coopération à l'intérieur de ce tissu. Les villes, y compris des villes de taille relativement moyenne, ont aujourd'hui la capacité de jouer leurs propres cartes. Ce qui ne veut pas dire qu'il faille tirer un trait sur tous les liens traditionnels avec l'État, etc. Quatre points me paraissent importants dans ces morphologies : l'opposition rural/urbain, la multipolarité, la mobilité et la logique de fragmentation.

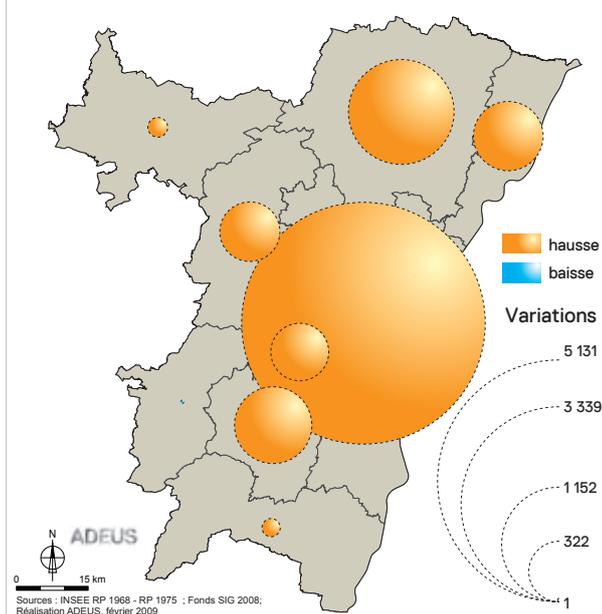


L'opposition rural/urbain change de sens

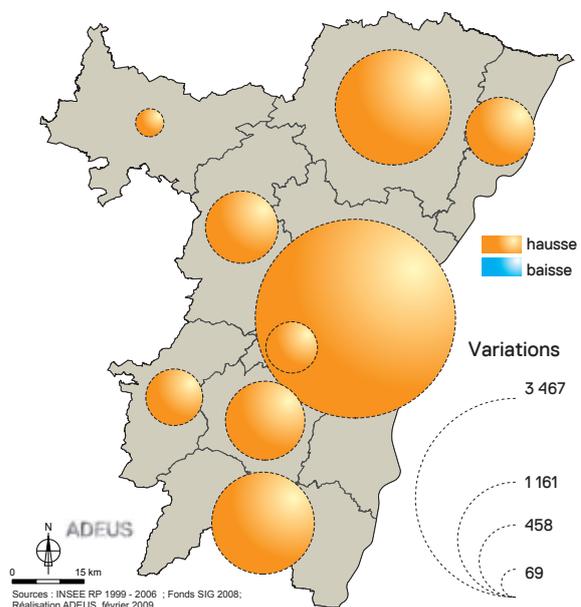
Les agriculteurs sont minoritaires dans l'espace rural, même s'ils continuent d'y jouer un rôle très important, tandis que les ouvriers vivent essentiellement dans les communes rurales. Le niveau de service dans les communes rurales est de plus en plus proche de celui des espaces urbains. Des études de l'INSEE sur l'accès à des services traditionnellement urbains, comme les agences de voyages, les instituts de soins de beauté, etc. montrent que le pourcentage de population se trouvant dans un rayon de 5 km autour de l'un de ces services est presque aussi important dans le monde rural que dans le monde urbain. Ainsi, le rural est en croissance dans toute la France, mais on ne peut parler de périurbanisation, parce que ces zones sont parfois très loin des villes, mais on peut parler d'une autre forme d'habiter ce territoire. Dans les années quatre-vingt – quatre-vingt-dix, la carte française était très contrastée, les zones colorées en rouge désignaient les villes qui attiraient, les zones en bleu représentaient ce que la DATAR appelait la « diagonale du vide ». Aujourd'hui, à l'exception de quelques régions interstitielles, presque tout est en rouge ou en orangé.

J'ai été très frappé, lors des discussions sur le Grand Paris, de voir à quel point la question des espaces ruraux, y compris agricoles, intégrés aujourd'hui dans la métropole, devient une question majeure. Nous sommes face à une nouvelle problématique, celle d'une agriculture qui devient une activité à part entière de la ville. Sur le Plateau de Saclay, 2 300 hectares de terres céréalières sont en cours de sanctuarisation et nous sommes à 15 km de Notre-Dame ! Certains, de manière un peu provocatrice, parlent d'urbain généralisé, ce que semble confirmer une étude du géographe Jacques Lévi, selon lequel seuls 3 % des gens seraient dans le rural. Je crois tout de même qu'il exagère un peu...

VARIATION DE LA POPULATION ENTRE 1968 ET 1975



VARIATION DE LA POPULATION ENTRE 1999 ET 2006





Multipolarité et mobilité

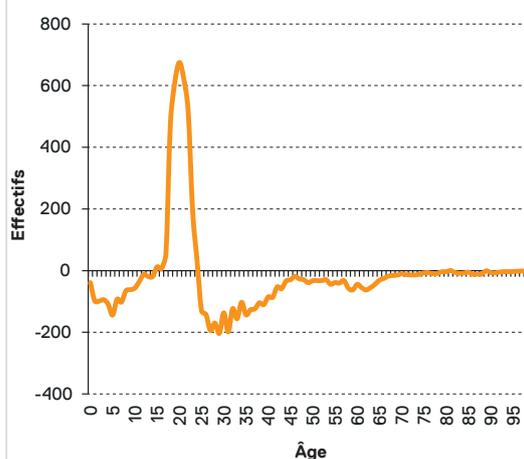
On fait ses courses à un endroit, on va à l'hôpital ailleurs... Les gens vivent aujourd'hui dans des espaces multipolaires. Dans ce contexte, la présence d'un pôle fort, qui puisse tirer le reste, est importante.

Quant à la mobilité, elle est certes génératrice de stress, de CO², etc. Mais je pense qu'elle va sinon augmenter, du moins rester un élément essentiel de nos vies. Première raison : la mobilité est aujourd'hui une valeur. Que l'on aime ou pas. La mobilité, c'est la modernité et l'on pourra revenir en arrière sur certaines de ses formes, mais sûrement pas là-dessus. La deuxième raison pour laquelle les gens veulent vivre dans un tissu métropolitain, c'est l'accès à la diversité des offres et services, et cela passe avant tout par la mobilité. Une métropole dans laquelle chacun resterait dans son village sans en bouger n'est plus une métropole. Des études économétriques très précises montrent une corrélation très forte entre le dynamisme des villes, en termes de croissance et de revenus, et « la taille effective du marché du travail »¹. Plus le territoire est grand en fait, plus cela crée du dynamisme, plus cela permet aux gens d'avoir du choix, aux ménages de trouver du travail et aux enfants de trouver des écoles. Voilà l'essence même de la métropole. Donc la métropole immobile, moi je n'y crois pas.

¹. La taille effective du marché du travail c'est le nombre d'emplois auxquels vous pouvez avoir accès en une heure, en deux heures.



LA CUS ATTIRE LES ÉTUDIANTS



LES CHIFFRES-CLÉS

50 % des arrivants dans la CUS viennent de l'extérieur de l'Alsace

2/3 des arrivants dans la CUS sont âgés de 18 à 29 ans

55 % des sortants de la CUS sont âgés de 25 à 44 ans

Près de 1 000 habitants en moins par migration dans la CUS chaque année

Un étalement urbain intelligemment organisé

Un étalement urbain qui se trouverait le long de l'axe de transport en commun, avec des pôles relativement denses, ne présente pas vraiment de souci. En revanche, l'étalement urbain à la francilienne, où chaque petit bourg ou village de Seine et Marne a fait son lotissement sans développer de services, est catastrophique. Les gens ont besoin d'avoir deux voitures, doivent circuler sans arrêt, ce qui fait des trajets quotidiens infernaux et des dépenses en transport énormes, qui exploseront le jour où le prix du pétrole augmentera vraiment. Mais l'étalement urbain en soi, s'il est maîtrisé et organisé intelligemment autour de noyaux denses et de systèmes de transport adaptés, n'est pas forcément le mal absolu que l'on se plaît parfois à raconter.

N'oublions pas qu'il faut prendre en compte la totalité des déplacements que font les gens. Une étude en Île-de-France de Jean-Pierre Orfeuill, l'un des meilleurs spécialistes des mobilités en France, montre que l'habitant de grande couronne émet quatre fois plus de gaz à effet de serre que le Parisien intra-muros, qui a la chance d'aller à son travail à vélo. Et donc, haro sur l'habitant de grande couronne ! Mais lorsqu'on fait la moyenne, non plus sur les jours ouvrables de la semaine, mais sur la semaine entière et l'année, on constate que la contribution énergie/gaz à effet de serre des gens est à peu près proportionnelle à leurs revenus. Le Parisien à vélo qui économise pendant la semaine se rattrape largement le week-end ou pendant les vacances, en prenant des avions pour les Baléares ou les Caraïbes...

J'ai une thèse très provocante et très simple là-dessus : l'étalement urbain n'est pas un problème écologique, c'est un problème social. Dans un scénario d'augmentation du coût de l'énergie, ce sont évidemment les moins riches qui payeront. On a réalisé des cartes sur les lieux d'habitation des cadres et non-cadres des grandes entreprises du secteur de Saclay. Les cadres habitent sur les lignes de RER, parce que c'est commode et plus cher, et les non-cadres habitent ailleurs. Ce sont donc eux qui prennent la voiture !



« Un étalement urbain qui se trouverait le long des axes de transports en commun, avec des pôles relativement denses, ne présente pas vraiment de souci. » - Ci-dessus : Offenbourg



La logique de fragmentation à l'œuvre

Une vraie logique de fragmentation sociale et culturelle est à l'œuvre dans toutes nos villes aujourd'hui. Il ne s'agit pas d'une ségrégation classique, les riches d'un côté, les pauvres de l'autre, mais d'une logique, qu'Eric Charmes appelait la « clubbisation¹ », un mot pas très heureux, mais... Lorsque, dans une société, les gens ont un peu plus de moyens, une des premières choses qu'ils font est de choisir leurs voisins. Avoir des ressources permet de choisir ses voisins. Et une fois qu'on l'a fait, on a tendance à fermer le cercle. De mon point de vue, l'une des faces sombres de cette logique

1. Charmes, Eric, La ville émietlée. Essai sur la clubbisation de la vie urbaine. Coll. La ville en débat, PUF, 2011.

Le quarté gagnant : ambition, projet, identité, ouverture

Dans ce jeu ouvert, dans ce système que personne ne maîtrise vraiment, quelles sont les conditions du développement ? On parle beaucoup de gouvernance, de périmètres des institutions, d'intercommunalité, des compétences des uns et des autres. Tout cela est évidemment très important, mais le sujet principal, ce sont les contenus : y a-t-il un projet ou n'y en a-t-il pas ? Une ville qui réussit, et je ne connais pas de contre-exemple, est une ville où il y a à la fois de l'ambition, parfois il faut même être un peu mégalo, et du projet, et le projet ne peut pas être simplement le projet d'une femme ou d'un homme, il faut arriver à le construire collectivement, à le partager, à le faire partager. L'identité, les racines culturelles aident beaucoup, à la seule condition que ce soit une identité ouverte. Mon « quadriptyque » serait : ambition, projet, identité, ouverture. Les Basques espagnols qui étaient vraiment au fond du trou parce que leur pays était ravagé

d'étalement mal maîtrisé est de renforcer une logique de l'entre-soi, de réduire l'accès à un certain nombre de territoires. On en arrive à une situation paradoxale : les grandes villes qui, en principe devraient permettre une expérience de la diversité sociale plus grande que les petites villes, ne la permettent pas effectivement. J'ai grandi dans une petite ville et j'y ai encore des camarades qui sont devenus charcutiers, garagistes, etc., mais mes enfants qui ont vécu dans le 5^e arrondissement de Paris n'ont pas bénéficié de cette expérience de la diversité sociale.



par le chômage (40 %), et que leur industrie se portait bien plus mal que celle de la Lorraine, ont su donner le coup de pied pour remonter et ils l'ont fait de manière spectaculaire parce que justement ces quatre ingrédients y étaient : une ambition très forte, une identité très forte, et une ouverture. Évidemment, ils ont battu le rappel des Basques du monde entier, et ils ont su aussi faire des choses très difficiles à imaginer chez nous comme subventionner leurs industries locales pour qu'elles aillent s'implanter en Pologne parce que la main d'œuvre y est moins chère et que cela permettait de rapatrier de la valeur ajoutée tout en gardant les activités à plus haute valeur ajoutée... Dans tous les exemples de réussite de ce type, on constate l'empreinte d'une forme d'identité culturelle forte, mais ouverte à la base et je pense que, de ce point de vue là, l'Alsace devrait aussi avoir quelques atouts.



LES CHIFFRES-CLÉS

13 % de l'emploi industriel dans les pôles de compétitivité en 2008

10 000 emplois santé, 50 entreprises innovantes, des leaders mondiaux sur la CUS

Près de 3 300 chercheurs et enseignants à l'Université de Strasbourg



Se différencier avec force

Le problème n'est plus d'attirer avant tout des entreprises. Bien sûr, il en faut, mais les villes qui gagneront sont celles qui seront capables d'attirer des talents, des gens. L'économie de la connaissance prédit que les entreprises iront là où les gens ont envie d'aller et non l'inverse. On observe d'ores et déjà ce basculement. Je suis admiratif devant vos courbes d'immigration. En Île-de-France, dès que l'on a passé l'âge des études, le solde est négatif. Et pourquoi ? Parce que les conditions de vie sont trop difficiles. Je pense que c'est assez grave. Il faut, en effet, que l'Île-de-France soit puissante pour que la France gagne, c'est lié. Mais les entreprises ne continueront à venir que si les gens ont envie de rester. Dans les entreprises high-tech, c'est le cas. Si vous n'avez pas un environnement attractif, faire venir des jeunes élites du monde entier est presque impossible... Les Américains sont les leaders mondiaux en technologie, parce qu'ils arrivent à attirer des jeunes du monde entier (Chine,

Et la gouvernance ?

Premièrement, Il faut le dire clairement, le décalage entre l'espace vécu des gens et la façon dont le monde politique se représente le territoire est structurel. Un maire connaît son territoire, mais les habitants de sa commune vivent dans un espace plus large. C'est ce que le sociologue Jean Viard appelle « la démocratie du sommeil » : les gens votent là où ils dorment, et non là où ils travaillent, dans leur espace de vie réel. Le décalage est incontestable. Il faudrait aussi une représentation au niveau où fonctionnent vraiment les gens...

Deuxièmement, et là je suis un peu provocateur, je pense qu'il faut se donner les moyens d'éviter

(Inde, Europe), qui rêvent d'aller vivre sur leurs grands campus. Les campus américains sont très connus alors que les nôtres ne le sont pas ; pour beaucoup d'étudiants étrangers, la France c'est « camembert et parfums » et ils sont d'ailleurs étonnés de découvrir en arrivant que nous sommes aussi un pays de technologie. À ce handicap d'image, s'ajoute un handicap d'accueil : nous n'avons pas de logements dans les campus, etc.

Pour une métropole de taille moyenne, comme Strasbourg, je ne crois pas qu'il faille se spécialiser, mais il faut certainement se différencier et de manière assez forte. Par exemple, le musée Guggenheim à Bilbao n'aurait pas pu à lui tout seul générer un développement, il aurait tout au plus attiré quelques touristes dans cette ville qui n'était pas franchement touristique. Cela a marché parce qu'il était d'abord un élément d'une stratégie de reconquête industrielle.

une forme d'engourdissement. La démocratie de voisinage crée des effets de club et il y a besoin d'un contrepoids. Jean-Marc Ayrault, à Nantes, appelait cela la « tentation de la pause », la tentation dans le petit club qu'on s'est constitué de se refermer sur son confort. Sans un contre-poids, on va dans le « NIMBY » généralisé (*Not in my back yard* (pas dans mon jardin), voire le « BANANA », le *Build absolutely nothing anywhere near anyone* (ne construisez absolument rien nulle part à côté de quelqu'un). Je vis cela dans la zone de l'agglomération parisienne où je travaille, et je trouve cela un peu terrifiant.



LES CHIFFRES-CLÉS À STRASBOURG

Ville européenne :
3 à 4 000 employés
dans une vingtaine
d'institutions
ou d'organismes
européens

Ville internationale :
44 ambassades,
30 consulats,
une centaine
d'ONG à caractère
international = 2^e rang
diplomatique français

Ville de Congrès :
2^e rang français,
12^e européen

+ 4 000 emplois dans
le tertiaire supérieur
dans la CUS entre
2000 et 2009

Raisonner et travailler à la bonne échelle

La bonne échelle est toujours l'échelle suivante, celle qui se situe au-dessus de celle que vous avez aujourd'hui. On a toujours, et c'est normal, un temps de retard sur la bonne échelle. Je ne dis pas qu'il faut faire la CUS à l'échelle du Bas-Rhin, ou de l'Alsace, ce n'est pas le sujet. On peut avoir des constructions progressives, fonctionner en réseau. Mais je pense qu'il faut raisonner à la bonne échelle. J'ai été étonné de découvrir dans vos documents qu'Oberrhein, qui est quand même une banlieue de Strasbourg, n'était pas dans le périmètre du SCOTERS. Ce n'est peut être pas

un problème, mais la bonne échelle est celle où vivent les gens, et en général, elle est plus grande que ce que l'on imagine. Le SCOT de Lyon, par exemple, a été presque immédiatement suivi de dix SCoT périphériques, puis d'un interSCoT... On a perdu du temps et de l'argent. Mais finalement, je suis convaincu que la bonne échelle aujourd'hui n'est pas même le Grand Lyon, mais Lyon/Saint-Étienne/Grenoble.

Synthèse rédigée par Lucienne Toledano, journaliste



« LA BONNE ÉCHELLE EST TOUJOURS L'ÉCHELLE SUIVANTE »



Conférence
du Rhin
Supérieur



Réalisation : ADEUS, 2011

On avance, on avance...

Dynamique démographique, rayonnement, compétitivité, positionnement géographique, les ingrédients d'une métropole semblent là. Encore faut-il les pétrir de stratégie, d'ambition, d'ouverture ; encore faut-il bâtir un projet à la bonne échelle ; et encore faut-il partager une même vision... La table ronde qui a suivi la conférence de Pierre Veltz a permis de faire un « état des lieux » et un tour d'horizon de toutes ces notions.

Une certaine confusion règne autour du mot " métropole "... Le statut de métropole prévu par la loi n'a pas de lien avec les définitions¹ géographique, économique ou politique de métropole, lesquelles n'ont pas forcément de lien entre elles... Si l'on s'en tient à la définition des géographes, la métropole se définirait par l'importance du nombre de ses habitants sur un territoire urbanisé en continu et de son aire d'influence. Strasbourg a-t-elle la taille critique pour devenir une métropole européenne significative ? *« Nous sommes la troisième région de France en termes de densité de population, mais aussi d'espace urbanisé. Aussi, pour moi, la métropole c'est en fait l'ensemble du territoire régional. Regardons ce qui se passe de l'autre côté du Rhin aussi, si l'on veut parler de zone métropolitaine forte. L'Ortenau (400 000) et la CUS (470 000) totalisent près de 900 000 habitants. 600 000 habitants vivent sur le territoire du SCOTERS². On est au cœur d'une zone métropolitaine à l'échelle du Rhin supérieur... »*

JACQUES BIGOT

Au niveau de certaines intercommunalités, on mène un raisonnement similaire. Il en est ainsi des Communautés de communes du Rhin, du Pays d'Erstein et de Benfeld et environs. *« Un rapprochement est important pour avoir une masse critique. Si nous arrivons à concrétiser ce travail, nous serons 45 000 habitants pour 28 communes.*

1. Les définitions de la métropole selon le géographe, l'économiste, le politique, sont tirées du livre « Quelle nouvelle réforme pour les collectivités territoriales françaises ? » de Jean-Claude Némery, Editions L'Harmattan, 2010
2. Syndicat mixte pour le Schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg

Cela veut dire que l'on passerait d'une communauté de communes de proximité à une communauté d'aménagement, donc un territoire fort vis-à-vis de la future métropole. »

ALBERTINE NUSS

Mais la taille a-t-elle vraiment de l'importance ? *« Elle n'est pas le sujet. Bâle, par exemple, est une ville qui a une projection mondiale dans un certain nombre de domaines. »* PIERRE VELTZ
« C'est plutôt l'élément qualitatif qui importe. L'agglomération de

Lausanne, qui compte 350 000 habitants, est connue mondialement, notamment parce qu'elle est le siège du Comité international olympique. L'important est de caractériser, d'identifier quelque chose qui soit très fort. Et je pense que Strasbourg, entre l'université, le domaine de la santé, l'hôpital, il y a des choses exceptionnelles, qui sont, je crois, presque uniques en France. C'est cela qu'il faut rechercher. »

JEAN-YVES CHAPUIS



Photo : Thierry Suzan, CUS

Jacques Bigot

Président du Syndicat mixte pour le SCOTERS

Président de la Communauté urbaine de Strasbourg

Maire d'Illkirch-Graffenstaden

Pierre Veltz

Chercheur, sociologue et économiste, spécialiste des dynamiques territoriales

Président-Directeur général de l'Etablissement public Paris-Saclay



Caroline Huck

Coordinatrice de la Région métropolitaine du Rhin supérieur

Jean-Yves Chapuis

Vice-Président délégué aux formes urbaines à Rennes Métropole
Consultant en stratégie urbaine
Enseignant à l'Institut français d'urbanisme et à l'école d'architecture Paris Val de Seine

Jean-Luc Sadorge

Directeur général du pôle de compétitivité Alsace Energivie

Albertine Nuss

Présidente de la Communauté de communes du Pays d'Erstein
Maire d'Ichtratzheim



Des réseaux pour rayonner

Pour les économistes, en effet, une métropole se caractériserait par la présence sur son territoire de biens et services rares permettant à la cité d'exercer des fonctions économiques de niveau international. Par exemple, le pôle Alsace Biovalley, dédié aux innovations thérapeutiques, est l'un des trois pôles de compétitivité santé à dimension mondiale. Dans le pôle Alsace Energivie, dédié au développement de solutions à énergie positive pour les bâtiments, on œuvre au rapprochement entre le monde industriel et le monde de l'université. **« Trois éléments sont importants pour un pôle : les chercheurs sont très mobiles, ils sont intéressés par un cadre de vie agréable et encore plus par une stimulation intellectuelle, et dans cette région, nous avons ce potentiel-là ; un territoire qui crée la confiance et donne envie aux entreprises de travailler ensemble. Energivie regroupe actuellement 97 entreprises et en aura 150 dans trois ans. La troisième dimension est le réseau, qui va créer de la puissance. Notre pôle à lui tout seul**



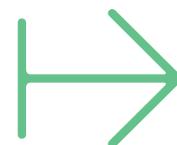
n'aura jamais un poids suffisant pour s'imposer à l'échelle européenne et... mondiale. Nous signons une convention avec trois autres clusters – Karlsruhe, Fribourg, Bâle – pour développer des partenariats, valoriser nos entreprises et nos chercheurs à l'échelle du Rhin supérieur et créer de l'attractivité. »

JEAN-LUC SADORGE

Le réseau « Région métropolitaine du Rhin supérieur » qui réunit la région Alsace, le Palatinat, le Bade-Wurtemberg et les cinq cantons du nord-ouest de la Suisse travaille en ce sens. Son objectif est de mettre ensemble les acteurs politiques et scientifiques de cette région. **« Nous avons recensé plus de 167 organismes de recherche, d'enseignement supérieur et d'innovation dans le Rhin supérieur, ce qui représente une concentration exceptionnelle. L'objectif est de faire en sorte qu'ils collaborent mieux. On associe également le monde de l'économie. Les atouts sont de bénéficier de la compétitivité, la lisibilité, la force d'attraction et l'effet d'échelle que propose le Rhin supérieur. »** CAROLINE HUCK

« Le potentiel universitaire de cette Région du Rhin supérieur est absolument unique. Il y a là un atout fabuleux à l'échelle du monde ».

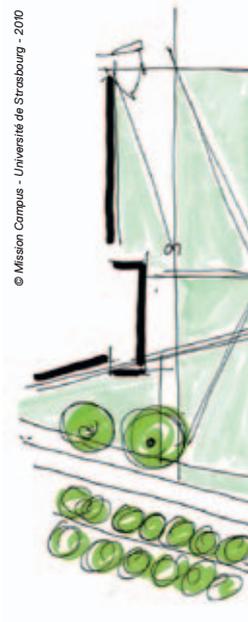
PIERRE VELTZ



PAROLES D'ACTEURS



© Mission Campus - Université de Strasbourg - 2010



© Mission Campus - Université de Strasbourg - 2010

OPÉRATION CAMPUS, MAISON DE L'ÉTUDIANT – LEARNING CENTER

"Vue d'artiste", dessin Edouard Manini, Infographie Richard Fischkendel

Université, la dame de cœur

Avec ses 42 000 étudiants, ses 6 000 salariés, son domaine qui s'étend vers Haguenau au nord et vers Colmar, l'Université de Strasbourg représente un poids économique important et une carte essentielle dans l'attractivité de la ville. Complètement intégrée dans le tissu urbain, elle participe d'une qualité de vie et de ville très forte et qui n'existe nulle part ailleurs. *« Pour continuer de croître, l'Université de Strasbourg a besoin d'un territoire dynamique en termes économiques, d'un territoire qui l'accompagne. Ce n'est pas uniquement à l'université de transférer tout le temps sa compétence vers l'économie, mais c'est aussi à l'économie de venir vers l'université, de lui soumettre ses questions, ses besoins. L'idée de développer des outils qui soient ouverts aux entreprises, est une possibilité qui n'est pas encore assez exploitée. Et ce lien qui existe avec l'économie au sens large du terme doit être encore beaucoup plus développé. »*

YVES LARMET

Pour accompagner ce mouvement, la CUS a inscrit dans ses projets le renouvellement du Palais de la Musique et des Congrès et du Parc des Expositions qui y sera adossé. *« Nous avons perdu l'opportunité d'accueillir quelques-unes des plus grandes rencontres, salons de médecine, biotechnologies*

et autres disciplines organisées par les universitaires, et tout à fait intéressantes sur le plan économique. Ce futur ensemble (Palais de la Musique et des Congrès et Parc des Expositions) va nous coûter cher, mais c'est un pari que l'on fait. »

JACQUES BIGOT



Photo : Unistra

Yves Larmet

Vice-Président Patrimoine, Université de Strasbourg
Professeur des Universités



Photo : Ernest Laemmel, CUS

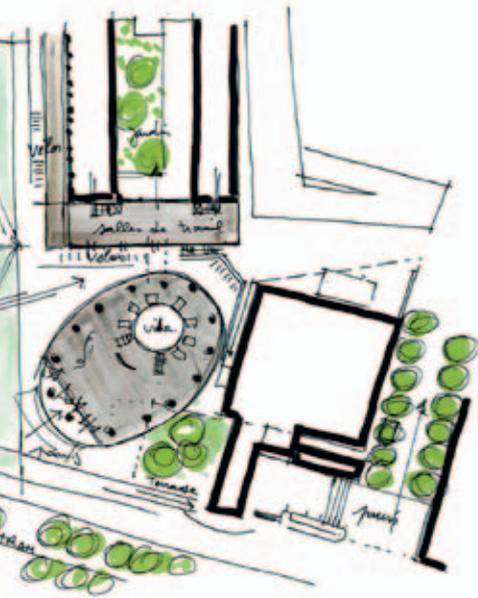
Lionel Delbos

Directeur du développement économique et de l'attractivité, Ville et CUS



3 questions à Kora Herrmann

Chef du service Planification urbaine à la Ville de Kehl



Innovation sociétale aussi

Toujours dans la même optique, le projet de développement « Strasbourg Eco 2020 » a été co-construit avec les acteurs économiques et les universitaires. « Une communauté d'intérêts s'est créée autour d'une ambition économique, et c'est peut-être cela qui fait métropole, plus que le fait d'être au-dessus ou en dessous du million d'habitants. Une des forces de Strasbourg et de son projet de développement est d'avoir su aussi créer une vraie adhésion autour de l'économie sociale et solidaire, tout en valorisant les critères d'excellence. L'innovation ne passe pas seulement par la haute technologie. Elle doit aussi être sociétale. Les cours d'activité physique pour personnes âgées organisés par Siel bleu en sont un exemple. Cette entreprise qui est passée en moins de 15 ans de 2 salariés à 250 essaye actuellement de se développer à l'international. »

LIONEL DELBOS

DVT : Comment analysez-vous la coopération entre Strasbourg et Kehl ?

Les villes de Kehl et Strasbourg sont liées de longue date par un intense travail transfrontalier. J'ai découvert le Jardin des 2 Rives il y a quatre ans et j'ai pu constater depuis l'important développement de la ville de Kehl. Notre coopération est particulièrement positive et nous menons de grands projets en commun. La prolongation de la ligne D du tram vers Kehl et un concours transfrontalier pour l'aménagement des anciens sites douaniers sont des projets urbains de grande envergure, dont l'influence sera positive et durable. Par ailleurs, la construction d'une crèche transfrontalière est prévue dans le quartier du Port du Rhin. Dans la coopération entre nos deux pays, les différences législatives ont toujours été considérées comme des opportunités permettant de choisir la procédure la plus appropriée au projet. Je suis d'avis que l'on ne peut parler d'une bonne collaboration qu'à partir du moment où des projets tel que le Festival des jardins et la passerelle des Deux Rives ont pu être menés à bien et que d'autres grands projets communs sont lancés.

DVT : Que retenir-vous des ateliers transfrontaliers avec l'ADEUS et l'ENSAS ?

La ville de Kehl est membre de l'ADEUS et a déjà participé à plusieurs ateliers transfrontaliers. Je salue les fruits de ces ateliers, notamment sur le plan de l'intégration régionale des deux villes. Ils ont permis de prendre du recul et de partager une vision globale des territoires. Ils ont aussi rendu visibles les rôles importants joués par les deux villes, dont le développement est moteur pour toute la région. Des anciennes villes-frontières ne subsiste que la frontière naturelle du Rhin, qui représente aujourd'hui une opportunité d'aménagement pour ouvrir les deux cités sur le fleuve. Les ateliers ont aussi fait

émerger des pistes déjà esquissées dans les territoires, mais qui jusqu'ici semblaient peu ou pas réalisables.

DVT : Comment voyez-vous les rôles de Kehl et Strasbourg comme points de liaison entre des territoires plus larges ?

Ce rôle de liaison entre les territoires est très important. En France et en Allemagne, les plans d'échelle régionale sont en cours de révision ou le seront prochainement. Dans ce contexte, l'intégration des villes et communes est particulièrement importante. Même si les prévisions démographiques sont divergentes, les approches sont similaires dans les deux pays : réduction de la consommation de terres agricoles, concentration du développement dans les zones déjà urbanisées selon le principe de la « ville des chemins courts »¹, et une attention accrue aux aspects écologiques. Ainsi, nous élaborons en commun un plan de qualité de l'air et un plan d'action contre le bruit, qui pourront jouer un rôle moteur pour toute la région.

Les liaisons de transport sont également une préoccupation majeure. Ici, les rôles de Kehl et Strasbourg sont visibles, car le raccordement transfrontalier du tram est un projet de grande envergure. Parmi les autres thèmes d'importance régionale, citons les structures paysagères telles que les ceintures vertes, pour lesquelles le Festival des Deux Rives² co-organisé par Strasbourg et Kehl a fourni des bases solides. Les démarches des deux villes devraient être transposées à une plus grande échelle au moment de la révision des plans régionaux.

Propos recueillis par Cathie Allmendinger

1. Réduction du trafic motorisé et accroissement de la qualité de vie.
2. NDLR : entre 1998 et 2004, l'ADEUS a été chargée de la réalisation du cahier des charges du concours européen et de l'animation du jury.

Démocratie représentative ou participative ?

Pour les politologues, la métropole est le territoire de la gouvernance, c'est-à-dire l'espace d'une nouvelle manière de gouverner et de concevoir l'action publique. Qu'en est-il à Strasbourg ?

« Les choses ne sont pas si simples. Il y a une forte demande de participation citoyenne. Mais on ne peut pas imaginer que le dialogue public aboutisse miraculeusement à des solutions qui fassent l'unanimité. La décision publique ne peut pas non plus être l'addition des demandes des uns et des autres, d'ailleurs c'est impossible, elles sont souvent contradictoires. Donc il faut bien trancher à un moment donné sur une ligne, un objectif. C'est là que la nécessité de l'élu, de la décision publique portée par l'élu et expliquée apparaît. » **ROLAND RIES**

« Je rappelle simplement que nous sommes aussi dans une démocratie, et que si nous ne partons pas de la base, et si nous ne savons pas reconnaître ce que les gens attendent réellement, nous nous casserons la figure. Donc, je voudrais être la voix de ces petits électeurs qui sont tout de même à la base dans notre démocratie. »

RENÉ SCHAAL



Roland Ries

Sénateur-Maire de la Ville de Strasbourg

« Il faut se méfier de la démocratie de proximité. Il y a la citoyenneté communale, et dans une grande ville, celle de quartier, et la citoyenneté métropolitaine, et les deux doivent aller ensemble. Ce n'est pas l'une contre l'autre, ce n'est pas l'une ou l'autre, mais les deux ensemble. Cela est important dans la conception de la métropole. » **JEAN-YVES CHAPUIS**

Quelle gouvernance mettre en œuvre ?

« Cette étape de la révision du SCOTERS doit nous permettre, déjà entre nous, élus du SCOTERS, de faire vivre cette démocratie. Et je crois que nous sommes en train de commettre l'erreur de nous enfermer dans les arcanes institutionnelles. La CUS n'a pas vocation à s'étendre mais à trouver des partenariats.

C'est ce que nous voulons construire avec Mulhouse dans le cadre du pôle métropolitain. Les projets vont d'abord porter sur le développement économique et l'université. Objectivement, nous avons plus de choses en commun à partager que d'oppositions à faire vivre. C'est clair, il faut qu'on travaille ensemble. Rappelons-nous cette réflexion de Pierre Veltz : nos habitants vivent dans nos villages, mais habitent tout un territoire. Sommes-nous capables de penser que nous devons travailler pour les personnes qui habitent nos communes, mais qui vivent au-delà ? Si nous travaillons dans le territoire dans lequel ils vivent ensemble, on aura réussi à faire que le SCOTERS révisé soit un SCOTERS partagé. » **JACQUES BIGOT**



René Schaal

Maire de Lipsheim



Etienne Wolf

Président de la Communauté de communes de la région de Brumath
Conseiller général du Bas-Rhin
Maire de Brumath



Le choix des modes de vie

En offrant un panel de possibilités, la métropole permet de faire des choix de vie très différents. On peut concilier la vie dans des petits villages, avec des maisons, de l'urbanité... **« L'humanisme rhénan qui symbolise Strasbourg est aussi dans la façon de vivre. Beaucoup de gens ont envie de vivre dans la ville ou à proximité. La taille humaine de nos villes et de nos zones urbaines sur le territoire du SCOTERS est un argument pour les attirer et je crois qu'il faut que l'on joue là-dessus. »** JACQUES BIGOT

Mais pouvoir choisir l'endroit où on a envie de vivre en fonction de ses revenus, de sa manière de vivre, etc. n'est pas à la portée de tous. **« Aujourd'hui, les couches moyennes supérieures ne peuvent plus vivre à Paris. C'est cette diversité-là qu'il faut jouer. Sinon on peut arriver à des fractures, des coupures... »** JEAN-YVES CHAPUIS

En Alsace, la question risque de se poser avec d'autant plus d'acuité que le foncier est rare et donc de plus en plus cher. **« Nous devons nous engager, comme l'a d'ailleurs prévu le SCOTERS, dans un développement de l'habitat dans nos villes, ou dans nos villages en périphérie. Les élus, je pense, ont compris l'enjeu pour le territoire et veulent aller de l'avant ; la population, en revanche, a plutôt tendance à freiner des quatre fers. »** ETIENNE WOLF

Entre 2005 et 2008, 900 logements ont été construits dans la seule ville d'Erstein. **« En comparaison, les neuf autres communes en ont construit 230. 40 % de nos actifs vont sur la CUS, mais il y en a autant qui travaillent à l'intérieur de la communauté de communes, c'est un bon rapport entre bassin de vie et bassin d'emplois. »** ALBERTINE NUSS



La taille humaine des villes et des zones urbaines sur le territoire du SCOTERS est un facteur d'attractivité. Ci-dessus : Strasbourg et la Forêt-Noire.



PAROLES D'ACTEURS

Une vision partagée

La vraie question, ce sont les différentes strates. Le SCOTERS doit fédérer l'ensemble du territoire sur toute une série de projets, mais il faudra également qu'il intègre ce que font les autres SCoT, le Département, la Région. **« Cela ne présente aucun intérêt d'inscrire dans notre schéma de développement des choses que les collectivités opérationnelles ne feront pas. Il faut faire partager ces questions par la Région et le Département. De même, cela ne sert à rien d'inscrire des choses dans le territoire du SCOTERS, si les intercommunalités, et les communes qui composent les intercommunalités, ne sont pas prêtes à le réaliser. Le PLU communautaire va décliner aussi les enjeux de l'agglomération. L'important est que nous ayons une vision partagée. »** JACQUES BIGOT

L'organisation, le non étalement, des projets partagés... **« Il nous faut réfléchir correctement ensemble, mais aussi nous poser la question des moyens et du bon échelon. On est conscient du fait que c'est grâce à l'université, au développement, aux investissements que tout le reste pourra suivre. Il faut qu'on raisonne tous ensemble sur des projets et non plus sur des structures. Pour ce qui concerne la région tout particulièrement, nous avons l'obligation du Grenelle 2, et le projet de rattraper notre retard en matière de TIC¹ et de Haut-débit. »**

SOPHIE ROHFRTSCH

1. Technologie de l'information et de la communication.



Sophie Rohfritsch

Maire de Lampertheim
Vice-Présidente du Conseil régional d'Alsace



Jean-Luc Herzog

Maire de Niederhausbergen

« Le PLU communautaire en cours de réflexion doit-il se limiter au périmètre de la CUS, faut-il penser l'aménagement de notre territoire jusqu'à Saverne et Haguenau ? La lisibilité de Strasbourg et de Strasbourg grande métropole en serait d'autant plus grande. Profitons donc de notre réflexion sur la CUS pour aller au minimum au SCOTERS et peut-être à un SCOTERS élargi. »

JEAN-LUC HERZOG

Synthèse rédigée par Lucienne Toledano, journaliste

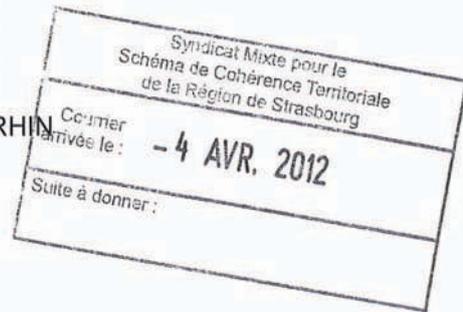


L'Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise

Directrice de publication : **Anne Pons, Directrice générale de l'ADEUS**
Équipe : **Cathie Allmendinger, Géraldine Mastelli, Virginie Muzart, Pierre Reibel, Emilie Revillet (SCOTERS), Ahmed Saïb, Olivier Schmitt, Guillaume Simon (SCOTERS).** - Photos : **Jean Isenmann** (sauf mentions spéciales) - Mise en page : **Sophie Monnin**
© ADEUS - Numéro ISSN : 1774-4199
Les notes et actualités de l'urbanisme sont consultables sur le site de l'ADEUS www.adeus.org



PREFECTURE DU BAS - RHIN



Direction Départementale des Territoires

**Monsieur Jacques Bigot
Président du syndicat mixte du SCOTERS**

**13 rue du 22 Novembre
67000 Strasbourg**

Affaire suivie par : Florence Wiel
Courriel : florence.wiel@bas-rhin.gouv.fr
Téléphone : 03 88 88 91 61
Télécopie : 03 88 88 92 56

Objet :
Réponse à la consultation État – paroles d'experts dans le cadre
de l'évaluation du SCOTERS

Strasbourg, le 29 mars 2012

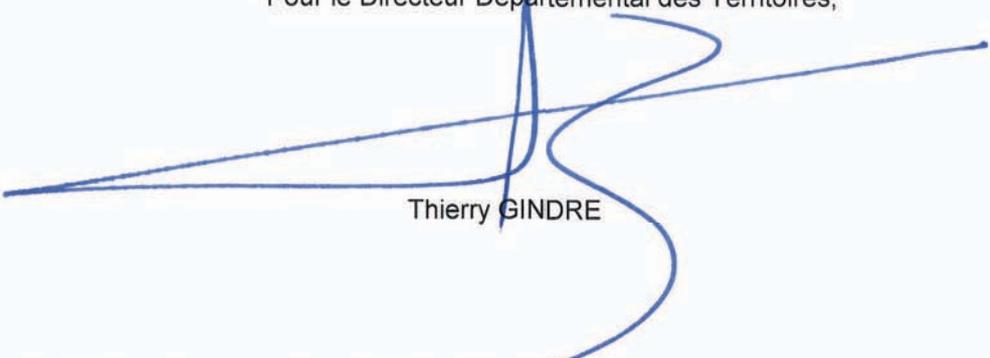
Monsieur le Président,

Dans le cadre de la réflexion sur l'évaluation du SCOTERS que vous avez engagée, vous avez souhaité recueillir le témoignage d'acteurs qui ont vécu les orientations du SCOTERS. Vous avez sollicité des "dires d'experts" au sein des services de l'État, à travers une série de questions proposées à la DDT 67 et à la DREAL, et qui ont conduit à des réponses élaborées en coordination entre les deux directions.

Je vous prie de trouver ci-joint la contribution de la DDT 67, service aménagement durable des territoires.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération distinguée.

Pour le Directeur Départemental des Territoires,



Thierry GINDRE

A partir du 1^{er} janvier 2010, toute correspondance doit être adressée à la
Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin, 14 rue du Maréchal Juin, BP 61003, 67070 STRASBOURG cedex.
(adresse actuelle de la DDAF)

Toutefois, jusqu'à la fin du premier semestre 2010, les missions de l'ex DDE restent conduites depuis le site de la Rotonde.

Question 1

Plusieurs démarches de planification et de prospective récentes posent la question du poids de l'agglomération et plus particulièrement de la CUS dans le Bas-Rhin (La CUS représente environ les 3/4 de la population du SCOTERS).

Le SCOTERS représente un poids important en termes de population, de logements et d'emplois à l'échelle du département, malgré un léger recul sur la période 1999-2007. En 2007, le SCOTERS représente 55% de la population départementale (56% en 1999), 57% des logements (58% en 1999), 61% des emplois (62% en 1999).

Le SCOTERS table sur un développement tendanciel de la population sur son territoire, soit un scénario démographique de 0,8 %/an. La dynamique démographique réelle du SCOTERS se situe en deçà de cet objectif : environ 0,57%/an sur la période 1999-2007 (0,70% dans le département).

Quelles sont les observations ou réflexions que suscitent ces quelques chiffres lorsqu'on les met en regard des politiques publiques conduites par l'État ? Comment appréhendez-vous, notamment au regard des ambitions du Grenelle 2 et aussi de la politique de l'habitat, la place du territoire du SCOTERS dans la dynamique alsacienne ?

La CUS et le SCOTERS, qui régule les problématiques d'aménagement liées à sa périphérie immédiate, composent un territoire dont les dynamiques territoriales sont à considérer en tenant compte de différentes dimensions :

- 1- tout d'abord, l'agglomération strasbourgeoise fait partie des grandes métropoles françaises dont le positionnement et les performances s'évaluent au niveau national. Sa vocation européenne fait l'objet d'un soutien spécifique de l'État (contrat triennal, éco-cité, etc). Sa croissance est donc un enjeu à ce titre ;
- 2- ce territoire est aussi un pôle d'attractivité majeur rayonnant sur l'espace régional et transfrontalier à l'échelle du Rhin Supérieur. Le pôle métropolitain Strasbourg-Mulhouse entre dans ce niveau d'ambition territoriale ;
- 3- enfin, ce territoire interagit fortement avec les territoires qui se trouvent directement sous son influence, qui à la fois tirent profit de son attractivité, la soutiennent et en gèrent les effets à leur niveau. La performance de ces interrelations est tout l'enjeu de la gouvernance territoriale locale à laquelle participe les SCOT. C'est aussi un enjeu interSCOT.

L'État soutient fortement le rayonnement et l'attractivité de Strasbourg et sa région. Sa croissance est un enjeu pour atteindre la taille critique qui contribue à consolider son statut national et européen, et soutient les performances territoriales locales. Il s'agit donc de rééquilibrer et recentrer le développement sur la CUS en limitant les effets de dispersion de l'urbanisation rencontrés ces dernières décennies et dûs, pour la période récente (2000-2009), à une sévère limitation de l'offre résidentielle nouvelle sur la CUS.

Cette orientation s'appuie sur les fondements de la loi ENE en matière de fonctionnement territorial. En effet, celle-ci vise en particulier la protection des ressources naturelles, à travers notamment la limitation de la consommation foncière par l'urbanisation et la limitation des nuisances induites par l'activité humaine. Par ailleurs, la loi de modernisation de l'agriculture protège l'activité agricole en limitant la consommation des espaces agricoles. Dans cette optique, il s'agit d'inverser les tendances à la dispersion d'une urbanisation peu dense sur le territoire rendue possible par une mobilité « offerte » et de mettre en œuvre les conditions d'une re-polarisation du développement sur le territoire et d'une densification de son urbanisation.

Cette relance est déjà initiée dans les objectifs ambitieux fixés par la CUS au travers de son PLH, et pourront être relayés et soutenus par le SCOTERS.

Question 2

Le SCOTERS approche le développement urbain en définissant une armature urbaine. Elle s'appuie sur le « cœur métropolitain » (Strasbourg et sa première couronne), les pôles d'emplois et de services, les 9 bourgs-centres et les communes qui bénéficient / bénéficieront de points de transport en commun intensifs (Gares, arrêts du TSPO).

Après presque 6 ans d'application, quelle lecture « critique » - donc positive ou négative – peut-on faire de cette armature urbaine ? Comment l'analysez-vous au regard des dispositifs des SCoT voisins ?

L'armature urbaine a été construite de manière à consolider un projet de territoire visant la limitation de l'étalement urbain (loi solidarité et renouvellement urbain, 2000).

Elle a ainsi mené à différencier les communes du SCOTERS, ce qui lors de la mise en œuvre du SCOTERS a permis principalement de réguler les surfaces d'ouverture à urbanisation dans les documents d'urbanisme communaux. Sur cette base, nombre d'hectares destinés à l'urbanisation ont été déclassés dans les documents d'urbanisme des villages notamment. A l'inverse, certains plans locaux d'urbanisme de communes de niveaux hauts de l'armature ont parfois été jugés trop peu ambitieux.

La construction d'une armature urbaine reste un outil important de structuration du territoire pour autant qu'elle ait réellement la capacité de le faire au-delà de l'image qu'elle propose. Elle permet en effet de polariser le développement à la condition que le transfert de l'urbanisation vers les polarités puisse se faire. Or, une politique de limitation de la consommation foncière seule, n'est pas suffisante. Il est avant toute chose nécessaire qu'une politique d'aménagement volontariste soit mise en œuvre dans les polarités destinées à recevoir ce développement. Dans le cas contraire, la limitation de l'urbanisation amène à reporter celle-ci toujours plus loin des grands pôles urbains.

En l'occurrence, dans le cas du SCOTERS le principal levier de structuration du territoire reste de contenir davantage dans la CUS la pression résidentielle qu'elle génère (par la densification du pôle métropolitain, le développement des pôles d'emplois et de services, et le développement de la seconde couronne de la CUS). Brumath et Erstein, les bourgs-centres hors CUS les plus importants peuvent dessiner un axe de développement Nord-Sud. Les bourgs-centres de plus faible taille, auront plutôt une vocation d'équilibrage du territoire et de centralité de services pour les villages qui les entourent. Quant à l'urbanisation aux points de transports en commun intensifs, elle contribue, prise dans son ensemble, à structurer le territoire et favorise le report modal des déplacements vers les transports en commun.

Le deuxième grand levier de structuration du territoire serait de polariser le développement dans les pôles principaux des SCOT voisins du SCOTERS. La question est de savoir dans quelle mesure et sous quelles conditions ceux-ci jouent ou pourraient jouer le rôle de pôle relais du développement de la CUS en plus de leur rôle de pôle local. C'est le chantier de la construction de l'espace métropolitain strasbourgeois, qui de fait, dans son fonctionnement territorial dépasse aujourd'hui les limites du SCOTERS.

L'armature urbaine du SCOTERS reste un outil pertinent dans la mesure où son usage n'est pas uniquement réglementaire. Elle devrait être mise en regard de l'armature urbaine des SCOT voisins et prendre une dimension programmatique afin d'orienter la mise en œuvre de projets d'aménagement opérationnels. Après plusieurs années de mise en œuvre, il peut être utile de revoir les finalités de l'armature urbaine du SCOTERS, ses objectifs pour chacun de ses niveaux et donc l'application prescriptive et opérationnelle qui en serait faite. Le niveau des villages ne doit pas être laissé pour compte et constitue un sujet en soi. Il constitue un socle dont la vitalité et la valorisation sont des enjeux pérennes pour l'ensemble du territoire.

Une réflexion particulière pourra viser le développement de la seconde couronne de la CUS autour de son projet de transport en site propre concentrique. Ce site offre en effet un potentiel de développement remarquable à l'échelle du SCOTERS et au-delà.

Question 3

L'enjeu de la cohérence territoriale passe certainement par la question du rapport CUS - hors CUS ou plutôt du rapport agglomération – SCOTERS - Région.

Quelles sont d'après vous les sujets essentiels pour aborder cette question avec le souci de lier les principes à l'action ?

La cohérence territoriale, c'est l'idée que les actions publiques menées sur le territoire par les collectivités et l'État entrent en synergie et se confortent entre elles pour converger vers une vision commune du développement territorial transcendant les limites administratives. Elles gagnent en performance et le territoire, lui-même est mieux organisé et plus « cohérent » pour un investissement et une gestion publics moins onéreux.

Le niveau de cohérence territoriale est le fruit du niveau de maturité de la gouvernance territoriale des décideurs et des opérateurs publics et de leur capacité à agir ensemble et avec le secteur privé.

La montée en puissance progressive des intercommunalités devrait y contribuer.

Les sujets d'aménagement essentiels pour aborder cette question sont nombreux et se situent généralement au niveau régional. Parmi eux, peuvent être retenus :

- l'aménagement à l'échelle du Rhin Supérieur et la collaboration transfrontalière ;
- la répartition du développement territorial sur le territoire (habitat/emploi, zones d'activités), et la limitation de la consommation foncière ;
- l'équipement du territoire en infrastructures aux niveaux régional et transfrontalier, ainsi que l'articulation entre grandes infrastructures de transport et la localisation des pôles économiques majeurs ;
- l'accessibilité du territoire et la coordination des autorités organisatrices des transports entre elles et avec les collectivités de manière à mieux articuler les politiques d'urbanisme et de transport et favoriser les déplacements en transports en communs et les modes doux ;
- la gestion des risques inondation avec une solidarité amont-aval ;
- la gestion des nuisances, le traitement des friches à enjeu ;
- la mise en œuvre des trames vertes et bleues de l'échelon régional à l'échelon communal ;
- la couverture du territoire par les TIC.

Un référentiel d'aménagement régional sur ces sujets peut être lorsqu'il existe un facteur de cohérence territoriale.

Les SCOT avec la loi Grenelle seront amenés, de plus en plus, à établir l'articulation entre des enjeux régionaux et leur traduction à l'échelle communale (air, énergie, climat, biodiversité, carrières, transports, etc). Ceci demande toujours plus de technicité et très certainement un renforcement de ces structures en matière d'ingénierie territoriale.

Question 4

L'armature urbaine combinée avec la question de l'articulation du développement urbain et des transports en commun est la clé pour répartir l'effort de développement urbain.

Quel est votre regard sur ce dispositif après 5 ans d'application (aspects réglementaires et opérationnels) ?

Au moment de l'exercice de planification, l'armature urbaine du SCoT permet de replacer la question du développement communal dans le contexte plus large du territoire du SCoT. Ceci a parfois pu paraître stigmatisant pour les petites communes, ou celles ne bénéficiant pas d'une desserte en TC structurante. D'autre part la proximité de cette desserte de tel ou tel centre urbain n'a pas été suffisamment appréciée dans sa dimension géographique (certains points de desserte se trouvent parfois plus proches ou aussi proche de centralités voisines, que de la commune qu'il est sensé desservir).

Enfin l'application du critère de desserte par les TC ne peut se limiter à attribuer un droit de tirage plus ou

moins important aux communes en matière d'ouverture de zones à l'urbanisation.

Le critère de desserte vise d'une part à canaliser une partie de l'urbanisation sur des polarités territoriales de manière à concentrer sur ces points (gares/arrêts) des offres de service territoriales complémentaires, et d'autre part à favoriser les déplacements domicile-travail ou scolaires principalement en transport en commun plutôt qu'en voiture. Il n'est pas certain que ces objectifs soient tenus sans la mise en œuvre d'une politique d'aménagement opérationnelle volontariste (aménagement des gares et arrêts, opérations d'aménagement résidentielles denses à proximité directe des points de desserte, connexion aux réseaux de mode doux et organisation d'une inter-modalité). Dans le contexte du SCOTERS, la desserte à elle seule n'a pas la faculté d'être structurante, elle ne le devient que si un aménagement spécifique est mis en place à proximité directe des points de desserte.

Il paraît pertinent de préciser les attendus spécifiques aux points de desserte aux vues de l'offre de mobilité (et de sa performance face à la voiture) dont il bénéficieraient. Car en fonction du niveau de celle-ci les objectifs d'aménagement à proximité des points de desserte pourront être différents et leur effet structurant aussi.

Par ailleurs l'ouverture du critère de desserte à des périmètres de rabattement liés à des points de TC structurants risque de dissoudre l'effet polarisant escompté. Pour autant celle-ci permettrait d'élargir la clientèle TC, et par la même d'améliorer la rentabilité d'infrastructures très coûteuses... Cette ouverture pour être positive devra être conditionnée à la réalisation des opérations d'aménagements à proximité directe des points de desserte.

Question 5

Toujours sur la question de l'armature urbaine et de l'articulation entre urbanisme et transports en commun, **quelle est votre perception de la critique formulée par les territoires** qui consiste à dire à la fois que :

- Le développement de l'habitat est l'affaire de toutes les communes et pas seulement du « haut » de l'armature urbaine.
- La notion de transport en commun structurant gomme ou méconnaît la dynamique des bassins de vie. Même si les échanges sont forts avec Strasbourg et la CUS, tout ne peut se mesurer à l'aune de la question de l'accessibilité au cœur métropolitain.

Le développement de l'habitat concerne tous les niveaux de l'armature urbaine. Il est prépondérant pour assurer le renouvellement des générations et répondre aux divers besoins de la population. Les villages comme les niveaux hauts de l'armature urbaine ont à mener une politique de l'habitat.

La priorisation de l'implantation de l'habitat sur l'armature urbaine répond au besoin de canaliser le développement résidentiel émanant de la CUS ou autres polarités urbaines. L'enjeu est de limiter sa trop forte diffusion dans les villages sous des formes très souvent peu denses et peu intégrées. Un rythme de développement élevé dans les villages combiné à une faible densité n'est pas compatible avec les objectifs de limitation de la consommation foncière. Par ailleurs, ce type d'urbanisation génère des besoins en déplacements très importants et encourage le recours à la voiture. Ce schéma d'urbanisation n'est pas durable.

Concernant la seconde affirmation, le territoire du SCOTERS est bien irrigué par un réseau ferré en étoile dont le nœud est la gare de Strasbourg. Les emplois restent fortement concentrés au sein de l'agglomération strasbourgeoise. La question de l'accessibilité à la métropole répond donc à ce constat.

Il est à souligner que le SCOTERS prévoit un rôle important des bourgs centres en matière de développement économique et donc d'accueil d'emplois. Cependant cette problématique dépasse les limites du territoire du SCOTERS. D'autres pôles d'emplois importants peuvent être attractifs pour des communes du SCOTERS, à l'exemple d'Haguenau, Sélestat, Molsheim, Obernai, Saverne...

Il existe certes de nombreuses dynamiques sur le territoire. La question reste d'identifier celles qui sont majeures dans leurs impacts sur le territoire et qui nécessitent la mise en œuvre d'une politique d'aménagement ou de déplacement pour structurer ces impacts.

Question 7

La question du chiffrage - et donc du calibrage de la consommation foncière - est du ressort des SCoT. Aujourd'hui, cette question de l'usage rationnel du foncier est transversale à de nombreuses orientations du SCOTERS. Celui-ci est rédigé de manière à garantir des orientations de fond mais sans chercher à quantifier ou à nommer des objectifs.

D'après votre expérience du SCOTERS, quels sont les avantages du système actuel (qui laisse la place à l'interprétation et à l'ajustement de terrain) ? Quelles sont ses faiblesses ? Avez-vous des préconisations ou des conseils pour que le passage à des objectifs chiffrés se fasse dans des conditions optimum ?

La loi Grenelle impose aux SCOT de fixer des objectifs de consommation foncière par rapport à la consommation passée durant les dix années précédentes. Au-delà du chiffrage, c'est le système de régulation de la consommation foncière des communes qui est à inventer. Il n'est pas certain que des dispositions très précises, a fortiori si elles ne reposent pas sur une stratégie d'ensemble, soient plus efficaces qu'un système de négociations fondé sur des règles du jeu bien partagées.

Le calibrage de la consommation foncière doit tenir compte d'une hypothèse de développement, d'orientations sur la localisation sur le territoire de ce développement intégrant les enjeux environnementaux, et en dernier lieu d'objectifs de densification tant dans le tissu existant que dans les opérations en extension. Ce raisonnement complexe va au delà de la seule utilisation d'un outils qui consiste à quantifier à l'échelle des communes les zones à ouvrir à l'urbanisation.

Par ailleurs et comme exposés précédemment, les objectifs chiffrés de consommation foncière devront être appréciés dans une dimension avant tout programmatique et pas seulement réglementaire. Ouvrir un potentiel d'urbanisation dans les documents d'urbanisme ne garantit en rien la réalisation d'une opération. Or comme exposé précédemment l'enjeu réside concomitamment dans la réalisation d'opérations denses sur les pôles à fort niveau de services et dans la limitation de l'urbanisation de faible densité dans les autres secteurs.

La DDT67 a lancé en 2011 avec l'ADEUS une démarche partenariale pour définir un cadre de référence partagé avec les SCOT sur la question de la consommation foncière. Ce cadre de référence prendra la forme d'une grille d'indicateurs mettant en regard stratégie de développement territorial, bilan et objectifs de la consommation foncière.

Question 10

En matière de développement commercial, le SCOTERS se prononce uniquement pour les opérations d'envergure (> 6000 m² de surface de vente), qu'il oriente vers le « haut » de l'armature urbaine : pôles urbains de l'agglomération strasbourgeoise et bourgs-centres. Concernant son approche foncière, il ne distingue pas les zones dédiées au commerce de celles dédiées aux autres fonctions économiques.

Le Grenelle 2 demande aux SCoT de se doter désormais d'un DAC. Il s'agit de répondre tout autant à des objectifs :

- de développement économique et de rayonnement ;
- d'équilibre et de cohérence entre armature urbaine et armature commerciale ;
- de développement durable : ressource foncière, intégration paysagère, déplacements ;
- de fonctions de proximité.

Après 6 années de mise en œuvre du SCOTERS, quelle est votre analyse de son action en

matière de développement commercial ? Quelle approche de la fonction commerciale le Grenelle 2 demande-il ?

L'orientation ne définit pas les notions de « grandes zones commerciales, grandes surfaces commerciales et ensembles commerciaux ». Concernant les secteurs commerciaux ne devant pas être étendus, il n'est pas précisé quelles sont les dimensions de cette interdiction : s'applique-t-elle à la surface de vente ? Aux surfaces ouvertes dans les documents d'urbanisme ? Aux équipements commerciaux existants ?

Un plafond de 6000 m² a été retenu. Il laisse la possibilité d'implanter des projets importants en dehors des polarités. Le cas du cumul au-delà de 6000 m² de commerces ne constituant pas un ensemble commercial ne semble pas être réglementé. Il est donc difficile de voir à travers ces orientations une stratégie d'implantation commerciale claire. Il est délicat d'en tirer des modalités d'application pertinentes et cohérentes.

La loi Grenelle 2 met l'accent à travers le PADD et surtout le DOO sur les objectifs en matière d'équipement commercial et artisanal et aux localisations préférentielles des commerces. On peut y voir d'un côté les réponses apportées aux besoins du territoire et, de l'autre, les sites à privilégier ou à éviter pour l'accueil des équipements commerciaux. Le SCoT comporte également un DAC dont l'objet est l'encadrement des grandes zones commerciales spécialisées.

Les enjeux mis en avant par le code de l'urbanisme sont la revitalisation des centres-villes, ainsi que la cohérence entre les implantations commerciales et les autres politiques publiques d'aménagement.

Question 13

Le Grenelle 2 renforce les objectifs des SCoT en matière d'environnement et de biodiversité. Le SCOTERS intègre d'ores et déjà la trame verte et bleue alsacienne élaborée par la région alsace en 2003. Ce travail permet d'avoir une culture de la trame verte et bleue et un retour de sa mise en œuvre après les 5 ans d'application du document.

En tant que personne publique associée, quel est – à votre avis – la connaissance des élus de la trame verte et bleue régionale ? Quelle est la portée du SCOTERS dans la traduction de la trame dans les PLU ?

Beaucoup de communes du SCOTERS sont concernées par des enjeux de préservation de l'environnement. Ceux-ci sont généralement recensés de longue date dans des inventaires à caractère réglementaire ou non. Ils donnent lieu à des actions de mise en valeur de l'environnement dans lesquelles les communes et les intercommunalités sont souvent impliquées. Les élus sont donc sensibilisés aux problématiques environnementales, notamment les trames.

Sans doute les enjeux de préservation des continuités écologiques existantes sont-ils plus communément admis et facilement acceptés que les enjeux de restauration de re-création. Le SCoT a donné une valeur juridique aux trames qu'il a intégrées. Il aura aussi à soutenir le principe qu'une trame se décline à toutes les échelles du territoire jusqu'à l'échelle communale et aux opérations d'aménagement. Les éléments de trames à préserver qui auront été mis en évidence dans les SCOT devront être préservés dans les PLU dans un rapport de compatibilité. Le SCOT permet d'apporter des éléments de connaissance et d'alerter sur les grands enjeux environnementaux qui doivent être traités par le document d'urbanisme d'une commune et d'orienter les actions opérationnelles à mener pour y répondre aux niveaux intercommunal et communal.

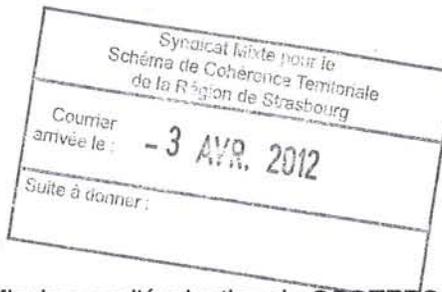
MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
d'Alsace

Strasbourg, 28/03/12

Service Energie Climat Logement
et Aménagement

Affaire suivie par : Patricia Gout
chef du service
patricia.gout@developpement-durable.gouv.fr
Tél : 03 88 13 07 51



Monsieur le Président,

dans le cadre de la réflexion sur l'évaluation du SCOTERS que vous avez engagée, vous avez souhaité recueillir le témoignage d'acteurs qui ont vécu les orientations du SCOTERS. Vous avez sollicité des "dires d'experts" au sein des services de l'Etat, à travers une série de questions proposées à la DREAL/ service ECLA et à la DDT 67/ service SADT, et qui ont conduit à des réponses élaborées en coordination entre les deux directions.

Je vous remercie d'avoir associé la DREAL à cette initiative et vous prie d'en trouver la contribution ci-joint.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Le Directeur de la DREAL



Marc HOELTZEL

Monsieur Jacques BIGOT
Président du SCOTERS
13 rue du 22 Novembre
67000 STRASBOURG

Comment appréhendez-vous, notamment au regard des ambitions du Grenelle 2 et aussi de la politique de l'habitat, la place du Scoters dans la dynamique démographique alsacienne ?

Strasbourg et sa région présentent une dimension stratégique pour l'espace régional et national. Les atouts et la dynamique de la métropole régionale stimulent l'ensemble du territoire alsacien, et constitue un enjeu d'aménagement du territoire.

Pendant plusieurs décennies, la Cus a pu manquer d'attractivité résidentielle, tout en étant située dans un département en croissance démographique : l'agglomération strasbourgeoise n'a pu retenir sa population, du fait d'une faiblesse de production de logements. Le report des fonctions résidentielles, notamment pour les familles des classes moyennes, s'est fait essentiellement sur les petites communes bas-rhinoises de moins de 2 000 habitants, qui étaient les plus en capacité d'offrir du foncier à un coût accessible.

Cela a renforcé l'interdépendance des territoires : le fonctionnement territorial du Scoters et de la Cus est étroitement imbriqué avec l'environnement départemental. L'affaiblissement relatif du poids de l'armature urbaine principale s'est accompagné d'une dispersion des fonctions urbaines, d'une forte consommation d'espace, d'une dépendance envers la voiture individuelle et d'une augmentation des distances de déplacement, dans les espaces situés dans la zone d'influence de la métropole. En témoigne la forte extension de l'aire urbaine de Strasbourg constatée par l'Insee à partir des déplacements domicile-travail tels qu'ils ressortent des recensements de la population.

Depuis 2009, notamment sous l'effet du recentrage du dispositif fiscal Scellier, de la politique du logement et de la mobilisation du foncier constructible dans la Cus, on observe une polarisation de la production de logements sur l'agglomération, soulignant une inflexion des tendances passées. Soutenir cette évolution récente permettra de conforter le rôle de la Cus et du Scoters dans l'équilibre régional, en redressant la part de la population de la région strasbourgeoise dans la démographie régionale et en rééquilibrant le solde migratoire.

La poursuite d'une ambition forte pour l'offre résidentielle dans le Scoters et dans la Cus, en l'adaptant à la diversité des besoins des habitants et en intégrant les ambitions environnementales, devrait constituer une des clés du développement durable de la région urbaine strasbourgeoise et de l'Alsace.

L'enjeu de la cohérence territoriale passe certainement par la question du rapport Cus-hors Cus ou plutôt du rapport agglomération – Scoters – Région. Quels sont d'après-vous les sujets essentiels pour aborder cette question ?

Le devenir du Scoters interroge l'échelle du grand territoire. Les interdépendances qui ancrent le Scoters au Bas-Rhin, à l'Alsace et au Rhin Supérieur marquent la réalité du fonctionnement territorial. Penser le Scoters dans une vision large - inter scot - contribue à une meilleure cohérence régionale intégrant les différentes approches territoriales.

Cet enjeu de cohérence à l'échelle du territoire régional est affirmé par plusieurs démarches Grenelle mises en place en Alsace, notamment avec un partenariat Etat-Région conforté : le Schéma Régional Climat Air Ecnergie (SRCAE) et le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) en cours d'élaboration sont des outils de cadrage stratégique. Ils donnent des orientations fortes sur des enjeux clés du Grenelle, qui constituent également des objectifs affirmés des Scots. L'articulation entre le projet du Scoters et la vision régionale est essentielle : que ce soit sous l'angle des territoires post-carbone pour la maîtrise de l'énergie et la lutte contre le changement climatique (avec le SRCAE) ou sous l'angle d'une prise en compte renforcée des corridors écologiques qui déclinent la trame verte et bleue (avec le SRCE). De même, en ce qui concerne la question de l'ambition renouvelée d'une gestion économe de l'espace, l'articulation entre le Scoters et l'approche régionale peut s'appuyer sur la plate-forme régionale du foncier en Alsace et de la consommation des espaces (PREFACE).

En outre, en interactions avec ces trois enjeux clés, plusieurs sujets sont indissociables du rapport agglomération / Scoters / Région : notamment l'armature urbaine régionale voire du Rhin Supérieur, le développement économique et l'urbanisme commercial, la mobilité et les infrastructures de transport.

L'articulation entre urbanisme et transports en commun est largement renforcée avec le Grenelle 2, et devient la clé pour l'organisation et la hiérarchisation du développement. Quelle est votre approche de cette notion d'articulation des transports et de l'urbanisme et des enjeux de mise en œuvre ?

La mise en cohérence opérationnelle de l'urbanisme et des transports est un défi, tant les logiques, les ressources et les calendriers sont souvent décalés entre le monde du transport et le monde de l'urbanisme.

Les critères de desserte en transports collectifs soulèvent notamment la question des périmètres de rabattement sur les axes de transports collectifs structurants. Cette notion élargit sensiblement la définition des zones bien desservies, une des clés de la structuration du développement. Elle peut conduire à diluer la notion de hiérarchisation et affaiblir la polarisation attendue sur les sites stratégiques que sont les territoires de proximité autour des transports structurants, accessibles à pied.

Favoriser la cohérence entre urbanisme et transport, c'est d'abord privilégier l'urbanisation à proximité des axes lourds de transports collectifs : gares et points d'arrêts des trams et bus à haut niveau de service. C'est à dire privilégier une offre urbaine, compacte, au bon endroit, dans une programmation pour l'habitat mais aussi pour les activités, le commerce, les services et les équipements.

Plusieurs approches peuvent être combinées pour mettre en oeuvre cette ambition sur le terrain : Tout d'abord, l'action publique pour la mobilisation du foncier autour des transports est essentielle. Cela interroge la culture opérationnelle d'aménagement public et les politiques foncières. D'autre part, le choix de la forme urbaine et architecturale est une des clés pour concilier densité et qualité urbaine, pour faire des quartiers de gare ... des quartiers de ville, de vrais lieux de centralité. Enfin une inter-modalité facilitée rend l'accessibilité à la gare plus attractive, par la qualité des espaces

publics, de l'accueil des mobilités actives, du schéma de voirie, de la gestion et l'insertion du stationnement, de la connection avec le réseau de TC.

L'enjeu est bien de construire la ville avec les transports, de faire des gares et des TCSP non seulement des lieux de projet de transport, mais avant tout des véritables lieux de projet urbain. Dans ce sens, la maîtrise de l'emprise du stationnement dans ces sites stratégiques est une question prégnante.

Le Scoters peut contribuer à fédérer encore davantage les acteurs du transport et les acteurs de l'urbanisme, pour mettre en place des projets opérationnels : pour engager des démarches d'intensification urbaine, conduire des politiques d'anticipation foncière et une politique de qualité environnementale et paysagère exemplaire, améliorer les réseaux de mobilité douce, et co-construire les projets de transports et déplacements.

La question du chiffrage des objectifs de consommation foncière ne peut se raisonner uniquement à l'échelle du Scoters. Comment apprécier et relativiser les responsabilités des Scots alsaciens ? Avez-vous un cadrage à nous communiquer sur ce sujet ?

Dans la logique des lois Grenelle et de la loi de modernisation de l'agriculture, une ambition volontariste de division par deux du rythme d'artificialisation des espaces d'ici 2020 en Alsace a été proposée par le Préfet et le Président de Région dans le cadre du comité de suivi du Grenelle en Alsace.

Le travail en cours au sein de la plateforme régionale d'échange sur le foncier en Alsace et la consommation des espaces (PREFACE) vise à donner corps à ce cap régional ambitieux, en proposant aux partenaires, tout particulièrement aux Scots, d'y réfléchir ensemble pour atteindre l'objectif visé de manière réaliste et territorialisée. Dans cette perspective, l'échelle territoriale des Scots est cruciale étant donné leur rôle de cohérence territoriale. L'enjeu est d'identifier ensemble les marges de manœuvre de chacun pour optimiser la ressource foncière. Cette approche doit se mener en fonction des dynamiques démographiques et économiques propres à chaque Scot, des projets de territoires développés localement, mais aussi en tenant compte des complémentarités et solidarités entre les territoires, existantes et à renforcer, pour un développement d'ensemble équilibré. La contribution de chaque Scot à la réduction de la consommation d'espace en Alsace doit être évaluée en termes d'aménagement du territoire, tout à la fois au sein de chaque Scot et à l'échelle supra-scot.

Pour le Scoters, il importe de participer à l'effort collectif en Alsace pour moins consommer, mais aussi mieux consommer. La part du Scoters dans la consommation d'espace en Alsace est restée stable (environ 20%) depuis une trentaine d'années. C'est le territoire du Bas-Rhin qui optimise le mieux les surfaces artificialisées au regard de la quantité de logements produits. En polarisant le développement régional, le renforcement de l'offre résidentielle dans le Scoters est favorable à l'économie d'espace à une échelle plus large, celle du territoire alsacien.

L'attractivité renforcée du Scoters en Alsace suppose une certaine consommation d'espace. L'optimisation foncière est à conforter, en maintenant les efforts sur la densité optimale des

nouvelles opérations, sur la mobilisation des potentiels fonciers à l'intérieur des tissus existants, et sur la part des logements collectifs ou individuels denses. A l'échelle de son organisation interne, le Scoters joue un rôle majeur pour veiller à ce que la localisation des extensions urbaines conforte le rôle structurant des niveaux hauts de l'armature urbaine et des centralités, optimise les dessertes en transport en commun. Tout en prévenant les risques et préservant les secteurs les plus vulnérables ou les plus riches eu égard aux enjeux naturels ou agricoles.

Au quotidien, et dans les rapports entre personnes publiques ou acteurs publics en général, quelle est la plus value du Scot en matière de cohérence ? Quels sont les champs à développer pour encore améliorer la situation ?

L'effort collectif investi dans le Scoters a conduit à la détermination d'un projet de territoire ambitieux à l'échelle de l'aire urbaine. Il a contribué à l'élévation du niveau de sensibilisation des acteurs locaux, au développement de partenariats, à des habitudes de travail en commun. La qualité des échanges notamment techniques entre le Scoters et les services de l'Etat est à souligner, comme d'ailleurs l'ingénierie stratégique mis en place.

Parmi les champs à développer pour améliorer encore la situation, on peut mettre en exergue :

- certains champs spécifiques d'innovation, tels que la valorisation des qualités environnementales du territoire et l'approche spatiale du développement économique (par exemple quelle densité, quelle forme urbaine, quelle articulation renforcée avec les transports ?) ;
- le relais formé par les intercommunalités pour renforcer le portage du Scoters auprès des communes, et pour favoriser l'articulation entre la planification urbaine et l'urbanisme opérationnel ;
- la mise en perspective du développement du territoire du Scoters à l'échelle de son contexte territorial local, régional et transfrontalier, et par là le renforcement de la coopération stratégique entre les Scots alsaciens.



C O N S E I L
R É G I O N A L

PHILIPPE RICHERT

PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL D'ALSACE
MINISTRE CHARGÉ DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

Monsieur Jacques BIGOT
MAIRE D'ILLKIRCH GRAFFENSTADEN
PRÉSIDENT DE LA CUS
PRÉSIDENT
SYNDICAT MIXTE POUR LE SCHEMA DE
COHERENCE TERRITORIALE DE LA
REGION DE STRASBOURG (SCOTERS)
13 RUE DU 22 NOVEMBRE
67000 STRASBOURG

Strasbourg, le

0 5 MARS 2012

Monsieur le Président,

Vous m'avez fait l'honneur de m'adresser un questionnaire préparatoire à l'évaluation des orientations du SCOTERS que vous engagez après presque six années de mise en œuvre du schéma.

J'ai le plaisir de vous adresser ci-joint des éléments de réponse qui éclaireront, je l'espère, votre travail pour répondre aux nouveaux enjeux territoriaux et environnementaux qui attendent les SCOT.

Je me permets de saisir cette occasion pour vous remercier d'associer les élus de la Région à vos réflexions et vous proposer en retour de figurer comme « SCOT pilote » dans le cadre de la nouvelle Plateforme Régionale du Foncier en Alsace et de la consommation des espaces (PREFACE) que j'ai mis en place avec le Préfet de Région, pour inviter l'ensemble des acteurs de l'aménagement à concourir à un grand objectif mobilisateur de réduction de la consommation des espaces naturels, forestiers et agricoles d'ici 2020 dans le cadre du Grenelle de l'Environnement.

Justin VOGEL, Vice-Président de la Région en charge de PREFACE et du partenariat CIGAL, se tient à mes côtés pour vous accompagner dans vos démarches et tracer des perspectives d'échanges et de travail conjointes.

Dans cette attente, veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Très cordialement

Philippe RICHERT

Président du Conseil Régional

6 ANS D'APPLICATION SUR LE TERRITOIRE. VERS UN BILAN ET DES PERSPECTIVES ?

Question 1

Le SCOTERS se comprend et s'applique à la lumière de son scénario démographique. Celui-ci est tendanciel et prévoit une croissance régulière de + 0,8% par an sur 10 ans soit 650 000 habitants sur son territoire d'ici 2016.

C'est sur cette hypothèse que reposent bon nombre de ses orientations, comme par exemple produire 4000 logements par an. On voit donc bien l'enjeu d'évaluer ce scénario.

Quelle est votre approche de la question démographique à l'échelle de l'Alsace ? Comment appréhendez-vous la place du SCOTERS dans la dynamique démographique régionale ?

Réponse

La question démographique, au coeur des scénarii classiques des politiques publiques, demande aujourd'hui à être plus systématiquement confrontée au cycle et au modèle économique de croissance d'un territoire, aux enjeux de biodiversité et à l'accompagnement des changements climatiques.

Elle doit être également repositionnée à l'aune de la grande échelle. Elle relève, ce faisant, autant des dynamiques dont il faut prendre acte (la population alsacienne dépassera les 2 millions d'habitants d'ici 2030 d'après l'INSEE, avec un infléchissement du solde migratoire due à une baisse d'attractivité économique) que de l'éthique : *doit-on, faut-il et comment composer avec une telle tonicité démographique sur un territoire géographique limité, la région Alsace ? Doit-on, faut-il et comment partager les enjeux de rééquilibrage démographique et de régulation des tensions foncières sur les marchés au niveau de la Région Métropolitaine du Rhin Supérieur ?*

Il convient, en tout état de cause dans le cadre des SCOT, d'éclairer les tendances démographiques à la lumière de nouvelles questions au rang desquelles la santé publique, les ressources énergétiques et économies de production et de consommation, les changements climatiques, la question de l' « autosuffisance », la place de la nature, mais également la structure économique en jeu et ses équilibres ou déséquilibres (poids relatif de l'économie résidentielle, désindustrialisation...). Un travail d'investigation serait à mener en ce sens. On pourra également s'appuyer sur le Schéma Régional Air Energie Climat co-piloté par l'Etat et la Région (SRAEC) dont une version est aujourd'hui en consultation (cf. lien <http://www.alsace.developpement-durable.gouv.fr/ouverture-de-laconsultation-a1441.html>)

En termes d'équilibre global, de cohérence territoriale et de compétitivité, le territoire du SCOTERS et, en son sein singulièrement l'agglomération de Strasbourg, doit recouvrer à l'échelle régionale un rôle moteur en matière d'attractivité résidentielle et économique. De la même manière, le SCOT de la Région Mulhousienne qui entrera également prochainement dans une phase de révision devra être conforté dans son rôle d'interface avec le Sud Alsace et le pôle bâlois pour surmonter la « déprise » résidentielle et démographique de la deuxième agglomération mulhousienne.

Question 2

La question démographique est intimement liée à l'ambition économique d'un territoire. Le SCOTERS aborde la question du développement économique par une approche essentiellement foncière. Il hiérarchise le type de zones, les calibre en terme d'envergure et les localise sur le territoire. Au-delà de la dimension foncière, le document explicite peu la question d'une stratégie de développement économique : complémentarité / spécialisation des zones d'activités, synergie des compétences, potentiel d'innovation et de rayonnement, pôles de compétitivité ou d'excellence...

Quelle est votre analyse de cette question au regard de la politique de développement économique portée par la région Alsace ?

Réponse

La politique de développement économique portée par la Région Alsace est axée sur le développement de filières, les outils de financement et une veille sur les secteurs, métiers et l'orientation, adossée au dispositif de formation professionnelle. En l'absence de SRADT ou de prospective régionale récente sur les forces et faiblesses de grands territoires (les 10 Pays plus la Région de Strasbourg), il est difficile de répondre à cette question. A noter toutefois que l'Agence Territoriale de Strasbourg de la Région a réalisé un important travail de diagnostic en données 2009/2010 (contact : mireille.barbe@region-alsace.eu). La Région accompagnera bien entendu le SCOTERS dans ses réflexions et objectifs à la fois ambitieux et qualitatifs, en tant que SCOT moteur. Il paraît indispensable que la question du développement du territoire ne soit en effet plus abordée sous l'angle du « zoning » et des seuls besoins fonciers en zones d'activité (ou alors, le SCOT doit se montrer conséquent et précis à partir de ratios pertinents de type nb d'hectares/typologie d'emplois, nb d'hectares supplémentaire / emplois supplémentaires créé, part des emplois en tissu urbain mixte), et que des objectifs soient fixés en « économie réelle », sur la base d'un diagnostic qui pourrait être établi, en l'espèce, au niveau du projet d'agglomération/ ECOCITE de la CUS à partir de la capitalisation des éléments disponibles, avec cette limite que le SCOT ne peut pas jouer tous les rôles en la matière.

Le développement économique n'a pas à être obligatoirement traité sous tous les aspects par un SCOT et doit être directement connecté aux autres enjeux (à partir d'un diagnostic refondé du socle de ressources énergétiques et des sensibilités environnementales). Il s'agirait en effet de passer d'une réflexion en termes de croissance de population à une réflexion en termes de stratégie d'accueil en fonction des sensibilités environnementales et énergétiques du territoire et de son degré de dépendance aux énergies fossiles. Un SCOT peut prendre le parti d'approfondir un aspect (ex. les activités économiques liés à l'agriculture ; la résorption et requalification des friches commerciales ; la promotion de parcs urbains d'activités nouvelle génération plus denses et plus innovants, en lien avec l'accessibilité numérique etc.).

Le SCOT n'est, en la matière, qu'un maillon dans le cadre d'une chaîne d'acteurs et d'outils dont, par exemple, un établissement public d'aménagement adossé à des grands concours d'architectes, pour rendre lisibles et mettre en scène les activités économiques au sein du système urbain (campus, grappe d'innovations et services générés). Il pourrait très bien être envisagé que la révision du SCOT soit stimulée par la réalisation préalable de grands projets, qui viendront l'inspirer et l'alimenter (dans le cadre d'ECOCITE ?), dans un dynamique ascendante, en connexion avec les besoins réels du territoire.

Question 3

Le SCOTERS approche le développement urbain en définissant une armature urbaine. Elle s'appuie sur le « cœur métropolitain » (Strasbourg et sa première couronne), les pôles d'emplois et de services, les 9 bourgs-centres et les communes qui bénéficient / bénéficieront de points de transport en commun intensif (Gares, arrêts du TSPO).

Après presque 6 ans d'application, comment percevez-vous cette armature urbaine ? Par exemple : quid du statut de Brumath et d'Erstein ? Comment analysez-vous l'armature urbaine au regard des dispositifs des SCoT voisins ?

Réponse

L'armature urbaine de ce SCOT d'agglomération présente, du point de vue « régional », la caractéristique de ne pas comporter de niveau 2 « ville moyenne » et, par construction, de ne pas inclure la répartition des rôles avec les villes moyennes bas-rhinoises, et singulièrement Molsheim qui est devenu un pôle attractif spécifique en matière d'emplois, quand bien même ces villes moyennes ne relèvent pas de son périmètre. Il en résulte un différentiel très/trop élevé entre la CUS et les bourgs-centres, qui requiert toute l'attention en termes d'anticipations, dans la mesure où des opérations de développement tendant à combler ce différentiel pourraient s'avérer collectivement difficiles à maîtriser si les objectifs à venir sont bien une meilleure structuration du périurbain, une régulation plus stricte de la consommation foncière et la constitution d'un pôle métropolitain relié à des réseaux qui excèdent largement le territoire du SCOT.

En données BDOCS-CIGAL sur la période 2000/2008, 8 % des mutations des surfaces agricoles en artificialisées ont été le fait des niveaux intermédiaires de Brumath et d'Erstein, contre 45 % au sein de la CUS, 15 % au niveau des bourgs-centres et 32 % aux niveaux des petites communes.

Dans une vision « supraSCOT », la question de l'armature urbaine du SCOTERS devrait être traitée à partir d'un tronc commun dont se doterait l'INTERSCOT, comme les 7 SCOT de la région métropolitaine lyonnaise qui ont accepté de réévaluer leur rôle et objectifs sur la base d'un nouveau diagnostic solidaire. Parmi les conditions à réunir, ce pourrait être à la CUS-métropole, forte de ses liens avec Mulhouse dans le cadre du nouveau pôle métropolitain de donner le « coup d'envoi » et la mise sur agenda politique (cf. le parallélisme, toute proportion gardée, avec les synergies entre Lyon et Saint-Etienne).

La plateforme régionale du foncier PREFACE, initiée par le Président de la Région et le Préfet de Région dans le cadre du Comité de Suivi du Grenelle de l'Environnement en Alsace, et co-animée par Justin VOGEL, Vice-Président de la Région, et Michel GUERY, DREAL Adjoint, va pour sa part, va tenter d'y contribuer lors des deux prochains COPIL. Elle mettra en place deux ateliers de travail « cadrage régional » et « scénarii de consommation d'espaces » au printemps 2012, pour proposer aux SCOT intéressés un cadre de réflexion et de mobilisation.

Question 4

L'armature urbaine, combinée avec la question de l'articulation du développement urbain et des transports en commun, est la clé pour répartir l'effort de développement urbain.

Quel est votre regard sur ce dispositif après 5 ans d'application (aspects réglementaires et opérationnels)?

Réponse

Au moyen de sources comme SITADEL à partir de périmètres définis (300 m, par ex. autour d'un arrêt), le bilan peut être fait de la part des logements situés à proximité des gares et arrêts, en considérant également les arrêts de rabattement pluri-communaux. Le même travail devrait être fait pour les services et implantations d'activités, ainsi que pour le repérage du rythme ou de la dynamique de restructuration des quartiers-gares.

La Région souhaite qu'à l'occasion d'une révision, une typologie des vocations des gares et communes-gares, ainsi que les logiques de rabattements soient réétudiées et actualisées ([cf. guide d'attendus de la Région dans le cadre de ses aides aux SCOT](#)).

Les Services de la Région sont associés par ailleurs à une démarche exploratoire nouvelle pilotée par le Conseil Général du Bas-Rhin qui concerne l'ouest du SCOTERS pour articuler une ligne de transports en commun structurante, le TSPO, à des projets d'aménagement cohérents.

Question 5

Le principe d'articulation entre urbanisme et transports, défendu par le SCOTERS sort renforcé par la loi Grenelle 2. Néanmoins, l'application sur le terrain des orientations du SCOTERS conduit les élus à formuler une critique du dispositif du SCOTERS, qui peut se résumer de la manière suivante :

- Le SCOTERS ne considère comme transport en commun structurant que les lignes de transports en site propres (TSPO, fer).
- Ce faisant il n'aborde que la connexion à Strasbourg et gomme ou méconnaît la dynamique des bassins de vie.

Même si les échanges sont forts avec Strasbourg et la CUS, tout ne peut se mesurer à l'aune de la question de l'accessibilité au coeur métropolitain

En tant qu'AOT, mais aussi en tant que partenaire technique et financier des territoires sur certains projets, comment analysez-vous cette critique du territoire vers le SCOTERS ? Quelles pistes de réflexion voyez-vous pour répondre à cette demande, tant au niveau de la planification, que des actions ?

Réponse

La Région en a pleinement conscience, même si elle n'est pas en première ligne sur la desserte fine des bassins de vie, puisqu'elle statue sur des lignes ferroviaires (ou des lignes de substitution de type bus SNCF, BHNS) structurantes et rentables à l'échelle de grands bassins d'emplois et de déplacements, en lien avec la chaîne intermodale (du TAD jusqu'au rabattement bus du Conseil

Général du Bas-Rhin, en passant par la facilitation des circulations douces).

La Région encourage, à ce titre, au travers de ses aides, des projets en secteurs gare autour de la notion de nouvelles centralités de service. Toute réflexion sur l'articulation TC/urbanisation peut être ainsi encouragée financièrement soit au titre des Programmes d'aménagement de gares, soit au titre des projets globaux d'aménagement (de niveau communal ou intercommunal) ou des projets de rang Pays (dans le cadre des Conventions Intégrées de Développement Durable).

Des outils comme des « tours de table » autour de lignes de transports stratégiques en binôme avec les AOT sont facilitateurs d'une telle connexion entre lignes structurantes, bassins de vie desservis et urbanisme durable.

L'initiative du Conseil Général du Bas-Rhin autour du TSPO et de ses ramifications vers des bourgs centre en capacité d'accueillir des équipements de centralité comme Truchtersheim, devrait apporter des éléments en ce sens.

Question 6

« Articuler transport et urbanisme » est un principe qui donne parfois lieu à des débats du type « qui de la poule et de l'oeuf ... ». Néanmoins il pose au moins trois familles de questions :

- La question de la coordination du temps long de la planification et de la production de la ville, avec le temps court de l'exploitation d'un réseau de transport.
- La question de la capacité des acteurs de l'urbanisme à s'engager très en amont des projets sur un niveau de production, une intensité urbaine (un nombre de logements par exemple) de manière à être identifié et donc pris en compte par les exploitants des services de transports.
- La question de l'accompagnement urbain, des mesures de cohérence qui facilitent le rapport entre opérations d'urbanisme et services de transport (connexion aux pistes cyclables, aménités urbaines etc.).

Quelles sont, selon vous, les pistes de réflexion réglementaires et/ou opérationnelles pour surmonter ces difficultés ?

Réponse

Une partie des pistes de réponses sont données dans les sous-questions du questionnaire qui nous est soumis. En lien avec la question précédente et sous réserve d'une concertation avec les Autorités Organisatrices de Transport, le SCOTERS pourrait, par exemple, affirmer plus fortement dans ses futurs objectifs que la planification des transports collectifs (extensions de tram, requalification de voiries pour du transport en site propre, plan vélos etc .) devrait servir de base au développement de l'agglomération et des centralités secondaires. Il pourrait flécher prioritairement la création ou l'optimisation de ZA desservies par les transports en commun et proposant une offre de services de mobilité vers la zone et dans la zone. A signaler : tout un arsenal d'outils et d'exemples pour surmonter les difficultés est disponible au CERTU (fiches « ville des courtes distances » www.lesentretiensducertu.fr).

S'agissant des secteurs hors agglomération ou « bassins de vie », un des outils stratégiques qui commence à être utilisé est de favoriser des plans intercommunaux (voire supra) de pacification ou modération du trafic automobile (en introduisant systématiquement des zones 30 et zones de rencontres sur des segments pertinents de la traversée des bourgs-centre), et en réduisant la vitesse sur les RD (90-> 70 km/h), tant il est avéré que les infrastructures rapides (de type VLIO, GCO) disqualifient les déplacements de proximité (cf. études du GART, du CERTU etc .). Cette entrée est l'occasion de repartir des besoins de la population (cadre de vie, sécurité, animation), de repenser la hiérarchie des voies, le recalibrage viaire, le redimensionnement du stationnement et de restructurer

les espaces publics, afin de dissuader la circulation automobile d'une part, de sécuriser les TC et les modes actifs vers des pôles de rabattements plurimodaux d'autre part. Cela passe par une mobilisation d'ampleur, l'animation des concertations avec la population, les commerçants. Cf. initiative des élus de la Communauté de Communes Erdre et Gesvres dans le cadre du SCOT de la Métropole Nantes-Saint-Nazaire, avec l'appui de l'Agence d'Urbanisme <http://www.scot-metropole-nantes-saint-nazaire.fr/>.

Pour autant, les outils (souvent efficaces) ne remplacent pas la stratégie et les prises d'initiatives. Là encore, les initiatives doivent être encouragées, suscitées sur le terrain, sur la base de « bonnes pratiques » et dans une logique participative.

Question 7

Le SCOTERS reconnaît aux communes desservies par un point de transport en commun intensif (transports en commun en site propre) une responsabilité en termes de développement de l'habitat.

Les rencontres de terrain menées par le Syndicat mixte ont néanmoins fait émerger la remarque suivante : les gares sont des éléments structurants et rayonnants à l'échelle des bassins de vie, dont l'aménagement, le financement, l'organisation des rabattements... devraient être discutés à l'échelle du bassin de vie / de l'intercommunalité. Quelle est votre perception de cette remarque importante formulée par les territoires ?

Réponse

La Région est en phase avec ce principe de repositionnement des échanges autour des objectifs stratégiques partagés au sein des intercommunalités et entre les intercommunalités, tel que proposé par les instances du SCOTERS.

La pédagogie que pourrait déployer le SCOTERS devrait être adaptée aux différents contextes territoriaux, en mettant au point les bons éléments de langage et messages, à partir de l'enquête-ménages déplacements de 2009 notamment : s'il est vrai qu'une partie prédominante des actifs (en particulier de la grande couronne ouest) travaillent dans la CUS, le périurbain est en voie de structuration autour de beaux projets de vie, d'animation et de services, puisque tout aussi bien une part significative des actifs vont travailler dans l'une des communes périurbaines voisines : dans cette optique, aucun acteur n'a « le dessus » si l'on peut dire, car un projet « gare » concerne par définition plusieurs territoires, dans un jeu de négociation à parité en « inter-territorialité », ce qui pourrait (re)mettre à parité la CUS, les bourgs-centre et les grandes AOT. Cela nécessite une nouvelle ingénierie de projet (telle que développée à l'heure actuelle par la filiale « gares et connexions » de la SNCF).

Question 8

Au delà de l'ambition économique et démographique du territoire, la question de l'organisation territoriale est prégnante : où accueillerons-nous les futurs habitants de demain : dans le cœur métropolitain (Strasbourg et la CUS), ou sur l'ensemble du territoire alsacien ? Quelle est votre perception de la critique formulée par les territoires, qui consiste à dire que le développement de l'habitat est l'affaire de toutes les communes et pas seulement du « haut » de l'armature urbaine ?

Réponse

L'habitat est l'affaire de toutes les communes, mais toutes les communes ne peuvent pas se

développer de la même manière et au même niveau (a fortiori dans le cadre du Grenelle de l'Environnement).

Le ciblage sur les premiers niveaux de l'armature (avec cette réserve que le niveau 2 est absent du territoire du SCOTERS) doit être maintenu, dans la mesure où les villages de moins de 3000 habitants assument aujourd'hui encore la majorité de la construction neuve et génèrent de ce fait un éparpillement du foncier d'habitat (d'après l'Observatoire foncier de l'ADEUS).

Les densités villageoises, plus élevées, doivent être d'une part associées à des formes urbaines adaptées et non à des produits standard comme les collectifs de ville, d'autre part à des propositions alternatives et différenciées de développement maîtrisé et modéré, en lien avec leurs contextes, ambiances, atouts et savoir-faire.

Dans le cas du SCOTERS, Strasbourg-CUS devrait, pour sa part, clairement confirmer son effort pour recouvrer des marges de manoeuvre foncières, accueillir et fixer les habitants, les familles constituées et les cadres.

Question 9

L'enjeu de cohérence territoriale à l'échelle de la région Alsace passe certainement par le rapport agglomération strasbourgeoise - SCOTERS - Région. La CUS travaille par ailleurs à la constitution d'un pôle métropolitain avec Mulhouse.

Quels sont d'après vous les sujets essentiels pour aborder ces questions de cohérence territoriale ? Quel est le rôle de l'InterSCoT et de l'entreSCoT sur ces questions ?

Réponse

Cette question demande à être posée à un niveau stratégique à l'ensemble des grands « donneurs d'ordre ». La question de la cohérence territoriale et de l'articulation des échelles est majeure et concerne bien entendu le rôle de la collectivité régionale au premier plan.

La Région a salué la constitution du pôle métropolitain avec Mulhouse et encourage le rôle, non pas d'un *entre-SCOT* mais bien d'un INTERSCOT qui commence à jouer un rôle constructif d'interpellation et d'association de la Région et du Conseil Général (cf. question n°3). L' INTERSCOT est l'interlocuteur indiqué d'une vision « supra- SCOT », qui reste à construire aujourd'hui en partenariat avec l'Etat, pour assurer le lien entre les différentes démarches partenariales en cours PREFACE-SRCE-SRAEC.

Question 10

Avec le Grenelle 2, le Document d'Aménagement Commercial (DAC) devient une pièce obligatoire du SCoT. Il s'agit de répondre, à travers ce document, tout autant à des objectifs :

- de développement économique et de rayonnement ;
- d'équilibre et de cohérence entre armature urbaine et armature commerciale ;
- de développement durable : ressource foncière, intégration paysagère, déplacements...
- de fonctions de proximité.

Mais la question de l'aménagement commercial ne peut se résumer à une approche SCoT par SCoT, au risque de créer des disparités réglementaires et potentiellement des déséquilibres importants entre les territoires.

Comment assurer une cohérence à plus grande échelle ? Quel est votre position quant à la possibilité d'un cadrage régional sur ce sujet ?

Réponse

La Région a renforcé son appui financier aux SCOT pour leur révision et leur mise en oeuvre, en leur donnant la possibilité de s'outiller davantage et d'approfondir des thématiques prioritaires pour la Région, dont **le développement des activités économiques et commerciales** en lien avec les enjeux air-climat-énergie et l'accessibilité numérique.

Elle encourage également leur mobilisation au travers de leur participation aux études lancées par les Pays et leur association à des démarches de concertation régionale telles que d'une part, le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (**SRCE**) et d'autre part, la Plateforme régionale d'observation et d'échanges co-initiée par la Région et l'Etat sur la consommation des espaces (**PREFACE**), qui a vocation à développer une vision partagée des dynamiques d'occupation des sols, y compris pour les activités économiques et commerciales, et à permettre la construction d'un cap collectif réaliste et territorialisé de limitation de la consommation d'espaces en Alsace, - l'enjeu étant *in fine* de favoriser l'optimisation et la coordination des leviers d'action mobilisables pour une gestion économe de l'espace.

La question de l'urbanisme commercial ne peut être dissociée de celui du foncier économique en général, la Région appelant ses partenaires à travailler sur son évolution dans le cadre de PREFACE (attache est d'ores et déjà prise avec la CCI du Bas-Rhin). Il pourrait être à l'issue proposé aux SCOT un « document régional de cadrage » rappelant les bons principes d'aménagement et rendant attentif aux nouvelles zones d'emplois, secteurs d'attractivité et aux « zones sensibles intermédiaires » *i.e* inter-SCOT, comme contribution prospective à verser au débat, assortie de cartes très lisibles.

Question 11

La question du chiffrage - et donc du calibrage de la consommation foncière - est du ressort des SCoT. Aujourd'hui, cette question de l'usage rationnel du foncier est transversale à de nombreuses orientations du SCOTERS. Celui-ci est rédigé de manière à garantir des orientations de fond mais sans chercher à quantifier ou à nommer des objectifs.

D'après votre expérience du SCOTERS, quels sont les avantages du système actuel (qui laisse la place à l'interprétation et à l'ajustement de terrain) ? Quelles sont ses faiblesses ? Avez-vous des préconisations ou des conseils pour que le passage à des objectifs chiffrés se fasse dans des conditions optimum ?

Réponse

Le système actuel n'est efficace que dans la mesure où il génère de l'« autocontrôle » grâce à une

régulation (type commission d'arbitrage « compatibilité PLU » des élus du SCOTERS) et à un accompagnement pédagogique et de l'ingénierie d'accompagnement (par l'ADEUS, le CAUE 67, l'EPFL...).

La nouvelle orientation impulsée par le groupe foncier du SCOTERS est pertinente, à savoir le repositionnement de cet enjeu au niveau intercommunal (optimisé suite à la fusion de certaines communautés de communes) et la recherche d'un consensus sur les indicateurs avant la fixation de valeurs chiffrées. Les défis sont à présent de deux ordres : l'acceptation d'un rôle ambitieux pour la CUS ; l'inscription dans un cap global qui soit lui-même compatible avec un cap régional.

Le passage à des objectifs chiffrés doit être étayé par un diagnostic le plus actualisé possible sur la période 2007-2010. Il doit également introduire des modulations selon un autre « filtre » d'analyse qui serait celui, à notre sens, des contextes périurbains différents en fonction des logiques d'interdépendances de pôle à pôle habitat/emplois : l'agglomération et le périurbain dense (quel périmètre partagé ?), le périurbain localiste (ou autocentré) (quel bourg-centre incontesté, sur quel périmètre vécu reconnu ?), le périurbain polycentrique avec une problématique accentuée de maîtrise des déplacements.

Question 12

La question du chiffrage des objectifs de consommation foncière ne peut se raisonner uniquement à l'échelle du SCOTERS.

Dans un contexte national qui vise à une division par deux de la consommation foncière, comment apprécier et relativiser les responsabilités des SCoT alsaciens ? Avez-vous un cadrage à nous communiquer sur ce sujet ?

Réponse

C'est l'objet de la plate-forme d'observation et d'échanges PREFACE que de construire un cadrage (et non simplement de le « communiquer ») : PREFACE n'a pas une vocation prescriptive de fixation d'objectifs par SCOT ; il s'agit d'une co-construction, d'un travail partenarial par excellence qui ne peut se faire sans l'acceptation et la mobilisation des partenaires, et en particulier des élus des SCOT. Le SCOTERS s'inscrit d'ores et déjà dans cette perspective, - ce que les élus de la Commission « Développement des Territoires » ont au demeurant souhaité encourager dans l'aide régionale à la mise en oeuvre 2012.

L'effort de consommation plus économe doit être collectif et systématique sur l'ensemble de la région, mais il ne peut être envisagé au même degré ni de la même façon d'un territoire à l'autre. Un tel effort doit être contextualisé et envisagé en fonction d'une « triangulaire » entre trois enjeux qui se dégagent pour le SCOTERS : l'attractivité résidentielle et économique métropolitaine, la valorisation des atouts agricoles et de biodiversité, et la haute performance de l'accessibilité TC, sur la base d'un diagnostic actualisé et enrichi en données nouvelles.

S'agissant des évolutions récentes (2008/2000) en données BDOCS-CIGAL, le SCOTERS affiche de par sa taille et le rôle de la CUS une progression de 120 ha/an sur la période représentant l'évolution la plus élevée (en volume de surfaces), à nuancer par un taux de 4, 5 % légèrement inférieur au taux d'évolution moyen régional (en rythme d'artificialisation). L'artificialisation est le fait majoritairement de l'augmentation des grandes emprises (zones d'activité, grands bâtiments d'activités, infrastructures inter-urbaines, gravières exploitées hors plan d'eau, ports ...), soit 54 % contre 39 % pour l'habitat, ce

qui le distingue des autres SCOT. Au sein de la CUS, sur les 641 hectares qui ont muté sur la période vers l'artificialisé ou à l'intérieur des espaces artificialisés (renouvellement urbain), seuls 20% ont muté en habitat. A l'inverse, dans les niveaux inférieurs de l'armature urbaine du SCOTERS, parmi les 346 hectares qui ont muté sur la période vers l'artificialisé, les mutations en faveur de l'habitat représente 48 % (et 44% pour les grandes emprises). Le SCOTERS comporte la plus forte proportion de terres agricoles en 2008, et donc la plus forte proportion de terres agricoles sous pression. Enfin, si 35 % du territoire est en zones humides, la proportion de ZDH en surfaces artificialisés n'est pas supérieure à la moyenne régionale.

Question 13

Le Grenelle 2 renforce également les objectifs des SCoT en matière d'environnement et de biodiversité. Le SCOTERS intègre d'ores et déjà la trame verte et bleue régionale élaborée par la Région Alsace en 2003.

Quelle est votre analyse de la prise en compte de la trame verte et bleue par le document ? Quels en sont ses atouts, ses difficultés ?

Réponse

Du point de vue de la Région, le SCOTERS combine en l'état actuel au moins 9 des 13 critères dont la combinaison créerait les conditions d'une traduction opérationnelle de la trame verte et bleue : étude zoomée, distinction entre maintien et restauration des continuités, priorisation des noyaux, fléchage des corridors, mobilisation des milieux associés, intégration de la nature en milieu urbain, repères chiffrés, interfaces avec les infrastructures, distinction d'espèces(cf. état des lieux qui a été présenté aux SCOT).

Il reste à optimiser cette prise en compte dans le cadre réactualisé du SRCE, notamment en matière d'indicateurs de suivi et d'outils d'animation pédagogique que le SCOT peut soit proposer (groupe de travail partenarial, visites, simulation avec des communes pilotes), soit déléguer (ex. charte de l'agriculture périurbaine).

La traduction du SRCE alimentée par les retours de terrain et des SCOT sera facilitée par un guide opérationnel.

Question 14

La région Alsace travaille à l'actualisation de la trame verte et bleue régionale, dans le cadre de l'élaboration du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE). Les SCoT devront prendre en compte ce nouveau document.

L'enjeu pour les SCoT est donc d'intégrer le SRCE et son « diagnostic fin » du territoire, tout en en laissant la souplesse nécessaire aux communes dans l'appréciation des enjeux sur leur territoire. Ceci dans l'optique de respecter au mieux la « nature » du SCoT, qui est un document d'orientations.

Au delà de l'intégration de la nouvelle trame verte et bleue dans les SCoT, le SRCE soulève une question de gouvernance et de mise en oeuvre. Comment travailler à la traduction quotidienne des orientations dans les documents d'urbanisme ou au travers des projets des communes ? Il s'agit de réfléchir à un système de gouvernance, permettant d'échanger et de

partager une analyse technique, environnementale et urbaine autour des projets et documents d'urbanisme. Quelle est votre approche de cette question et comment cette gouvernance peut-elle s'envisager ?

Réponses 14+ 15

La Région a reconduit son dispositif d'aide aux projets de trame verte et bleue et lancé également un appel à projet « trame verte en milieu urbain » qui propose le concours d'un bureau d'étude en accompagnement.

Les Services pourront mettre à disposition le nombre et le type de projets de maintien ou restauration de la trame verte soutenus dans le cadre de ses aides sur le territoire du SCOTERS. Votre contact : christian.dronneau@region-alsace.eu poste 6762 Enfin, le dispositif aval du SCRCE va être conçu pour diffuser et valoriser les outils d'animation existants (plans paysagers, ZAC, PGDR, conventions d'objectif avec la profession agricole...) ou en expérimenter de nouveaux à la demande des élus et des acteurs intéressés.

Question 15

Toujours sur la question de la trame verte et bleue régionale, les rencontres de terrain ont souligné tout l'enjeu et la difficulté de sa mise en oeuvre. Au delà de la prise en compte de la trame verte et bleue dans les documents d'urbanisme : servitudes de recul, protection de certains espaces... la question souvent évoquée est de savoir comment contribuer concrètement à la création de corridors et continuités, comment lutter contre la destruction de certains espaces ou boisements...

Quelle est votre analyse de cette remarque formulée dans quasiment toutes les rencontres intercommunales ? Pouvez-vous nous indiquer combien de communes du SCOTERS ont bénéficié d'un contrat de création / restauration d'une trame verte, dans le cadre des aides régionales ? Cf. ci-dessus

Question 16

Le numérique est une condition du développement économique, résidentiel et d'accès à la culture. Le schéma directeur territorial d'aménagement numérique (SDTAN) élaboré en partenariat avec la région Alsace et le département du Haut-Rhin doit permettre de donner un cap et un plan d'actions pour la couverture numérique de notre territoire. Parallèlement, le Grenelle fait du développement du numérique une nouvelle priorité pour les SCoT.

Comment le SCOTERS peut-il, en termes de planification, prendre en compte cette composante de l'aménagement du territoire ?

Réponse

Le SDTAN n'est pas un document prescriptif opposable directement aux SCOT, mais un cadre incitatif posant les principes, critères et moyens chiffrés de couverture en haut et très haut débit, à

partir d'un état des lieux régional, pour une programmation optimale.

Pour leur part, les SCOT doivent « *déterminer les conditions permettant d'assurer, dans le respect des objectifs de développement durable,(...) la diversité des fonctions urbaines et rurales(...),en tenant compte des objectifs de(...)développement des communications électroniques,(...)* » (art. L.121-1, Loi Grenelle II), mais ne peuvent pas, par exemple, conditionner l'ouverture de nouvelles zones d'activités ou urbaines à l'accessibilité numérique¹. Ce que les SCOT peuvent faire :

- collecter des éléments de diagnostic plus fins ;
- rappeler dans le PADD la nécessité d'une cohérence du déploiement des réseaux avec l'implantation des grands équipements et déterminer des secteurs préférentiels à couvrir ;
- recommander un phasage en fonction de la hiérarchie des pôles urbains et des zones d'activité.

Ce que la Région peut attendre des SCOT :

- une sensibilisation de leurs élus dans le cadre de leurs projets de réseaux et d'aménagement ;
- une participation aux études territorialisées plus fines à venir.

Question 17

La question de l'équipement des territoires est également renvoyée aux SCoT par la loi Grenelle 2. Il s'agit sans doute d'une opportunité pour questionner les modalités de diffusion des équipements sur les territoires, leur rôle dans l'animation des bassins de vies. C'est aussi une question d'équilibre entre territoires et de juste mobilisation des moyens publics.

¹ Ce sont, au demeurant, les variables d'accessibilité en transports collectifs, de prise en compte des sensibilités environnementales et de polarisation des fonctions sur les niveaux principaux d'armature urbaine qui restent discriminantes en équipement et aménagement du territoire, dans le cadre d'un SCOT.

Quel est votre regard sur le maillage des territoires par les équipements structurants ? Quelle est votre analyse de la situation au regard de l'armature urbaine proposée par le SCOTERS et de l'attente des acteurs locaux qui souhaitent une meilleure prise en compte des logiques de bassin de vie ? Comment le SCOTERS peut-il, en termes de planification, prendre en compte cette composante de l'aménagement du territoire ?

Réponse

La logique des bassins de vie doit être bien entendue prise en compte sans être surévaluée. Les logiques de bassin de vie demandent à être redéfinies pour répondre à cette question et revisitées à la lumière des mobilités et des interdépendances (emplois, commerces, services).

La hiérarchie des équipements en fonction des niveaux d'armature urbaine et leur localisation préférentielle relève du rôle classique d'un SCOT et donc à la portée du SCOTERS, s'il s'appuie davantage sur les compétences de gestion de la communauté urbaine, sous condition d'un diagnostic de qualité actualisé sur les besoins et manques (exemple de grands équipements aqua-ludiques sur l'agglomération de Strasbourg), sur les fonctions métropolitaines et sur les besoins énergétiques

associés.

Une suggestion serait de travailler en groupe de travail 2012 sur les équipements et services autour d'un élu référent en lien avec les enjeux d'accessibilité TC, air énergie climat et très haut débit.

La Région s'est jusqu'en 2010 davantage attelée à développer le niveau d'équipements et de services des « villes moyennes » en tant que porte d'entrée du territoire et est davantage en mesure de répondre lorsqu'elle a accompagné les projets sur un territoire de Pays. Sur le territoire du SCOTERS, la Région conforte, outre ses aides à la CUS, ses aides aux polarité qui assument de fortes charges de centralité en matière de commerces de proximité, de modernisation des gares et secteurs-gare, de parkings en ouvrage (ex. d'Erstein), de pépinières et hôtel d'entreprises, d'équipements de formation (ex. plate-forme de Benfeld), de maisons de services multifonctionnelles à rayonnement de bassin de vie ou de pôles culturels (ex. Truchtersheim), de complexes sportifs etc. Une liste géolocalisée des projets accompagnés pourrait être produite (elle ne ferait sans doute pas apparaître de sous-équipement marqué). Les incitations doivent porter sur la conception et gestion mutualisée de ces équipements, proportionnées à la taille des intercommunalités et à une armature urbaine revisitée.

Question 18

Si vous deviez identifier deux sujets stratégiques pour le territoire demandant une évolution du SCOTERS, quels seraient-ils ?

Réponse

La dimension économique et métropolitaine

Le leadership de l'INTERSCOT

**POLE AMENAGEMENT DU
TERRITOIRE**
DIRECTION DU POLE
AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Strasbourg, le 15 MAR. 2012

Affaire suivie par : Christian ACKER
Chargé de mission prospective
Tél. : 03 88 76 68 61
Fax : 03 88 76 69 77
Mél. : christian.acker@cg67.fr

Monsieur Jacques BIGOT
Président du Syndicat Mixte pour
le SCOTERS
13 rue du 22 Novembre
67000 STRASBOURG

Vos réf. : Votre courrier du 25 octobre 2011

Objet : Evaluation du SCOT de la Région de Strasbourg.

Monsieur le Président,

Vous m'avez fait parvenir, dans le courrier ci-dessus référencé, un ensemble de questions relatives à l'évaluation du SCOTERS en vigueur depuis le 1^{er} juin 2006, en tenant compte des nouveaux outils développés par le Grenelle de l'Environnement.

Le Conseil Général s'associe volontiers à cette mise en perspective, de manière constructive.

Vous trouverez ci-dessous les réponses apportées à vos questions qui s'organisent en 11 thèmes et auxquelles je vous propose de répondre successivement.

Je souhaite néanmoins développer ici quelques idées sur la contribution du Conseil Général du Bas-Rhin à la prise en compte des nouvelles dynamiques qui s'imposent au territoire bas-rhinois dans son ensemble et à celui du SCOTERS en particulier.

Une question centrale est aujourd'hui celle de l'accompagnement des évolutions démographiques futures par les politiques publiques d'équipements et de services.

Le CG67 prépare à ce sujet un schéma départemental d'aménagement durable pour décliner localement les enjeux d'aménagement et de développement du territoire identifiés dans la démarche Territoires 2030 ainsi que les grandes actions d'aménagement qui en découlent. Ce schéma départemental permettra de renforcer la transversalité des politiques sectorielles du Conseil général dans les domaines des transports, des équipements, de l'habitat, de l'économie, de l'environnement, de l'aménagement numérique par exemple, et à en décliner les principaux enjeux portés par le Conseil général par territoire de SCOT.

Il aurait notamment vocation à alimenter l'élaboration ou la révision des SCOTs bas-rhinois. Il s'appuiera sur une prospective démographique infra départementale et sur une armature urbaine partagée entre les acteurs de l'aménagement du territoire.

Des diagnostics des SCOTs et plus particulièrement du SCOTERS sur les sujets relevant des compétences du CG67 permettront de définir en commun un programme cohérent d'équipements et des services au niveau pré opérationnel, et validé dans le cadre des contrats de territoire.

En outre, l'expérience réussie de communication entre le Conseil Général et le SCOTERS sur le thème du PDH pourra être reconduite sur d'autres thèmes de la planification spatiale (vieillesse, ...) dans un esprit de partage des enjeux et de mutualisation des efforts de l'action publique.

Soyez assuré, M. le Président, de la participation active du Conseil Général à la révision du SCOT de la Région de Strasbourg.

Je vous prie, Monsieur le Président, de recevoir mes meilleures salutations.

et h p a d s

Le Président,



Guy-Dominique KENNEL

PJ :

- Evaluation du SCOTERS

EVALUATION DU SCOTERS Questions du SCOTERS au Conseil Général du Bas-Rhin

1. La démographie.

Le scénario démographique sur lequel s'est appuyée la démarche du Conseil Général du Bas-Rhin, Territoire 2030, est une prolongation des tendances de la période connue la plus récente à ce moment, la période 1999-2006. Elle a abouti au chiffre de 120.000 habitants supplémentaires en 2030 pour le Bas-Rhin (INSEE, projection Omphale 2010). Ce chiffre est bien sûr plus parlant pour le chemin qu'il dessine que pour sa valeur absolue, qui reste un ordre de grandeur. Il faut d'autre part retenir que dans ce volume d'habitants nouveaux, près de 2/3 sont issus de la natalité, et que seul le dernier tiers relève d'arrivées de nouveaux ménages dans le Bas-Rhin. Selon une autre projection Omphale de l'INSEE sur la période 2006-2031, la progression de la CUS représente un tiers de celle du Bas-Rhin entre 2011 et 2031.

Les enjeux de la croissance démographique du Bas-Rhin, du SCOTERS et de la CUS notamment en ce qui concerne l'accueil des nouveaux ménages et des équipements et services qui leurs sont nécessaires, et tels qu'identifiés dans ces projections, seraient gérés au mieux dans le cadre d'une vision du développement futur des villes, villes moyennes et bourgs centres, vision adoptée par les acteurs de l'aménagement du territoire.

Le SCOTERS représente actuellement 55% de la population départementale (millésime 2008) avec près de 600.000 personnes. Ses évolutions pèseront de tout leur poids sur la démographie du Bas-Rhin.

	2008		2030		2040	
SCOTERS	597.935	54%	662.300	55%	677.200	55 %
Bas-Rhin	1.091.015	100%	1.204.000	100%	1.235.000	100%

Source : projection Omphale 2010 INSEE.

En décembre 2010, l'INSEE estimait à 120.000 habitants supplémentaires la croissance du Bas-Rhin entre 2007 et 2030 si les tendances se prolongent. Une projection de même type appliquée au périmètre du SCOTERS débouche sur une progression de 57.000 habitants supplémentaires de 2008 à 2030, mais avec un solde migratoire constamment négatif. Ainsi l'impact des sorties du territoire du SCOTERS sur le reste du Bas-Rhin, et notamment les villes moyennes, serait à hauteur de près de 800 personnes ou 200 ménages par an. Ces départs risquent de s'accroître si l'offre de logement du SCOTERS et de la CUS ne rencontre pas la demande, notamment pour les jeunes ménages. Il importe de travailler ensemble sur la régulation de la dynamique démographique.

2. La population jeune et les seniors.

Si les jeunes, adolescents et jeunes adultes, ne font pas l'objet d'une approche spécifique dans le SCOT en vigueur, ils sont néanmoins concernés par les dispositions relatives au logement, aux transports, aux activités économiques, aux équipements sportifs et culturels pour en citer les principales. Le développement d'une vision propre à la jeunesse, comme vous le suggérez, nous semblerait être une avancée positive, notamment en ce qui concerne les équipements utilisés par cette tranche de population. L'attractivité des territoires y est liée. Cette vision pourrait s'appuyer sur une analyse partagée de la desserte en équipements, aboutissant à une planification spatiale au sein du SCOT et une priorisation des projets les plus structurants dans le cadre des contrats de territoire. Une telle posture aurait l'avantage d'optimiser la localisation des équipements et des services publics au regard des perspectives démographiques et de la hiérarchie urbaine.

Ainsi pourrait se consolider une programmation négociée et partagée des équipements nécessaires aux territoires. Nous raisonnons ici pour les équipements destinés à la jeunesse ; cela reste bien entendu valable pour tous types d'équipements publics et notamment ceux concernant les personnes âgées.

3. L'armature urbaine du SCOTERS

Les bourgs-centres éligibles aux aides du Conseil Général du Bas-Rhin ont vocation à renforcer leur centralité et à accueillir prioritairement de l'habitat et les équipements et services structurants. Leur rôle gagnerait à être renforcé dans le cadre du SCOTERS, à l'échelle quotidienne des bassins de vie.

Le rôle spécifique de Brumath et d'Erstein dans la hiérarchie urbaine bas-rhinoise mérite d'être reconnu.

Brumath joue un rôle de relais entre Haguenau et Strasbourg et a un potentiel de développement (plate-forme de Mommenheim-Bernolsheim, proximité du site de Reichstett). Se pose en particulier la question de la mise en synergie de la plate-forme d'activités de Mommenheim-Bernolsheim avec celle de la raffinerie de Reichstett, qui constituera à terme un pôle de développement majeur dans le Bas-Rhin, avec le soutien du Conseil Général.

Erstein est positionnée au sud de la CUS, dispose d'un équipement de bon niveau et les coopérations se développent entre les CDC du Pays d'Erstein, de Benfeld et du Rhin. Ces communautés de communes ont vocation à voir leur coopération renforcée comme cela est déjà engagé par exemple dans le domaine de la lecture publique ou des transports à la demande.

Brumath et Erstein ont été requalifiées en villes-centres dans l'armature urbaine départementale, sur la base de leur rayonnement et de leur appartenance à une intercommunalité à fiscalité propre.

4. L'articulation du PDH et du SCOT.

Le plan départemental de l'habitat a choisi de prendre en compte l'échelle des SCOTs du Bas-Rhin pour décliner ses objectifs, en particulier sur les questions du logement des seniors, du logement locatif et de la réhabilitation de l'existant.

Le Conseil Général est prêt à présenter le PDH au comité syndical du SCOTERS afin d'alimenter sa réflexion. Les échanges à venir courant 2012 permettront de préciser les objectifs du PDH sur le territoire du SCOTERS.

Le Conseil Général accompagne d'autre part les communes sur la question du logement en apportant du conseil dans le domaine de l'urbanisme et de l'aménagement, il a également mis à disposition des maires dans les territoires un référent habitat qui les accompagne pour la définition des besoins et de la programmation dans les opérations de logements. Enfin, le SDAUH réalise des prestations d'assistance à maîtrise d'ouvrage dans le champ concurrentiel pour accompagner les collectivités dans la réalisation de leurs opérations d'aménagement et de logements. Le SCOTERS a été approuvé en juin 2006 et s'est appuyé sur des analyses démographiques de 1999. Pour le travail à venir sur le logement, il importera de prendre en compte les tendances récentes de l'évolution démographique dans le PDH et le SCOT, afin d'ajuster les objectifs d'habitat au plus près des tendances actuelles et en portant un regard particulier sur les dynamiques en cours dans les différents territoires de SCOT, et plus particulièrement sur le SCOTERS qui rassemble près de la moitié de la population bas-rhinoise.

En ce qui concerne la planification de la production de logements, il est clair que le zonage de l'Etat (zones B1, B2, C appliquées aux communes) doit s'appuyer sur la notion d'armature urbaine pour mieux cibler l'action publique du logement. Les quartiers +, qui permettent de gérer la mixité et de diversifier l'offre de logement, à l'exemple de Brumath et de Griesheim sur Souffel, peuvent également s'appuyer sur l'armature urbaine pour avoir un effet levier significatif sur le logement locatif social.

Les échanges à venir entre le SCOTERS et le CG67 courant 2012 pour le logement permettront de préciser les objectifs du CG67 sur le territoire du SCOTERS

5. Les transports et les déplacements.

Le SCOTERS en vigueur n'autorise le développement urbain que dans les secteurs « bien desservis par les transports en commun », c'est à dire ceux bénéficiant de lignes en site propre en direction de Strasbourg. Près de 45 communes sur les 140 du SCOTERS peuvent ainsi préférentiellement porter le développement du territoire du SCOT de la région de Strasbourg.

Pour les autres communes, les extensions sont réduites et doivent s'inscrire dans un développement très mesuré.

Le lien de dépendance entre le développement urbain et la présence de telles lignes en site propre radiales serait à enrichir en prenant en compte la desserte par les lignes secondaires notamment quand elles permettent un rabattement vers d'autres pôles d'emploi que ceux de l'agglomération strasbourgeoise. La réflexion pourrait également tenir compte du développement des communes qui jouent un rôle particulier au sein de bassins de vie de proximité.

Il importe d'autre part de ne pas négliger la desserte routière à partir d'infrastructures existantes de bonnes capacités ; le réseau routier départemental a en effet fait l'objet d'investissements conséquents pour l'accès aux villes et aux villages.

6. Planification et exploitation des transports

Vous relevez le décalage entre le temps long de la planification et de la production de la ville, d'une part, et le temps court de l'exploitation des réseaux de transport, d'autre part. Le Conseil Général s'appuie sur la programmation de son Schéma directeur des transports et déplacements, la démarche prospective d'aménagement et de développement autour du Transport en site propre Ouest (TSPO) qui se veut l'axe structurant de la mobilité entre le territoire du Kochersberg et l'agglomération Strasbourgeoise. Il est clair que l'organisation de la future desserte fine du territoire par les transports en commun doit être liée à des engagements opérationnels d'urbanisation du territoire pour garantir la meilleure articulation entre transport et développement de l'habitat. C'est aujourd'hui un impératif d'aménagement du territoire.

L'expérience que va engager le Conseil Général sur l'axe du TSPO pour développer l'articulation entre le TSPO et les territoires traversés, pourra être appliquée à d'autres axes de transport par la suite.

7. Les transports en commun.

Le développement des liaisons de transports en commun entre la CUS et le Sud, l'Ouest et le Nord du SCOTERS soulèvent plusieurs interrogations :

- Est-il nécessaire de prévoir un nouveau transport en site propre vers le Sud et la CDC du Rhin : la question doit être abordée en prenant en compte la densité de l'urbanisation, la desserte ferroviaire existante Strasbourg – Bâle et le rabattement vers les gares (Erstein, Benfeld)
- vers l'Ouest et la CDC du Kochersberg : les études de faisabilité du Y de Truchtersheim ont commencé pour étudier l'opportunité d'une desserte du Nord Kochersberg en parallèle ou en articulation avec le Transport en site propre Ouest (TSPO). L'enquête publique pour l'axe du TSPO est quant à elle achevée et le démarrage des travaux est prévu pour 2012-2013.

- Est-il nécessaire de prévoir un nouveau transport en site propre vers le Nord et la CDC de la Basse-Zorn : la présence de la voie ferrée entre Strasbourg et Haguenau est à prendre en compte dans la réflexion pour la desserte en transport en commun. En effet sur les 7 communes de l'intercommunalité, 4 bénéficient d'une desserte ferroviaire avec un cadencement de qualité.

En ce qui concerne la critique, adressée au SCOTERS, de ne considérer comme transport en commun structurant que les lignes en site propre sans tenir compte des déplacements à l'intérieur des bassins de vie, il faut sans doute reconsidérer le lien entre le développement urbain et la desserte par les transports en commun en reposant la question de la bonne desserte. Les lignes secondaires pourraient également être prises en compte pour une desserte permettant le développement urbain, si elles desservent les pôles d'emploi

Enfin, la concertation entre les autorités organisatrices des transports engagée sur les transports en commun pourrait s'étendre aux circulations douces, aux itinéraires cyclables, au covoiturage.

8. Les projets de liaison routière.

La liaison entre le grand contournement Ouest (GCO) et l'aéroport d'Entzheim est confrontée à la présence de milieux sensibles, du hamster, d'un futur polder dans le cadre du SAGEECE de la Bruche. Une étude de faisabilité est prévue.

Le dossier de déclaration d'utilité publique de la Voie de Liaison Intercommunale Ouest (VLIO), futur boulevard urbain, est à l'enquête publique sur la partie Sud.

La liaison routière entre le Piémont des Vosges et Lahr en Allemagne, au sud de la CUS, est pour sa part confrontée à des contraintes d'environnement très lourdes (forêt de protection notamment). Le CG67 ne s'engagera donc pas sur ce projet, conformément à sa délibération du 5 septembre 2011.

Le dossier de déclaration d'utilité publique du projet « RD1083 – Traversée de Fegersheim », est à l'enquête publique. Outre le traitement sous forme de boulevard urbain et la réalisation de protections acoustiques, les carrefours envisagés permettront d'assurer la desserte ouest d'une première tranche de 20 ha de la future plateforme départementale d'activité de Fegersheim-Lipsheim, sans problème de fonctionnement. Un aménagement léger complémentaire de l'échangeur Rodeau Sud / RN83 sera éventuellement nécessaire lors du développement complet de la zone pour garantir un fonctionnement optimal des carrefours.

9. La desserte numérique des territoires.

Le CG67 participe à l'élaboration du Schéma Directeur d'Aménagement Numérique (SDAN) en Alsace, dont les principes ont été validés en décembre 2011. Une première phase prévoit la desserte prioritaire des zones d'activités, des grandes entreprises isolées, des équipements

publics et des communes les moins bien desservies avant généralisation de la desserte à très haut débit à tous les bas-rhinois. Le SDAN sera validé en mars 2012.

L'aménagement numérique du territoire pourra notamment contribuer à limiter la progression des déplacements individuels sur le réseau routier bas-rhinois. Dans quelle mesure ? Au travers de centres de télétravail ou de solutions de travail numérique à domicile ? A quel rythme ?

En tout état de cause il participera au développement de solutions de « route intelligente » (données sur état des routes, engorgements, solutions alternatives...) voire de « transports en commun intelligents » (au-delà de la billettique : disponibilité, fréquentation, transport à la demande...), qui amélioreront la gestion des trafics sur les infrastructures en apportant anticipation et souplesse aux usagers.

L'aménagement numérique du Bas-Rhin aura également un effet levier sur l'attractivité du territoire et de ses entreprises.

10. L'économie et les zones d'activités

Le CG67 soutient la création de zones d'activités intercommunales, qui permettent de concentrer les efforts d'équipement sur les zones les plus appropriées, d'économiser le foncier et de répondre à la demande des entreprises. Le territoire du SCOTERS est à ce jour bien maillé par les zones d'activités intercommunales, moins coûteuses en investissement et fonctionnement que les zones communales.

Un diagnostic sur le maillage existant et à venir des zones d'activités du SCOTERS permettrait de clarifier les objectifs à adopter en tenant compte des questions d'accès et de coût.

Par ailleurs, les réflexions sur le développement économique pourraient être complétées par

- les questions de la complémentarité entre les plateformes départementales d'activités (notamment celles de Brumath) avec d'autres grands sites économiques (par exemple Reischtett ou le PAPE d'Erstein)
- le rôle du Port Autonome.

D'autre part, si la tertiarisation de l'économie bas-rhinoise va croissante, des réponses doivent être apportées à tous les besoins d'emploi et notamment ceux à faible niveau de qualification, en incluant l'économie sociale et solidaire.

Enfin, le soutien à l'effet métropolitain sur Strasbourg et la CUS dans le cadre du contrat triennal et du contrat de territoire de l'agglomération strasbourgeoise feront bénéficier l'ensemble du Bas-Rhin et l'Alsace d'un effet d'entraînement bénéfique.

11. Le paysage.

Le CG67 a engagé une démarche de référentiel paysager auprès des territoires. Le SCOTERS est concerné par 9 unités paysagères. Des principes sont définis comme la protection et la valorisation des paysages remarquables et des lignes de crêtes, le maintien du maillage écologique du territoire, la protection des terres agricoles et de l'agriculture péri-urbaine, des ceintures paysagères péri-urbaines. La CUS fera l'objet de réunions traitant de l'action sur le paysage durant le premier semestre 2012.

Le SCOT pourra prendre en compte ces travaux en cours du CG67, comme il a intégré la trame verte et bleue régionale.

D'un autre point de vue, le parc naturel urbain intégré dans les orientations futures du SCOTERS pourrait voir son périmètre élargi en s'appuyant sur ce référentiel paysager départemental et avec le soutien méthodologique du CG67. Ainsi le canal de la Bruche pourrait être intégré dans une coulée verte du parc naturel urbain du SCOT vers Plobsheim, en y associant la commune d'Eckbolsheim.

Réponse à la consultation
du Syndicat mixte
sur la mise en oeuvre du SCOTERS

6 ANS D'APPLICATION SUR LE TERRITOIRE DE LA CUS. VERS UN BILAN ET DES PERSPECTIVES ?

Question 1

Plusieurs démarches de planification et de prospectives récentes posent la question du poids de l'agglomération et plus particulièrement de la CUS dans le Bas-Rhin. Le SCOTERS, quant à lui, table sur un développement tendanciel de la population de son territoire. Quelle est votre vision de la question démographique ? Dans quelle mesure le développement démographique est-il d'après vous une condition du moteur de développement de la CUS et donc du SCOTERS ?

Réponse

La « taille critique » démographique d'une agglomération est le gage pour ceux qui y viennent (Entreprises, habitants) d'y trouver le plus grand choix possible en terme d'habitat, d'emplois et de services.

Le point faible actuel de la CUS est un déficit en terme de migrations, (territoire pas suffisamment attractif pour de futurs arrivants, difficulté de retenir les cadres). Ceci rejoint la question de « où on met le curseur » en terme d'attractivité (quelle ambition économique, quelles politiques sectorielles ?) socle du développement démographique.

Question 2

Le SCOTERS table sur un scénario démographique à + 0,8 % de population par an. D'autres SCOT très urbains (Bordeaux ou Lille) font, quant à eux, l'hypothèse d'un développement à + 1,6% ? Quelle est votre approche dans le cadre notamment du PLU communautaire ?

Réponse

La CUS si on suit le scénario démographique tendanciel aurait un développement démographique de + 0,3 % par an. Le scénario haut (volontariste) porte ce pourcentage à + 0,42 % .

Le chiffre de l'aire urbaine de Strasbourg (1999 / 2007) est de + 0,6 % par an.

Atteindre le 0,8 % par an est donc un objectif ambitieux.

Au-delà de ces éléments d'analyse quantitative, se pose la question de la place de la CUS dans le SCOTERS. Quelle est la part du développement (démographique, mais aussi économique) que la CUS est prête à assumer ? En fonction des objectifs politiques poursuivis au niveau de la CUS et du SCOTERS, le développement du territoire peut être envisagé selon plusieurs scénarii. La place de la deuxième couronne strasbourgeoise, tout comme celles des pôles urbains et des bourgs centre doivent être redéfinies en fonction de ces objectifs (on construit là où on peut et veut ; on vise un développement homogène sur l'ensemble du territoire ? on cherche à mailler l'ensemble du territoire du SCOTERS par rapport à des centralités renforcées au sein de la CUS et hors CUS ?). La base du débat avec les élus doit se positionner à ce niveau. L'autre volet à développer

concerne l'économie et notamment le type d'activités à développer sur le territoire : quelles sont elles ? Quels sont leurs besoins ? Faut-il spécialiser ou pas les espaces ?

Question 3

Le SCOTERS approche le développement urbain en définissant une armature urbaine. Elle s'appuie sur le « cœur métropolitain » (Strasbourg et sa première couronne) et les 9 bourgs centre. En creux, cette organisation pose la question du positionnement de la deuxième couronne de Strasbourg. Quels sont aujourd'hui, d'après vous, les enjeux du développement de la deuxième couronne ? En quoi sont-ils en adéquation ou en opposition avec le SCOTERS ?

Réponse

La deuxième couronne doit être considérée comme faisant partie de l'agglomération strasbourgeoise, donc ne plus être considérée comme « deuxième couronne ». Par contre, ces communes de la CUS devront voir leur développement étudié au regard des enjeux du cœur métropolitain, mais aussi du devenir des bourgs et villes moyennes du SCOT. Tout dépend à quoi on compare la 2^e couronne de la CUS, comment on positionne ces communes dans l'aire urbaine → développement urbain à échelles variables (la « hiérarchie des communes » au sein de la 2^e couronne, la CUS, le SCOT, l'aire urbaine).

Outre l'opportunité de renouvellement urbain au sein de Strasbourg et de la première couronne de la CUS, le potentiel de développement de la CUS se situe dans sa deuxième couronne. Les enjeux de développement y sont multiples : au même titre que les bourgs centre du SCOTERS, le rôle de nœuds de transport est à renforcer, leur offre en services et équipements est à asseoir en fonction de leur situation dans le SCOTERS, les évolutions des modes de vie doivent être intégrées dans les logiques de développement.

Question 4

L'armature urbaine, et notamment sa définition très précise du cœur métropolitain (Strasbourg et sa première couronne), ne renforce-t-elle pas le sentiment d'une différence « CUS/ hors CUS » ?

Réponse

Si, mais il y a une différence CUS/ hors CUS. La question est : quelle est la place de l'ensemble de la CUS (voir point précédent) dans le SCOT et le département ?

Au regard de leur situation, de leur connexion avec Strasbourg, la logique CUS/hors CUS paraît légitime. Par contre, elle devrait être complétée par une approche TC (proximité gare, parcours desservi) et fonctionnement de secteurs de territoire qui dépasse la seule frontière « CUS/Hors CUS ». Selon les sujets et la situation géographique des pôles d'emplois, des communes, la limite CUS/Hors CUS n'a plus automatiquement de réalité. L'échelle de réflexion du SCOTERS devrait mettre en avant cet aspect du fonctionnement du territoire.

Question 5

L'armature urbaine du SCOTERS doit se renforcer, notamment avec l'émergence de nouveaux pôles d'emplois et de services. Ces projets de pôles d'emplois et de services sont-ils (tous) identifiés dans la stratégie urbaine de la CUS ? Quelle est votre vision de ces pôles et de leur actualité (degré de concrétisation, place du commerce...) ?

Réponse

Ces « pôles d'emplois et de services » sont à revisiter en fonction du maillage des déplacements / urbanisation. Sur le principe, bonne idée, mais reste à trouver leur place dans le futur développement de la CUS au regard de projets déjà identifiés (quartier d'affaire Wacken, PII et E³, friches brassicoles...), le positionnement de ces pôles est-il toujours justifié ? Ces pôles d'emploi et de services ne sont-ils pas à rapprocher de l'armature urbaine que l'on créera sur la CUS ?

Cette question est en lien direct avec les précédentes. Au sein de la CUS, les pôles d'emplois et de services se situent tous en première couronne. Dans une logique de développement renforcé de la seconde couronne CUS et des bourgs centre, la situation des pôles d'emplois et de services serait à réinterroger.

Question 6

Existe-t-il des sujets ou des secteurs géographiques où l'articulation CUS / hors CUS revêt un enjeu particulier ? Si oui, lesquels ?

Réponse

- Plateforme de concassage ou traitements des déchets bâtiments et ménagers ?
- Grands équipements ?
- Accès au PAS (accès Nord et Sud)
- Enjeu loisirs / tourisme, plan d'eau de Plobsheim
- Accessibilité transports en commun
- Répartition habitat (plus un sujet qu'un secteur)
- Hamster / questions environnementales
- devenir des gravières
- y-a-t-il besoin d'un 3^e pont routier sur la CUS ?
- renouvellement urbain : les conditions / les objectifs
- secteurs économiques (notamment PII)

Ajouter les autres secteurs d'enjeux d'agglomération situés en frange de la CUS tels la Porte ouest, le pôle logistique de

Fegersheim, la raffinerie de Reichstett ?

Question 7

L'approche du développement économique qui figure au SCOTERS se traduit de façon réglementaire par une hiérarchisation et une répartition des zones de développement. Cette approche vous semble-t-elle suffisante pour relever les défis de l'attractivité économique qui se présentent à nous (énergie, économie durable, etc..) ? Quels sont selon vous les ingrédients d'un territoire compétitif ?

Réponse

La question de la spatialisation de l'économie reste entière.

Mutualisation des zones d'activités communales ? Quid des zones artisanales communales : 5 ha ?

- Les zones d'activités actuelles sont-elles pérennes? Ou renouvellement activités + friches industrielles ou activités.
- Le PAS est un outil majeur à conserver
- Il faut garder des secteurs à vocation industrielle (site de PETROPLUS et sa reconversion)
- C'est l'environnement social, résidentiel, environnemental qui fait aussi le territoire compétitif pour l'économie

Outre ces éléments, l'accessibilité des bassins d'emploi ainsi que le développement des services à la personne dans les ZA notamment sont des leviers à mettre en œuvre pour rendre le territoire compétitif : Attirer de nouvelles entreprises en leur proposant des services et équipements qui feront « vivre les ZA » ; maintenir et développer des emplois au cœur des villes ; avoir une politique de renouvellement des ZA volontaire...

Question 8

La CUS mène une réflexion de fond sur l'agriculture périurbaine. Quel est son regard sur les orientations du SCOTERS en la matière (essentiellement la protection des terres à forte valeur agricole) ? Comment la réflexion CUS pourrait selon vous se traduire et enrichir un nouveau SCOTERS ?

Réponse

La réflexion engagée actuellement va devoir se concrétiser dans le PLU. Selon le calendrier, le PLU pourrait être exemplaire pour le futur SCOT.....Voir les capacités règlementaires de SCOT et PLU pour le maintien et le développement de l'agriculture.

Vu les limites des documents de planification en terme de gestion culturelle, il s'agit de définir un cadre général offrant les conditions optimales pour favoriser les opportunités de développer une agriculture de proximité là où des projets émergent. Le principe de maintien et de préservation de l'agriculture sur le territoire se décline spatialement selon les objectifs de développement des élus (place de l'agriculture en seconde couronne de la CUS au regard du développement urbain ? définition d'une limite constructible à long terme ?). Une fois les grands principes actés au niveau du SCOTERS, il revient plutôt au PLU de définir les moyens mis en œuvre pour la préservation des espaces agricoles.

Par ailleurs, en matière d'agriculture, la Région se lance également dans l'élaboration d'un schéma régional « des circuits courts ? » en lien avec la Chambre d'agriculture. A suivre et essayer d'articuler les réflexions ?

Question 9

Le projet de territoire identifie des secteurs clés ou des infrastructures clés. Ce dispositif vous semble-t-il toujours d'actualité, jusqu'à quel point a-t-il été mis en œuvre ?

Exemples d'actions d'aménagement soutenues par le SCOTERS :

- la plateforme d'activité de Fegersheim ;
- le PEX et la porte ouest ;
- le GCO, la VLIO, la requalification de l'A35 et plus généralement l'organisation des

déplacements à l'échelle du SCOTERS ;

- ...

Réponse

Sur le principe, oui, il faut dire quels équipements sont nécessaires. Par contre, ne pas les figer spatialement, dire « seulement » quels seront les critères d'implantation des équipements ou aménagements envisagés, et les justifications pour leur programmation.

Question 10

L'actualité récente ou l'évolution des études et des projets font apparaître de nouveaux secteurs d'enjeux. La raffinerie de Reichstett en est un bon exemple. Y a-t-il d'autres exemples de ce type qu'il convient d'identifier ? Le SCOTERS, dans sa version actuelle est-il un frein à l'émergence de projets sur ces secteurs ? Si oui, dans quelle mesure et éventuellement à quelle échéance ?

Réponse

Le SCOTERS ne constitue pas vraiment un frein sauf sur certains points déjà identifiés : PEX, communes bien desservies, inondation - le SCOT étant plus restrictif que le SDAGE –

- plate-forme de concassage // captage d'eau

- seuil de commerces ?

Question 11

En quoi le projet de territoire et les orientations du SCOTERS sont-ils en décalage avec le projet urbain de la Ville de Strasbourg ? Y a-t-il des points d'amélioration à apporter ?

Réponse

Pas de différence entre SCOT et Strasbourg ville centre... (sauf PEX) + future adaptation à l'extension du PSMV.

Question 12

Sur la question de l'urbanisation en zone inondable, le SDAGE est intervenu après l'approbation du SCOTERS avec une approche plus complète du phénomène une posture différente en terme de traitement du risque par submersion. Comment gérez-vous la coexistence de ces deux approches et leurs traductions réglementaires ? Quels sont selon vous les points d'amélioration pour le SCOTERS sur ces sujets ?

Réponse

Il faut en effet voir les impacts du SDAGE sur le SCOT et sur le PLU...

Question de fond : le SCOTERS est plus restrictif que le SDAGE et souvent les PPRI très très restrictif ? Trop ! Comment revenir « en arrière » sur trop de principes de précaution

Sur les zones inondables il faudrait distinguer clairement (la remontée de nappe et la submersion à faible aléas par rapport aux zones soumises à des aléas forts) afin que des solutions techniques

innovantes puissent être imaginées dans ces cas pour concilier urbanisation (modérée et sous conditions) avec ces classements...Il faudrait pouvoir faire évoluer la règle du remblaiement actuellement autorisé et préférer plutôt l'adaptation typologique du bâti ou de solutions techniques visées ci-dessus.

Bref, plutôt plus de créativité archi et urbaine que plus de règles...

Remarques, commentaires et compléments

