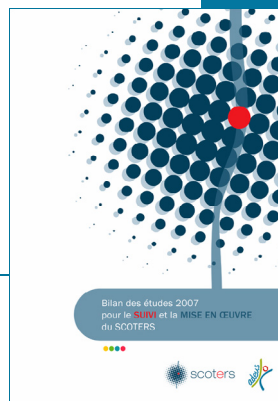


Bilan des études 2007 pour le suivi et la mise en oeuvre du SCOTERS



Ce bilan permet de dresser un état des lieux de ce qui a été mis en place au cours de l'année 2007 suite à l'approbation du Scoters l'année précédente.

LE CONTEXTE D'ETUDE

La problématique :

Valoriser l'ensemble des travaux de mise en oeuvre réalisés dans le cadre du suivi du Scoters.

Le calendrier :

Ce bilan a été réalisé en avril 2008.

La commission "articuler urbanisation et transports en commun" a poursuivi son travail concernant l'organisation urbaine et la desserte en transports en commun des communes ne disposant pas d'une gare.

Enfin, deux stammtsichs "mobiliser le foncier autour des gares" ont eu lieu à l'automne 2007.

LES PRINCIPALES CONCLUSIONS

LA MISE EN OEUVRE DU SCOTERS

Trois axes de travail ont été retenus en 2007 :

- mise en cohérence de l'urbanisation et des transports en commun sur le territoire du Scoters ;
- mise en oeuvre du volet habitat du Scoters
- approfondissement du rôle des bourgs centres comme pôles locaux de développement au sein des bassins de vie ruraux.

Ces thèmes ont donné lieu à la création de trois commissions d'élus et personnes publiques associées.

1) Articuler urbanisation et transports en commun

En 2007, la question du stationnement a été au coeur des études de l'ADEUS, que ce soit au niveau communal, intercommunal ou du Scoters.

Trois études ont ainsi été réalisées sur la demande de stationnement, la réponse aux besoins de stationnement par l'aménagement public et privé et l'approche des outils réglementaires.

Ces études ont débouché sur la parution de fiches pédagogiques, regroupé au sein d'un "guide pratique pour les PLU".

DÉFINITION
Associer maisons individuelles et densité correspond à réaliser une opération d'ensemble regroupant dans un même permis de construire plusieurs maisons individuelles côte à côte, sur des parcelles de très petite taille.

POUR RÉPONDRE À QUELLE ORIENTATION DU SCOTERS ?
> produire 4 000 logements par an
> développer un habitat diversifié
> produire 800 logements aidés par an
> produire 25 % de logements intermédiaires

DANS QUEL CAS L'UTILISER ?
• **Dat :** commune urbaine ou rurale.
• **Pour quel projet :** parc privé, accession à la propriété.
• **Pour quelles zones :** dent creuse ou extension urbaine, petite parcelle.

LES ATOUTS
Cette forme d'habitat répond à la demande de maisons individuelles (jardin, entrée privée, pas de mitoyenneté) tout en gérant l'espace de façon économe. L'avantage de l'opération d'ensemble est de permettre une réflexion sur l'orientation des maisons et la gestion des vis-à-vis, afin d'éviter les conflits de voisinage, ainsi qu'une optimisation du sol par la voie. L'intimité du logement et du jardin attenant est garantie pour chaque maison malgré une parcelle de petite taille.

UN EXEMPLE : OPÉRATION PERSPECTIVES À ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN 4 MAISONS INDIVIDUELLES SUR 12 ARES

• **Intimité et densité**
Maisons individuelles et densité ne sont pas contradictoires. L'opérateur a tiré parti de la forme de la parcelle et des espaces d'aération environnants pour réaliser un programme dense «en longueur», qui préserve pour chaque logement un espace privatif offrant peu de visibilité d'une parcelle sur l'autre.

• **Une réflexion sur l'accès et le stationnement**
La limitation des emprises destinées à la voie d'accès et au stationnement a permis un allègement des cotés et une optimisation de la surface du terrain. Par ailleurs, la localisation d'une place de stationnement sur parcelle devant le garage permet aux habitants de se garer rapidement pour un temps court et contribue à éviter le stationnement sur voie. Le choix de mettre en copropriété la voie de desserte est également un bon outil pour limiter la circulation et favoriser l'appropriation de cette voie par les habitants (jeux d'enfants...).

L'opération Perspectives à Illkirch-Graffenstaden

www.scoters.org
SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE DE LA REGION DE STRASBOURG

2) Habitat/Foncier - Produire 4000 logements par an

En 2007, les travaux ont été centrés sur la question de l'habitat intermédiaire et de l'habitat aidé.

L'ADEUS a réalisé deux études sur les difficultés générées par le lotissement actuel aux différentes échelles et sur les densités pratiquées et leur traduction sur le terrain.

Une visite d'opérations pilotes a permis d'illustrer ces analyses et a donné lieu à une fiche de cas. L'ADEUS a par ailleurs élaboré trois fiches pédagogiques sur le logement aidé, la zone d'aménagement concerté et le lotissement.

3) Structurer le territoire : le rôle des bourgs centre

Le Scoters a identifié neuf bourgs centre : Erstein, Benfeld, Brumath, Hochfelden, Hoerdt, Marlenheim, Rhinau, Gerstheim et Truchtersheim.

L'ADEUS a réalisé une étude sur le niveau de centralité actuel des bourgs centre au vue des objectifs du Scoters.

La première séance de la commission "structurer le territoire : le rôle des bourgs centre" s'est tenu en novembre 2007. Elle réunit les maires des bourgs centre, les élus du Comité syndical et les personnes publiques associées.

Le premier stammtisch "développement économique et orientations du Scoters" a réuni les grandes entreprises, les chambres consulaires, les élus et les personnes publiques associées.

LE SUIVI DU SCOTERS

Les objectifs de la phase de suivi sont :

- de mesurer l'état d'avancement de la réalisation du Scoters et d'anticiper les risques de dérive par rapport aux orientations du schéma ;
- d'accompagner la mise en oeuvre du schéma.

L'ADEUS a réalisé les études nécessaires selon les deux axes suivants :

- Corpus d'indicateurs :

Après l'élaboration d'une méthode de suivi et d'évaluation adaptée aux orientations du Scoters en 2006, l'ADEUS a réalisé l'état zéro et conçu un corpus d'indicateurs permettant de mesurer un effet décisionnel direct du Scoters.

- Analyse de la consommation foncière dans le Scoters :

L'ADEUS a réalisé une analyse exhaustive de la consommation foncière dans le territoire suivant une typologie des communes basées sur l'armature urbaine du Scoters et la proximité des transports en commun.

Réunion à Benfeld



FICHE TRANSVERSALE

LE STATIONNEMENT

BOÎTE À OUTILS **CE QUE DIT LE SCOTERS**

Stationnement et espace public
Rabattement vers les transports en commun
Plan local d'urbanisme (PLU)
Zone d'aménagement concerté (ZAC)
Lotissement

Pour toutes les communes, un objectif général d'économie du foncier.
Ceci concerne également les surfaces consommées par le stationnement (pour mémoire, une place de stationnement = 25 m²).

Des objectifs de calibrage de l'offre en stationnement pour tenir compte de la proximité des transports en commun : les gares, les accès au réseau de transports en commun et leurs abords doivent être valorisés (habitat, pôles de services et d'emplois...). À cette fin, le stationnement doit y être calibré au plus près des besoins et peu consommateur de foncier.

Des objectifs de réduction du stationnement au lieu de travail pour encourager l'usage des transports en commun :
- les politiques locales de déplacements doivent prévoir une politique de maîtrise de la demande de déplacements motorisés par la limitation et la réglementation du stationnement public ainsi que de réduction de l'offre de stationnement sur le lieu de travail ;
- dans les secteurs de l'agglomération strasbourgeoise les mieux desservis par les transports en commun, le stationnement au lieu de travail doit être limité afin d'encourager l'utilisation d'autres modes de transport.

LE STATIONNEMENT, QU'EST CE QUE C'EST ?

Le stationnement est une composante majeure de l'offre automobile, au même titre que la route. En effet, la plus ou moins grande facilité à trouver une place de stationnement, notamment au lieu de travail, va fortement influencer le choix du mode de déplacement. S'il existe une alternative à la voiture, elle sera d'autant plus utilisée que le stationnement est contraint. **Agir sur le stationnement, c'est aussi agir sur les autres modes de transport.**

Le stationnement consomme des surfaces importantes dans la ville, en partie dans l'espace public. Une voiture étant immobile la grande majorité du temps, ces espaces sont occupés par la voiture au détriment d'autres types d'espace public, et contribuent parfois à dégrader le cadre de vie des habitants. **Agir sur le stationnement, c'est agir sur la qualité du cadre de vie.**

La politique de stationnement est un outil qui intervient dans le fonctionnement du territoire :

- pour garantir l'attractivité économique et résidentielle des communes ;
- pour réguler l'usage de la voiture et diminuer ses impacts : saturation du réseau, encombrement de l'espace public, pollution.

Partager l'espace public

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

scoters
syndicat
mixte

Type de projet : Programme Partenarial

Nom du projet : 40000 Scoters

Equipe projet : Géraldine Mastelli (chef de projet), Mathilde Delahaye, Nadia Monkachi, Sophie Monnin, Ahmed Saïb, Benoit Vimbert, Fernande Ungerer

Nombre de pages : 12 p.

Résumé : Nicolas Prachazal