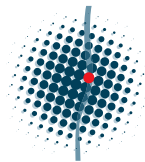


Bilan des études 2007  
pour le **SUIVI** et la **MISE EN ŒUVRE**  
du SCOTERS



scoters



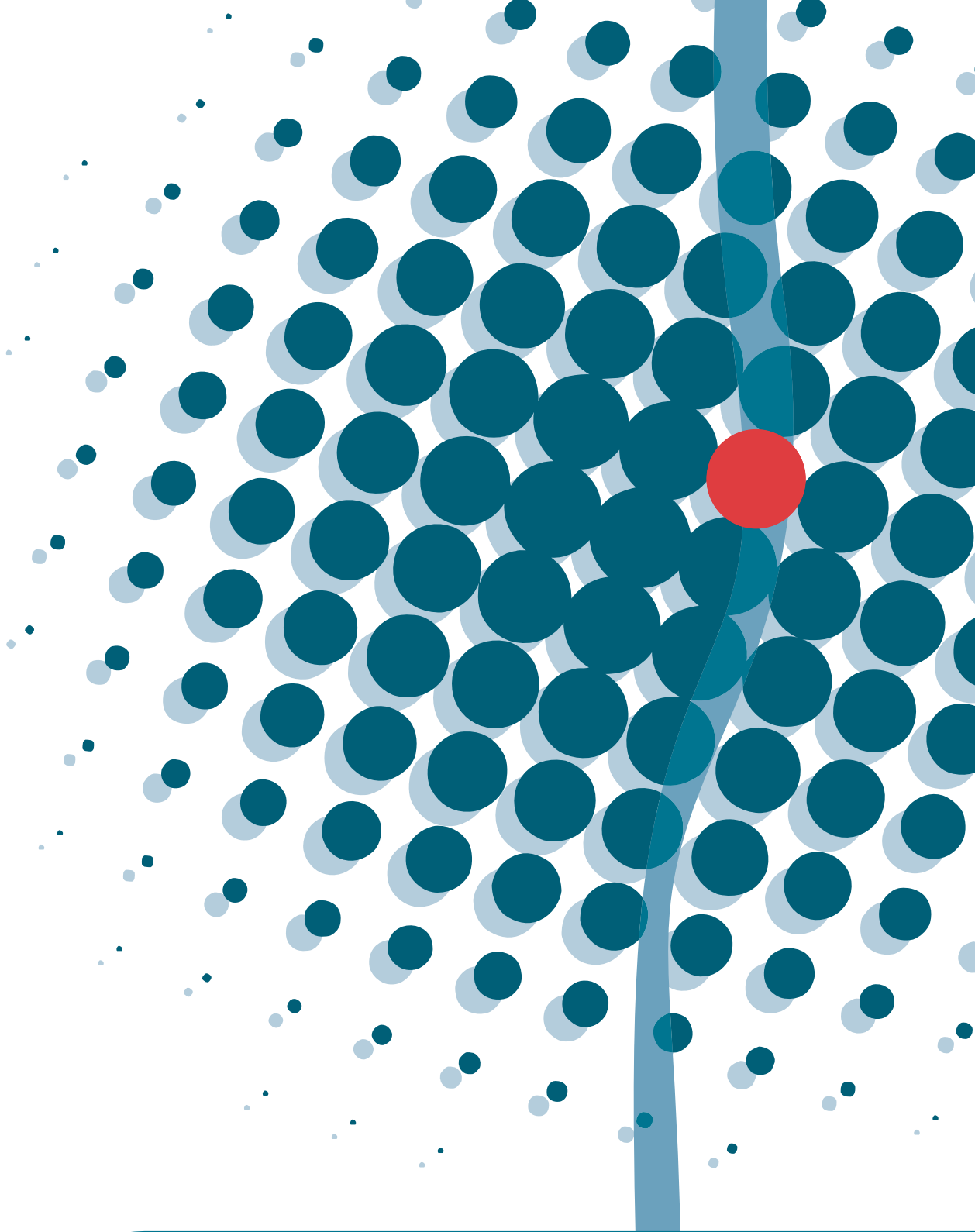


## SOMMAIRE

Les études liées à la mise en oeuvre du SCOTERS..... 5

Les études liées au suivi et à l'évaluation du SCOTERS ..... 15





# MISE EN OEUVRE DU SCOTERS



## MISE EN OEUVRE DU SCOTERS - SYNTHÈSE DES TRAVAUX 2007

Le SCOTERS a été approuvé le 1er juin 2006. L'enjeu est maintenant sa traduction concrète sur le terrain. Pour faciliter sa mise en œuvre et anticiper les risques de blocage pour les orientations les plus délicates, 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 œuvre du volet habitat du SCOTERS
- Approfondissement du rôle des bourgs centres comme pôles locaux de développement au sein des bassins de vie ruraux

**L'ADEUS réalise les études nécessaires à la mise en œuvre du Schéma :**

- des analyses de fond
- des cas pratiques
- des fiches pédagogiques

Ces études alimentent le débat entre élus et l'appropriation des problématiques par les différents acteurs du territoire afin de déboucher rapidement sur l'action. **Les personnes publiques qui ont accompagné l'élaboration du SCOTERS, notamment le Conseil Général du Bas-Rhin, sont associés à la démarche et participe en amont à l'élaboration du programme de travail.**

En février 2007, un séminaire ouvert à l'ensemble des acteurs du territoire a réuni plus de deux cent personnes autour des grands défis de la mise en œuvre du SCOTERS.

Pour répondre à ces défis, trois commissions d'élus et personnes publiques associées fonctionnent en 2007 :

- **Commission**  
« **Articuler urbanisation et transports en commun** »,  
animé par M. Jean-Daniel ZETER, maire de Stutzheim-Offenheim et Conseiller général
- **Commission**  
« **Habitat/Foncier - Produire 4000 logements par an** »,  
animé par Mme Danièle MEYER, maire de Rhinau et vice présidente du SCOTERS
- **Commission**  
« **Structurer le territoire : le rôle des bourgs centre** »,  
animé par M. Etienne WOLF, maire de Brumath et vice président du SCOTERS

Ces trois commissions sont déclinées de manière très opérationnelles dans trois groupes de travail avec les acteurs de terrain, les stammtsichs :

- **Stammtisch**

« Mobiliser le foncier autour des gares » : identifier et lever les blocages liés à l'urbanisation autour des gares.

*Participants : Maires des communes desservies par une gare, maires ou représentants des communes du SCOTERS, RFF, SNCF, Conseil Général du Bas-Rhin, Région Alsace, Communauté urbaine de Strasbourg, Etat*

- **Stammtisch**

« Produire 800 logements aidés par an de façon équilibrée sur le territoire » : intégrer le logement aidé dans les petites opérations, l'adapter aux besoins et contraintes des petites communes, identifier les difficultés d'articulation entre objectifs du SCOTERS et impératifs des opérateurs sociaux.

*Participants : maires ou représentants des communes du SCOTERS, bailleurs sociaux, opérateurs, aménageurs, Conseil Général du Bas-Rhin, Région Alsace, Communauté urbaine de Strasbourg, Etat*

- **Stammtisch**

« Développement économique et orientations du SCOTERS » : Confronter et rapprocher les visions du territoire en matière de développement économique.

*Participants : maires ou représentants des communes du SCOTERS, ADIRA, Club de l'immobilier d'entreprise, Chambre de Commerce et d'Industrie, Chambre des Métiers d'Alsace, Conseil Général du Bas-Rhin, Région Alsace, Communauté urbaine de Strasbourg, Etat*

## ARTICULER URBANISATION ET TRANSPORTS EN COMMUN

En 2007, la question du stationnement sous tous ses aspects a été au coeur des études de l'ADEUS :

- au niveau communal : réponse aux besoins des habitants et place du stationnement dans l'espace public
- au niveau intercommunal : autour de la gare et des stations de transports en commun, dont les bus, place du stationnement « de rabattement », équilibre entre densité et parkings
- au niveau SCOTERS : accès à l'agglomération strasbourgeoise avec la question des parkings relais

L'ADEUS a ainsi réalisé trois études :

- **une analyse de la demande en stationnement** suivant, d'une part, une typologie des communes basées sur l'armature urbaine du SCOTERS et la proximité des transports en commun, et d'autre part la taille des logements
- **une analyse de la réponse aux besoins de stationnement par l'aménagement public et privé suivant l'utilisation des véhicules** : usage quotidien pour le travail (première et deuxième voiture), études et loisirs (troisième voiture), visiteurs
- **une approche des outils réglementaires** : « Comment utiliser le PLU pour gérer le stationnement : Le PADD, le règlement, le zonage, les orientations d'aménagement ? »

Ces études et débats débouchent sur un **Guide pratique pour les PLU** sous forme de fiches pédagogiques.

**La commission «Articuler Urbanisation et transports en commun», animée par Jean Daniel ZETER, Conseiller Général, a poursuivi son travail concernant l'organisation urbaine et la desserte en transports en commun pour les communes ne disposant pas d'une gare en partenariat étroit avec le Conseil Général du Bas-Rhin** : l'organisation urbaine et les modes doux, les enjeux de la desserte périurbaine en transports en commun, notamment la refonte du réseau de transports collectifs interurbains (bus) dans la Région de Strasbourg, l'exemple du bus " en site propre " présenté par Monsieur Jean René Munch, Maire de Furdenheim et le projet de Transport en Site Propre Ouest.

Deux stammtsichs « Mobiliser le foncier autour des gares » ont eu lieu à l'automne 2007. Ils s'attachent à la question de la disponibilité et de la mobilisation du foncier ferroviaire autour, notamment, du Schéma directeur ferroviaire réalisé par RFF sur la Communauté urbaine de Strasbourg et qui sera étendu en 2008 à l'échelle du SCOT.



## 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 :

- Densité acceptable et forme urbaine : Quelles formes peut prendre l'habitat intermédiaire, l'habitat aidé ? Comment les intégrer au mieux à l'identité des villes et villages et les rendre attractif pour les habitants ? Quelles réponses peuvent-ils apporter ?
- Passer de la planification à la programmation et à l'action : Quelles sont les différentes procédures (Programmes Locaux de l'Habitat, Projet d'Intérêt Général, OPAH...), leurs avantages et inconvénients ? pour qui et pour quel projets sont-elles adaptées ?

L'ADEUS a réalisé deux études :

- une analyse des difficultés générées par le lotissement actuel aux différentes échelles (maison, quartier, village)
- une analyse des densités pratiquées et de leur traduction sur le terrain.

Une visite d'opérations pilotes a permis d'illustrer ces analyses et de prolonger le débat et a donné lieu à une fiche de cas. **L'ADEUS a par ailleurs élaboré trois fiches pédagogiques : Le logement aidé, la Zone d'Aménagement Concerté, le lotissement.** Elles fournissent des réponses opérationnelles aux questions posées par les élus.

La commission « Habitat/Foncier - Produire 4000 logements par an » de l'automne 2007 est organisée en partenariat avec le Conseil Général du Bas-Rhin et avec la **participation de M. Jean Philippe MAURER, Député et Conseiller général, au débat sur le futur Programme Départemental de l'Habitat.**

Le premier **stammtisch « Produire 800 logements aidés par an de façon équilibré sur le territoire »** se tiendra en début d'année 2008. Il fait l'objet d'un **copilotage actif du Conseil Général du Bas-Rhin.**



## STRUCTURER LE TERRITOIRE : LE RÔLE DES BOURGS-CENTRES

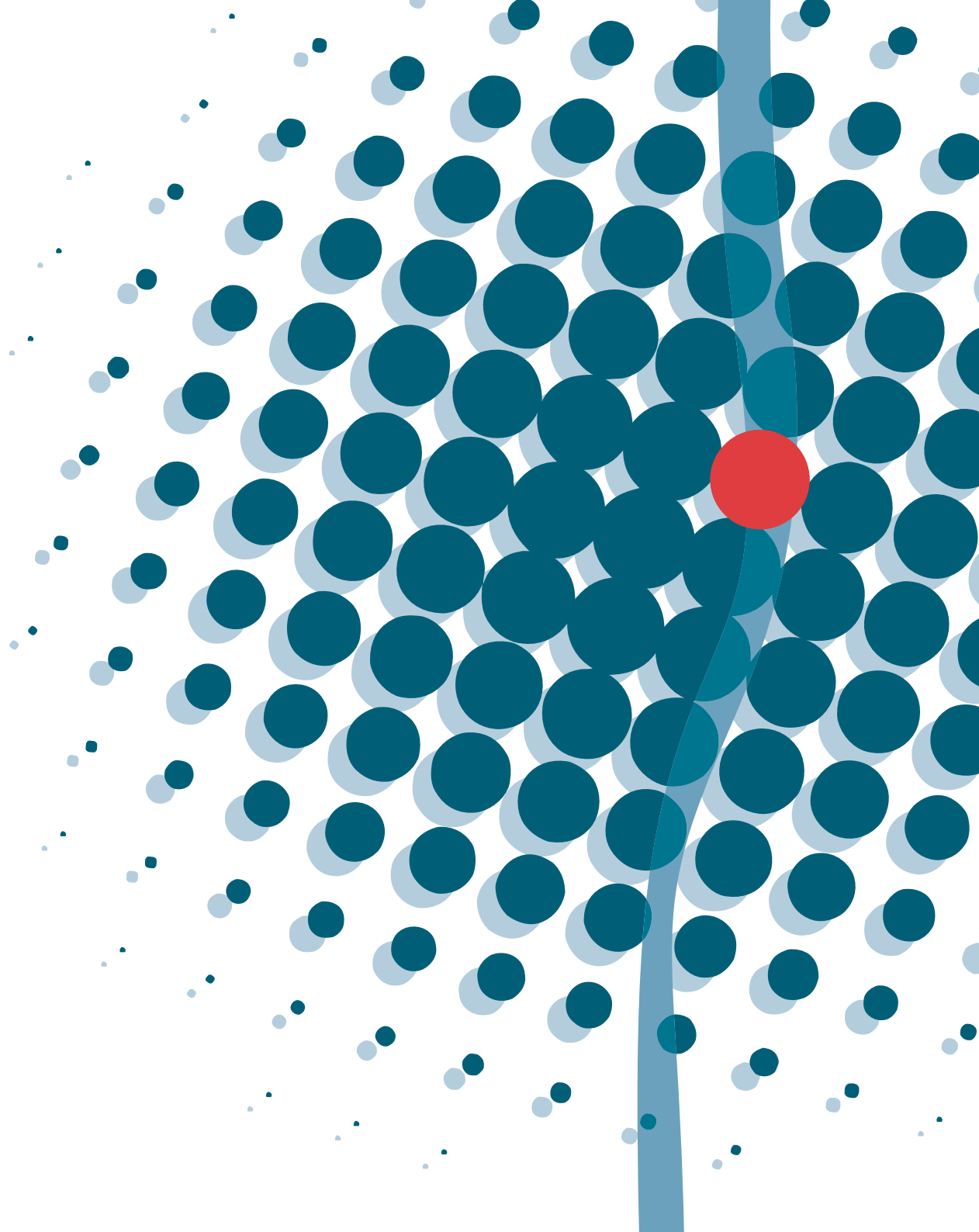
Le SCOTERS a identifié 9 bourgs centre : Erstein, Benfeld, Brumath, Hochfelden, Hoerd, Marlenheim, Rhinau, Gerstheim et Truchtersheim. Quels sont les outils techniques, juridiques, financiers et réglementaires dont ils disposent pour renforcer leur fonction de centralité, assurer une desserte de qualité par les transports en commun et un très bon niveau d'équipements, orienter les implantations urbaines pour structurer le territoire? Comment les fonctions «bourgs centre» se traduisent-elles dans un PLU?

Ces questions font l'objet d'une **étude de l'ADEUS sur le niveau de centralité actuel des bourgs centre au vu des objectifs du SCOTERS.**

La première séance de **la commission «Structurer le territoire : le rôle des bourgs centre»** s'est tenu en novembre 2007. Animée par Etienne WOLF, vice-président du Syndicat mixte pour le SCOTERS, **elle réunit les maires des bourgs centre, les élus du Comité syndical et les personnes publiques associées, notamment le Conseil Général du Bas-Rhin dans le cadre de sa politique des contrats de territoires.**

En parallèle s'est tenu le premier stammtisch «Développement économique et orientations du SCOTERS» qui a réuni grandes entreprises, chambres consulaires, élus et personnes publiques associées autour des grands enjeux du fonctionnement économique du territoire.





# LE SUIVI DU SCOTERS



## UN PROCESSUS D'ALERTE ET D'ÉVALUATION : LE SUIVI DU SCOTERS

La loi Solidarité et Renouvellement Urbains fixe une obligation de suivi et d'évaluation à 10 ans pour les SCOT, mais n'en définit pas les moyens.

Le Syndicat mixte souhaite tirer partie de cette phase de suivi pour à la fois :

- mesurer l'état d'avancement de la réalisation du Scoters et anticiper les risques de dérive par rapport aux orientations du schéma (rôle d'alerte)
- accompagner la mise en œuvre du Schéma.

Pour ce faire, l'implication des Personnes Publiques Associées à l'élaboration du SCOTERS, notamment le Conseil Général du Bas-Rhin, est fondamentale. Il s'agit de traduire une stratégie d'aménagement du territoire partagée dans une mise en œuvre partagée.

Dans ce cadre, 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 0 et conçu un corpus d'indicateurs permettant de mesurer un effet décisionnel direct du SCOTERS. A la date d'anniversaire du SCOTERS (1<sup>er</sup> juin 2007), un rapport de suivi a été remis au Comité syndical afin d'évaluer le chemin parcouru.

Un Comité technique de Pilotage, dont fait notamment partie le Conseil Général du Bas-Rhin, a été mis en place en 2007 afin de garantir une validation partagée des indicateurs et de l'expertise.

### 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.

Pour chaque groupe de communes, la consommation brute, la part de consommation réalisée en densification, la part de consommation liée aux activités sont analysés et comparés. La consommation foncière pour le logement est mise en regard du nombre de logements produits afin d'évaluer le degré d'optimisation du foncier.





## Synthèse en image





## Commission « Articuler urbanisation et transport en commun »

### Travaux 2008 :

- **Les transports en commun adaptés aux spécificités du territoire** : principes de desserte en transports en commun vers Truchtersheim, Rhinau, Hoerd, transport à la demande...
- **Quelle articulation des nouveaux projets d'équipements ?** Transport en Site Propre Ouest, Tram train, transport en commun de rocade, GCO, VLIO, A35...

## Commission « Structurer le territoire : le rôle des bourgs centre »



### Travaux 2007 : 1 Commission

- Être bourg centre : les enjeux de la centralité

## Commission « Structurer le territoire : le rôle des bourgs centre »

### Travaux 2008 :

- Quelle participation des bourgs centre à l'effort de construction de logements ? Quelle complémentarité avec leur bassin de vie?
- Equipements structurants : Enjeux et partage des charges de centralité

# Commission « Produire 4000 logements par an »



## Travaux 2007 : Le Foncier

- **La forme urbaine et la densité pour le logement aidé, l'habitat intermédiaire** : respecter l'identité des villages, produire des logements attractifs pour les habitants...
- **Passer de la prescription du SCOTERS au projet et à sa réalisation sur le terrain** : Programme Local de l'Habitat...
- **Visite : Habitat intermédiaire et Logement aidé dans la Région de Strasbourg**

# Commission « Produire 4000 logements par an »

**BOÎTE À OUTILS**

Plan local d'urbanisme (PLU)  
Déclaration d'intérêt public (DIP)  
Programme Local de l'Habitat (PLH)  
Lotissement  
Zone d'aménagement concerté (ZAC)  
Droit de Préemption Urbain (DPU)  
Ordonnance programme d'amélioration de l'habitat (OPAH)

**CE QUE DIT LE SCOTERS**

- Des objectifs quantitatifs : Une offre supplémentaire de 3000 logements locaux aidés doit être mise en place dans la Région de Strasbourg entre 2008 et 2016.
- Pour réaliser cet objectif, toutes les communes sont concernées, notamment les communes bien desservies par les transports en commun : une offre diversifiée et adaptée aux populations locales doit être intégrée dans les quartiers.
- Les communes d'aménagement concertés et les communes d'aménagement concertés d'habitat intermédiaire.
- Des objectifs :
  - Propriété
  - Travaux les plus équilibrés
  - au sein de l'

**CE QUE DIT!**

Dans le cadre de la loi n° 2005-105 relative à l'égalité territoriale, le regard de la loi sur l'équilibre en matière de logement est en révision. Cette

**LE LOGEMENT**

Programme local de l'habitat  
Habitat intermédiaire et Logement aidé  
Bâtiment social - Habitat en l'habitat

**SCOTERS DE COORDONNÉE TERRITORIALE**

## Productions 2007 : 7 fiches

- **Fiche transversale** : Le logement aidé
- **Les outils fonciers** : Zone d'Aménagement Concerté, Lotissement
- **Les exemples pratiques en habitat intermédiaire** : Les maisons individuelles denses, les maisons accolées, les maisons de ville, la maison 4 en 1...

## Commission « Produire 4000 logements par an »

### Travaux 2008 :

- Traduire l'objectif de 25% d'habitat intermédiaire dans le PLU et l'opérationnel
- **Visite** : habitat intermédiaire et stationnement dans la Région de Strasbourg

## Stammtisch « Développement économique et orientations du SCOTERS »

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



I « Développement économique »

### Travaux 2007

- Les besoins de formes modernes de commerces
- Les améliorations possibles des parcs existants



### Travaux 2008

- Optimiser les zones d'activités : améliorer leur fonctionnement, faciliter les évolutions
- Optimiser l'effet TGV dans l'aménagement



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



## Stammtisch « Mobiliser le foncier autour des gares »

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



« Mobiliser le foncier autour des gares »

### Travaux 2007

- Quel est le rôle de la gare dans la commune et dans son bassin de vie ? Quels sont les enjeux urbains autour de la gare?
- Quel est le foncier disponible, mutable? Quels sont les leviers disponibles : Foncier RFF, foncier public...



### Travaux 2008

- Une analyse foncière à l'échelle de la Région de Strasbourg, en partenariat avec Réseau Ferré de France



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







# ANNEXES : Etudes réalisées en 2007





## SCOTERS

Produire 4000 logements par an  
Articuler urbanisation et transport en  
commun

### La demande en stationnement

## Que dit le SCOTERS ?



- "Développer l'urbanisation à dominante d'habitat dans les secteurs desservis par les transports en commun »(I.4), Développer de nouveaux secteurs de services et d'emplois au sein des pôles urbains de la première couronne strasbourgeoise (I.2b) => nécessite la définition d'**une offre de stationnement adaptée près des transports en commun**
- "Construire en priorité à proximité des stations de transports en commun« (X), *"Les gares, les accès au réseau de transports en commun et leurs abords doivent être valorisés.... . A cette fin, un stationnement **calibré au plus près des besoins et peu consommateur de foncier** doit être ménagé...«*
- "Promouvoir la desserte par les transports en commun dans les politiques locales de déplacements" (V.1) => "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....."**
- "Limiter l'usage de la voiture pour les déplacements domicile-travail" (V.5) *"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 transports".*

## Le stationnement c'est...



... Une composante de l'offre automobile au même titre qu'une route...

... car la plus ou moins grande facilité à trouver une place de stationnement influe fortement sur le mode de déplacement choisi ...

**Agir sur le stationnement permet donc de favoriser l'usage des transports en commun**

3

## Le stationnement c'est...



... Une composante urbaine par l'espace qu'il occupe, en partie dans l'espace public ...

... une voiture étant immobile la grande majorité du temps...

**Agir sur le stationnement permet donc d'influer sur la qualité du cadre de vie des habitants en limitant l'espace occupé par l'automobile**

4

## ... et le stationnement c'est aussi...



... un élément d'attractivité et de développement économique d'une commune : des capacités de stationnement suffisantes doivent être garanties à la fois pour les résidents et les activités économiques

Il s'agit de trouver un équilibre entre :

- les besoins en stationnement pour les résidents et les activités
- et la qualité du cadre de vie à travers la place de la voiture dans l'espace public

**Le stationnement est un outil stratégique pour la commune**

5

## Quelle demande en stationnement ?



**Un taux de motorisation qui dépend :**

- de la taille du logement
  - moins fort pour les petits logements
- du lieu de résidence
  - moins fort dans Strasbourg, 1<sup>ère</sup> couronne de la CUS et bourgs centre que dans les autres communes
- de la date d'emménagement
  - moins fort pour les nouveaux arrivants

*Taux moyen de motorisation par ménage*

	Emménagement récent (<5 ans)		
	1 et 2 pièces	3 et 4 pièces	5 pièces et plus
Strasbourg	0,50	0,98	1,40
première couronne CUS	0,79	1,18	1,57
Bourgs centre	1,01	1,43	1,74
2ème couronne CUS	1,09	1,52	1,83
Communes bien desservies TC	1,25	1,59	1,80
<b>Communes mal desservies TC</b>	1,30	1,65	<b>1,85</b>
<b>Total général</b>	<b>0,61</b>	<b>1,14</b>	<b>1,64</b>

SCOTERS – RGP 99

6

## Quelle demande en stationnement ?



→ Un taux de motorisation moyen toujours inférieur à 2 voitures par ménage pour les nouveaux arrivants (y compris pour les plus grands logements dans les secteurs les moins bien desservis par les transports en commun)

→ Un pourcentage de ménages ayant plus de deux voitures très réduit

	1999	2005
Ménage sans voiture	19 %	17 %
Ménage avec 1 seule voiture	46	45 %
Ménage avec 2 voitures	35%	32 %
Ménage avec 3 voitures ou +		6 %

Alsace – 1999 - 2005

7

## Quelle demande en stationnement ?



... Et pourtant une occupation parfois importante de l'espace public par la voiture



8

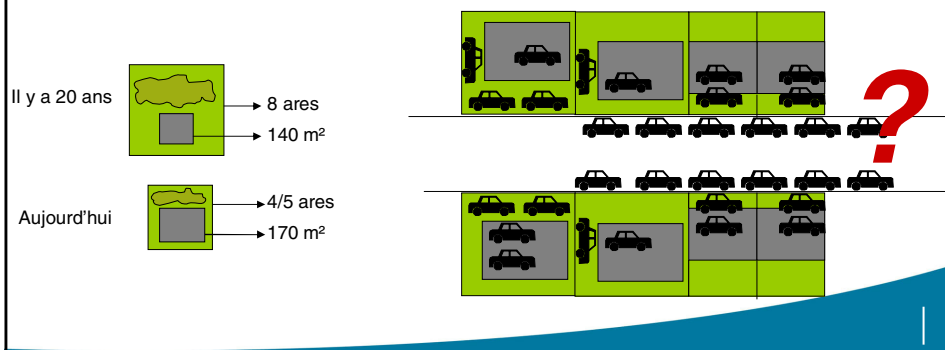
## Quelle demande en stationnement ?



### Elément d'explication : un foncier cher

→ des parcelles petites sur lesquelles on recherche un maximum de « rentabilité » (jardin plutôt que stationnement, buanderie plutôt que garage...)

↪ une appropriation de l'espace public



9

## Quelle demande en stationnement ?



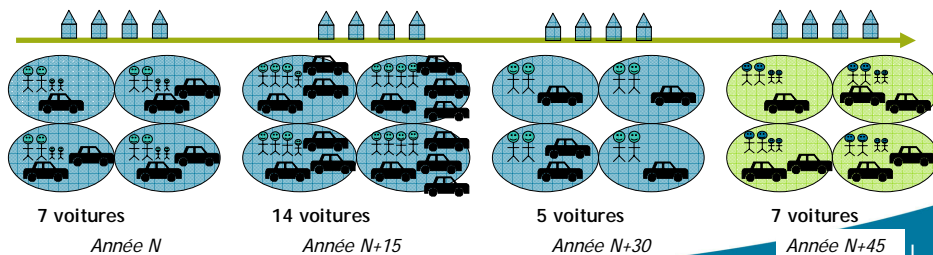
### Elément d'explication : des zones homogènes en matière d'habitat

→ des familles ayant toutes le même âge et les mêmes besoins de stationnement au même moment :

- 1 à 2 voitures en couple avec de jeunes enfants,
- puis 4 avec des enfants majeurs
- puis 1 à la retraite

↪ une forte variation des besoins

Des maisons individuelles en accession à la propriété :



10

## Les pistes de travail...



### 1. Diversifier les logements

- Favoriser la rotation de la population
- Amortir les variations des besoins en stationnement

**Cela suppose la prise en compte du stationnement comme un élément de choix du projet**

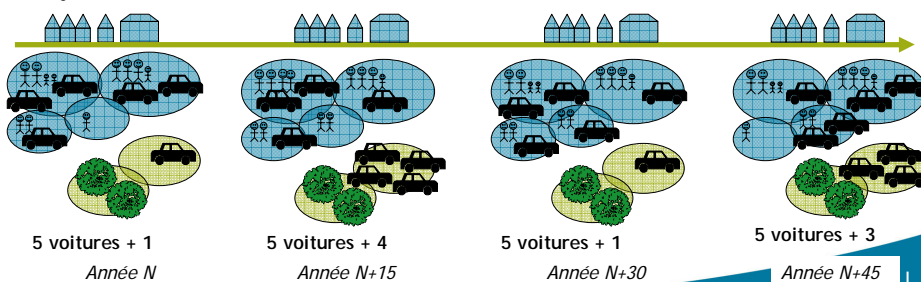
11

## Les pistes de travail...



- Prendre en charge le taux moyen de motorisation en gérant 2 places de stationnement à la parcelle
- Mutualiser les autres besoins en stationnement (3ème/ 4ème voiture, visiteurs)
- Créer des espaces verts publics qui regroupent plusieurs fonctions et libérer les trottoirs pour les piétons

Des logements de tailles et de statuts diversifiés :



12

## Les pistes de travail...



### 2. Mutualiser le stationnement pour optimiser l'utilisation du foncier

→ Adapter les réponses aux différents besoins en stationnement d'un ménage :

- la première voiture, voire la deuxième : mode de déplacement principal pour le ménage  
= proximité nécessaire
- la troisième, voire la quatrième : voiture de loisirs et/ou des enfants  
= distance très courte possible
- les voitures visiteurs : occupation temporaire de l'espace  
= distance courte possible

13

## Les pistes de travail...



→ Une proximité différente suivant le type de besoin en stationnement

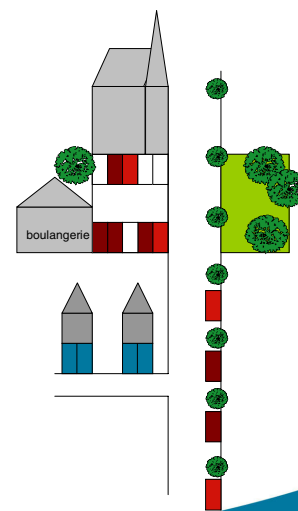
privé

- la première voiture, voire la deuxième
- la troisième, voire la quatrième
- les voitures visiteurs

public

→ Un traitement adapté des voies publiques : des voies pour stationner, des voies pour desservir les logements

Cela suppose la définition du rôle du privé et du rôle de la commune dans la gestion du stationnement



14





## SCOTERS

Produire 4000 logements par an  
Articuler urbanisation et transport en  
commun

**Répondre aux besoins en  
stationnement – l'aménagement  
et les outils réglementaires**

## Les outils



- Le PLU : PADD, Règlement, zonage, orientations d'aménagement
- Le permis d'aménager, le règlement de lotissement et les orientations de la ZAC
- La tarification, la communication

## Le PLU : le règlement



### → Les possibilités de l'article 12

- Une norme minimale de stationnement par m<sup>2</sup> de SHON (pas de possibilité de réglementer par la taille du logement)
- Une norme maximale si la commune est couverte par un Plan de Déplacement Urbain (PDU)
- Un coefficient modérateur de stationnement à proximité des transports en commun
- Une hiérarchie de voies en fonction de leur statut (structurante, secondaire, tertiaire)

3

## Le PLU : les orientations d'aménagement



### → Hiérarchiser les voies



Des voies aux gabarits différents



Exemple schématique

*Un axe principal large qui structure le quartier : stationnement le long de la voie organisé*

*Des voies secondaires étroites, de desserte des logements : pas de stationnement et aménagements adéquats*

4

## Le permis d'aménager

(Ordonnance 8 décembre 2006, Décret 5 janvier 2007)



A partir du 1<sup>er</sup> octobre 2007, le permis d'aménager remplace le permis de lotir :

- **Il comprend** (*article R441-1 et suivants du Code de l'Urbanisme*) un projet architectural, paysager et environnemental qui fait obligatoirement apparaître la composition et l'organisation du projet, la prise en compte des constructions ou paysages avoisinants, le traitement minéral et végétal des voies et espaces publics et collectifs et **les solutions retenues pour le stationnement des véhicules**
- *article R.111-15 du Code de l'Urbanisme* : « Le permis ou la décision prise sur la déclaration préalable doit respecter les préoccupations d'environnement définies aux articles L. 110-1 et L. 110-2 du code de l'environnement. **Le projet peut n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si, par son importance, sa situation ou sa destination, il est de nature à avoir des conséquences dommageables pour l'environnement.** »

5

## Cas pratique : Truchtersheim

M. VOGEL, Maire de Truchtersheim  
M. WEISS, adjoint chargé du PLU



- Que dit le PLU en matière de règles de stationnement ?

6



## Analyse de la réglementation sur les parking dans le PLU de Truchtersheim en zone UA & UB

1. Règlementation des parkings : évolution récente & situation actuelle.
2. Analyse des risques résiduels en zone UA et UB
3. Actions entreprises ( règlement et urbanisme)
4. Pistes de réflexion



### 1. Règlementation des parkings : évolution récente et situation actuelle

#### Zone UA & UB

POS 1992	Parking	
	UA	UB
Appartement <4P	1	1
Appartement >4P	2	2
Maison individuelle	2	2
Restaurant (10 sièges)	3	1
Commerce (40 M2)	1	1

PLU 2004	Parking	
	UA	UB
Appartement <=2P	1	1
Appartement >2P	2	2
Maison individuelle	2	2
Restaurant ( 20 M2)	2	2
Commerce (50 M2)	2	4

Obligation de disposer de 50% de parking facilement accessible

Situation actuelle Type log	% Log	Evolution
		1990 -2007
2P	30%	→
3P	30%	→
4P	40%	→

#### Motivation de l'évolution de la réglementation:

- → logements < 4P (installation jeune, divorce, famille monoparentale ..)
- Evolution nombre de voitures /appartement
- Besoin de parking de courte durée (pause de midi , visite...)



## 1. Réglementation des parkings : évolution récente et situation actuelle

### Zone UA & UB

PLU 2004	Parking	
	UA	UB
Appartement <=2P	1	1
Appartement >2P	2	2
Maison individuelle	2	2
Restaurant ( 20 M2)	2	2
Commerce (50 M2)	2	4
Obligation de disposer de 50% de parking facilement accessible		

PLU 2007 ( Modif)	Parking		
	UA	UB	Adjonction
Appartement <=2P	1	1	1 place supplémentaire par groupe de 2 logements
Appartement >2P	2	2	
Maison individuelle	2	2	
Restaurant ( 20 M2)	2	2	
Commerce (50 M2)	2	4	
Obligation de disposer de 50% de parking facilement accessible			

#### Motivation de l'évolution de la réglementation:

- Constatation de l'insuffisance des places du PLU 2007
- Evolution nombre de voitures /appartement
- Besoin de parking de courte durée (pause de midi , visite...)



## 2. Analyse des risques résiduels en zone UA

### Zone UA

#### Analyse de risques basée sur différentes typologie d'habitat:

- **Mutation de grande ferme** (avec grande cour intérieure)
- **Mutation de petite ferme** (avec petite cour intérieure)

#### Hypothèse prise en compte pour cette analyse (mutation grande ferme)

- Logement moyen : (30% 2P ; 30% 3P; 40% 4P) : 77 M2
- Nombre de parking /logement moyen (base PLU 2007): 2.2
- Surface parking (dont 12.5 de park + 7.5 de zone de man): 20M2
- Zone espace vert (non utilisable pour parking) : 10%
- Utilisation des RC pour des garages : 70%
- Conservation des bâtiments des corps de ferme



•Zone UA : Typologie grande ferme



15 Logements (potentiel)

34 parking (PLU 07)

- 13 places garage
- 13 places : cour
- 7 places à trouver (garage ou cour)

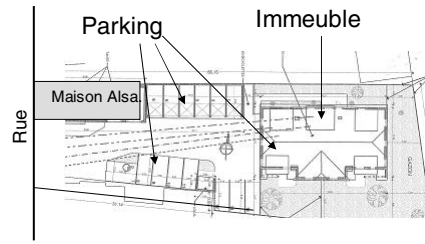
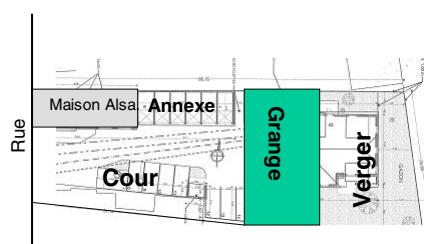
La conservation des bâtiments anciens peut être incompatible avec le besoin de parking exigé par le PLU

Risques :

- Destruction des bâtiments anciens (immeuble moderne avec parking souterrain)
- Aménagement cour ou arrière de la maison pour créer des parkings ' théoriques ' non utilisés en réalité (parking nécessaire pour obtenir le permis)
- Non utilisation des parkings dans la cour (pour des raisons esthétiques)
- Facilité d'accès des parkings de la cour non garantie (besoin de se protéger par un portail) Report du stationnement dans la rue



•Zone UA : Typologie petite ferme



Risques :

- Aménagement de la cour pour créer des parkings ' théoriques ' non utilisés en réalité (parking nécessaire pour obtenir le permis)
- Facilité d'accès des parkings de la cour non garantie (besoin de se protéger par un portail: automatique ?)
- Report du stationnement dans la rue (risque important : petite rue latérale)



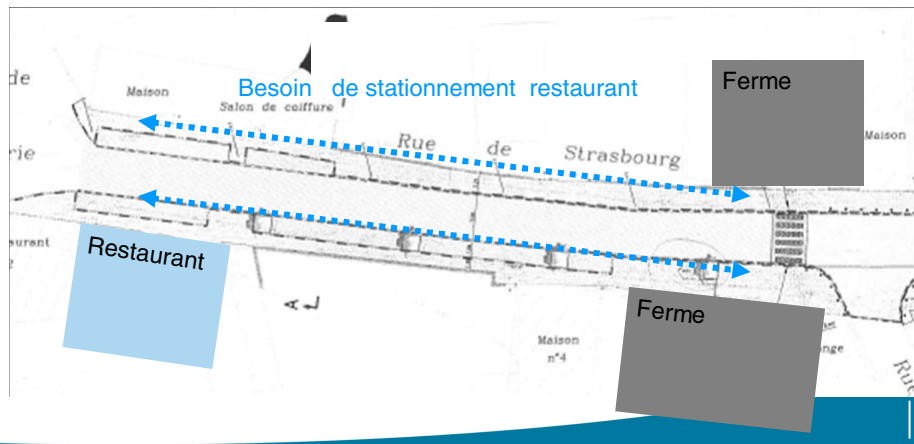
## 2. Analyse des risques résiduels en zone UA et UB

### Restaurant :

Problème de Concentration

Besoin de parking externe pour restaurant

Zone de mutation possible de grande ferme (risque de stationnement sur la rue)

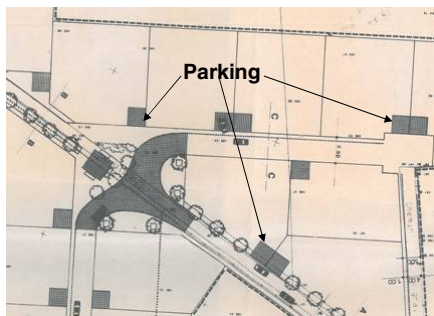


13



## 3. Actions entreprises (règlement et urbanisme)

### •Adjonction de places de parking visiteur dans les lotissements communaux



### Parking supplémentaire accessible directement de la rue :

- Propriété de l'acquéreur de la parcelle
- Aménagement fait par le lotisseur
- Cout aménagement compris dans le prix du terrain

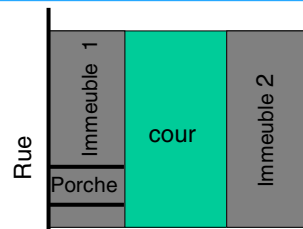
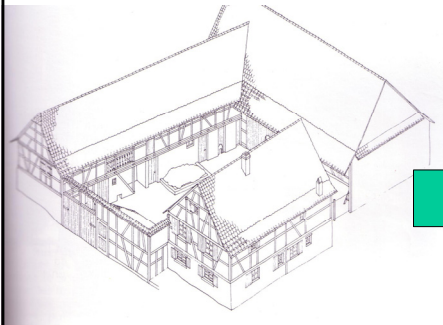
Bilan après 10 ans d'utilisation :

- Utile surtout en cas de visite
- Souvent insuffisant le dimanche

14



•Négociation avec le promoteur

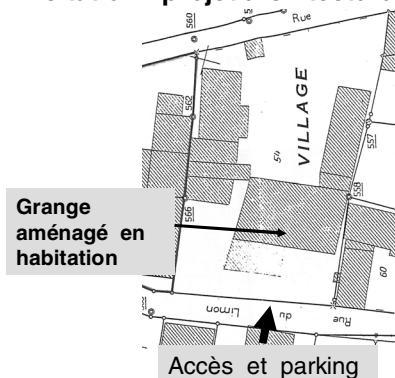


**Bilan**

- Aménagement réussi dans le style de la rue ( respect alignement)
- Portail automatique facilitant le stationnement « interne » ( cour ou garage)
- Stationnement extérieur (réduit) qui subsiste malgré ces aménagements



•Incitation : projet architectural



**En cas de mutation complète**

- Solution permettant de répartir la surface parking en 2 zones ( meilleur utilisation de la surface non bâtie)
- Solution permettant une facilité d'accès dans les 2 emplacement
- Meilleure garantie d'utilisation des parkings

•Évolution de la réglementation (PLU 07)

- Rajout d'une place de parking par groupe de 2 appartements (>2 P)



### Axes de réflexion prioritaires :

- La création de parking ' théorique ' (créé pour être conforme au PLU ) mais rarement utilisé en pratique , doit être combattue ( difficile à régler)
- La facilité d'accès des parking est une garantie d'utilisation pour les stationnement de courte durée ( pour éviter le parking dans la rue)
- La concentration de service restaurant et de zone de mutation d'habitat ( ferme - habitat) doit être considérée dans la réglementation du PLU ( difficile à régler)



### Autres axes de réflexion:

- Des normes de parking trop sévère en zone UA peuvent conduire à la destruction de patrimoine
- La facilité d'accès aux parking est contradictoire / un besoin de protection de la propriété avec un portail .
- L'aménagement de parking par le lotisseur est une réponse au stationnement de courte durée ( zone UB ou AU)
- La négociation avec les promoteurs ou propriétaire peut permettre de trouver des solutions adaptées à la zone
  - Porche avec ouverture automatique
  - Accès arrière des aménagement de grange

## Le stationnement dans l'aménagement



### → Enjeux :

- Gérer 2 places de stationnement sur parcelle privée
- Mutualiser les places supplémentaires (3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> places, et stationnement des visiteurs)

19

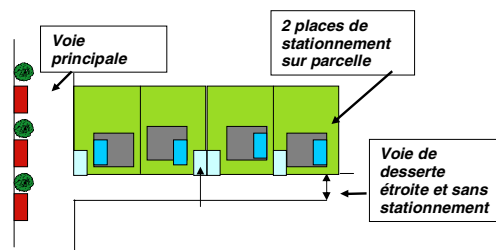
## Le stationnement dans l'aménagement



### → stationnement sur parcelle pour la 1<sup>ère</sup>, voire 2<sup>ème</sup>, voiture : le cas d'une maison individuelle



Stationnement extérieur sur parcelle à Vendenheim



Stationnement extérieur sur parcelle à Illkirch-Graffenstaden

**Stationnement extérieur sur parcelle privée, accessible directement depuis la rue**

**Permet un dimensionnement étroit de la venelle**

**Pas de voitures garées sur l'emprise de la rue**

20

## Le stationnement dans l'aménagement



→ stationnement sur parcelle pour la 1<sup>ère</sup>, voire 2<sup>ème</sup>, voiture : le cas d'une maison en bande

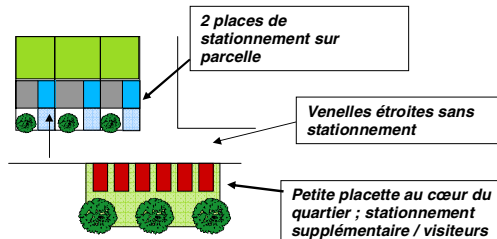
*2 places par maison : une intégrée au bâti, la seconde à l'extérieur devant le garage, toujours sur emprise privée*

*Placette au cœur du quartier pour les visiteurs ou les voitures supplémentaires*

*Permet également un dimensionnement étroit de la voirie publique*



Maisons en bande à la Wantzenau



21

## Le stationnement dans l'aménagement

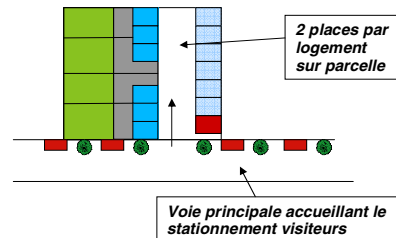


→ stationnement sur parcelle pour la 1<sup>ère</sup>, voire 2<sup>ème</sup>, voiture : le cas d'un petit collectif

*La première place intégrée au bâti, la seconde à l'extérieur devant le garage, sur emprise privée*



Un petit collectif à la Wantzenau



22

## Le stationnement dans l'aménagement



→ distanciation du stationnement à partir de la 3<sup>ème</sup> voiture : à côté de la maison

*Petit parking privatif (sur parcelle privée) inséré dans le tissu existant*

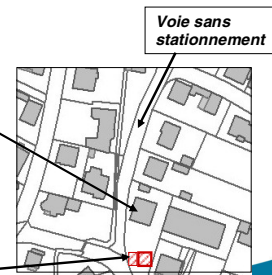
*Permet de créer le stationnement supplémentaire nécessaire aux logements créés, dont 2 places extérieures accessibles facilement*

*Les voitures ne sont pas sur l'espace public (voie + trottoirs)*



1 grande maison  
4 logements créés  
4 places de parking existantes

4 places de parking supplémentaires créées à côté de la maison (2 en garage ; 2 à l'extérieur)



Rénovation d'une maison en plusieurs logements, La Wantzenau

23

## Le stationnement dans l'aménagement

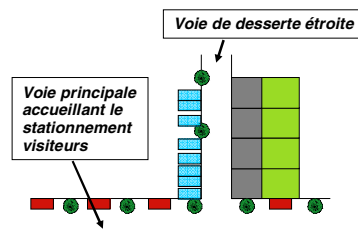


→ distanciation du stationnement à partir de la 3<sup>ème</sup> voiture : en face de la maison

*Parking privatif en vis-à-vis des logements*

*Aménagements paysagers et individualisation des « box » (bois, fermés, ouverts...)*

*Permet un dimensionnement étroit de la voie de desserte des logements*



Dans le quartier du Rieselfeld à Fribourg

24

## Le stationnement dans l'aménagement



→ distanciation du stationnement à partir de la 3<sup>ème</sup> voiture : au bout de la rue

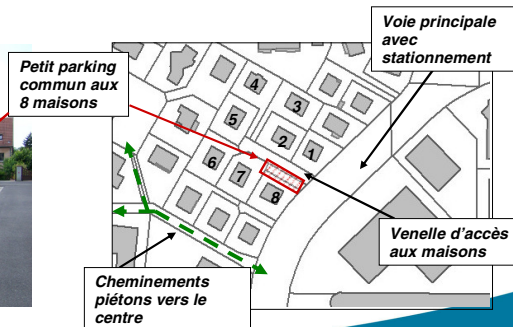
*Petit parking aménagé au bout de la rue*

*Permet d'accueillir la 2<sup>ème</sup> ou la 3<sup>ème</sup> voiture et/ou le parking visiteurs*

*Petites unités de logements => dimensionnement adapté*



Dans un lotissement à Illkirch-Graffenstaden



25

## Le stationnement dans l'aménagement



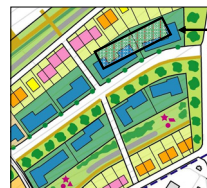
→ distanciation du stationnement à partir de la 3<sup>ème</sup> voiture : en sous-sol à l'échelle de l'îlot

*Mutualisation du stationnement (besoins, coût de réalisation...) à l'échelle d'un îlot*

*Permet « en surface » des aménagements d'espaces verts, locaux poubelles, parking vélos*



Dans le quartier Vauban à Fribourg



Un même parking en sous-sol pour deux petits immeubles

Exemple schématique

26

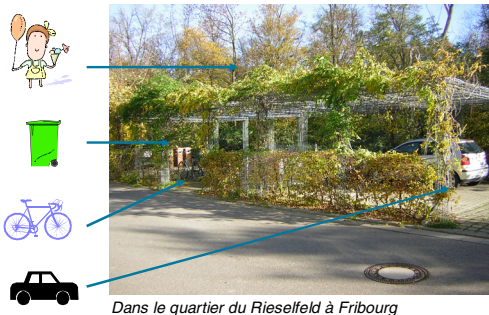
## Le stationnement dans l'aménagement



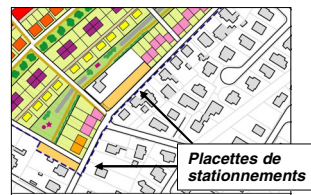
→ distanciation du stationnement à partir de la 3<sup>ème</sup> voiture : à l'entrée du quartier

*Petit parking sur une placette à l'entrée du quartier*

*Permet d'intégrer le parking à un aménagement d'espace public plus global : aires de jeux, espace boisé, parking vélo, gestion des déchets ...*



Dans le quartier du Rieselfeld à Fribourg



Exemple schématique

27

## Le stationnement dans l'aménagement



→ distanciation du stationnement : le foisonnement avec le parking d'un équipement

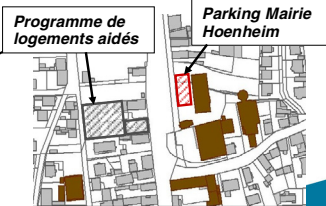


Opération de logements aidés en face de la mairie de Hoenheim

*La première place est intégrée au bâti*

*Foisonnement des places de stationnement supplémentaires avec le parking d'un équipement, ici la Mairie*

*Permet des occupations différentes d'un même parking : jour/maison ; soir/habitants*



28

# SCOTERS URBANISATION ET TRANSPORTS EN COMMUN

## LES PARKINGS DE RABATTEMENT : objectifs, conditions de la réussite



## DES PARKINGS DE RABATTEMENT, POUR QUOI FAIRE ?

1. Les enjeux du rabattement
2. Le rôle d'un parking de rabattement
3. Etude de cas : le bassin RD1004



# 1. Les enjeux du rabattement

## 1. *Les enjeux du rabattement* **Un parking de rabattement c'est ...**

... Un pôle d'échange dont la vocation est de faciliter l'usage des transports en commun...

... et pas celui de l'automobile

→ Equilibre à trouver en terme de localisation et de calibrage, pour qu'un parking de rabattement ne constitue pas une concurrence à l'usage des transports en commun

## 1. Les enjeux du rabattement

### Une vision multimodale



→ Le rabattement automobile est l'un des moyens d'accéder à la gare, mais pas le seul. La gare : un espace multimodal

→ La qualité de l'accès à la gare doit donc être ménagée pour l'ensemble des modes de déplacement

- pour les piétons et les vélos à travers la qualité des espaces publics
- pour les bus, à travers la mise en place de lignes de rabattement (restructuration du réseau 67)

→ Quels aménagements et quel calibrage du parking pour garantir l'équilibre entre modes de déplacement ?

25/03/2009



## 1. Les enjeux du rabattement

### Quel parking, pour quelle gare ?



→ Des gares aux caractéristiques et aux vocations différentes suivant :

- L'offre en transport en commun (fréquence et vitesse)
- Les besoins de rabattement (localisation)
- L'implantation de la gare (milieu urbain, ZA)

→ Quels aménagements pour quelles gares ?

→ Quels arbitrages entre urbanisation autour des gares et rabattement ?

25/03/2009



## 2. Le rôle d'un parking de rabattement

25/03/2009



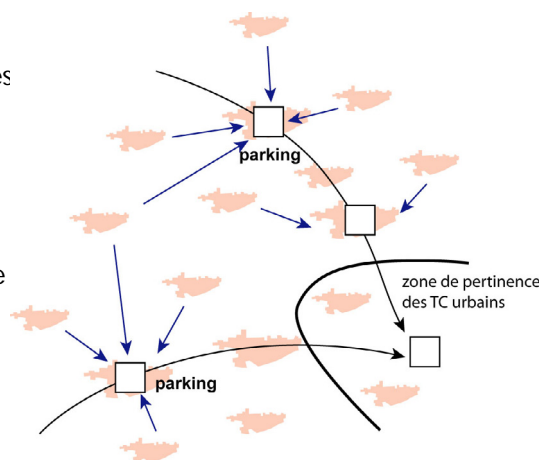
## 2. Le rôle d'un parking de rabattement Pourquoi un parking de rabattement ?

→ 1<sup>er</sup> objectif : Donner à tous la possibilité d'accéder aux transports en commun même dans les zones les moins denses

→ Nécessité d'organiser le rabattement à l'échelle du bassin de déplacement

→ Une coordination souhaitable entre communes et autorités organisatrices

- pour définir les besoins de rabattement
- pour financer le parking



25/03/2009

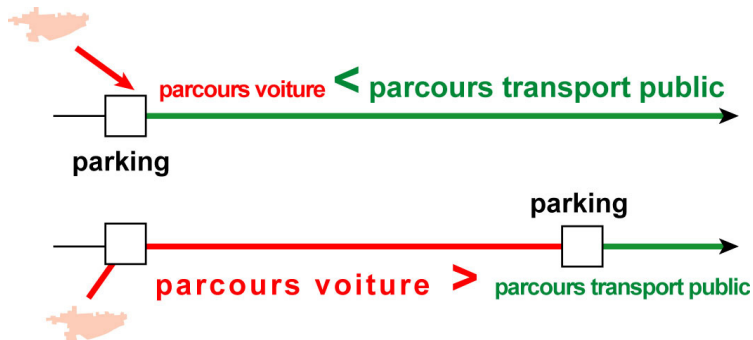


## 2. Le rôle d'un parking de rabattement

### Pourquoi un parking de rabattement ?



2<sup>ème</sup> objectif : limiter la pollution automobile : la distance parcourue en voiture doit être la plus inférieure possible à celle parcourue en transport en commun



Condition : la vitesse en transport en commun doit être concurrentielle par rapport à la voiture

25/03/2009



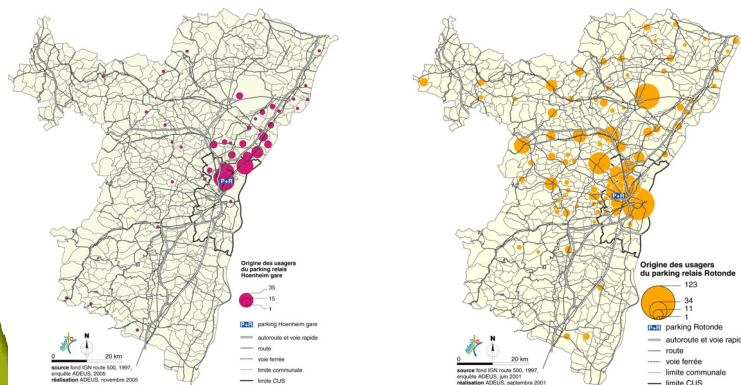
## 2. Le rôle d'un parking de rabattement

### L'exemple des parking-relais



→ Hoenheim : un rôle de rabattement local vers le tramway, pour les communes proches.  
8,5km parcourus par les usagers en voiture; 6,5km parcourus en tramway

→ Rotonde : un rôle de parking de centre-ville.  
17km parcourus en moyenne par les usagers en voiture; 2km parcourus en tramway

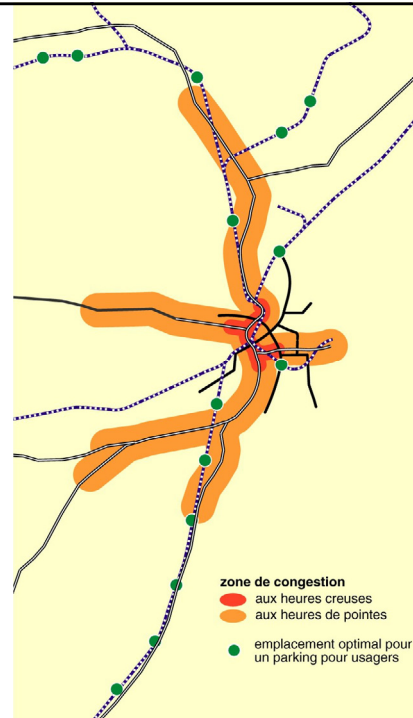


## 2. Le rôle d'un parking de rabattement La localisation

→ Aux heures de pointe, congestion automobile : rabattement vers les TC, le plus en amont possible dans le trajet

→ Rabattement sur une offre TER performante en terme de fréquence et de temps de parcours

25/03/2009

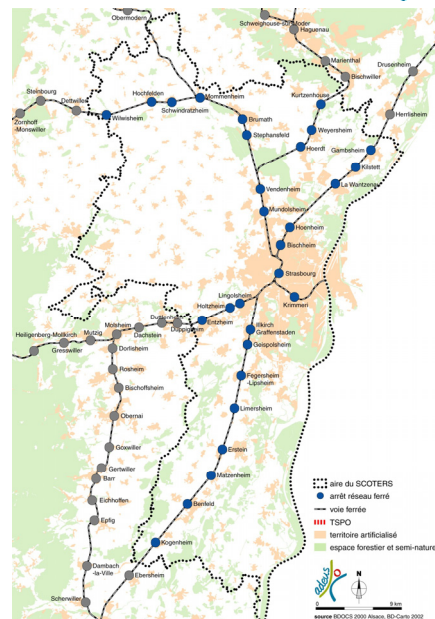


## 2. Le rôle d'un parking de rabattement La localisation

Les gares TER

- En fonction du rôle de la gare
- Quel calibrage du parking ?
  - Quels aménagements ?
  - Quels projets d'urbanisation ?  
(Sujet traité lors du *Stammtisch* du 6 décembre prochain « mobiliser le foncier autour des gares »)

25/03/2009



## 2. Le rôle d'un parking de rabattement La localisation

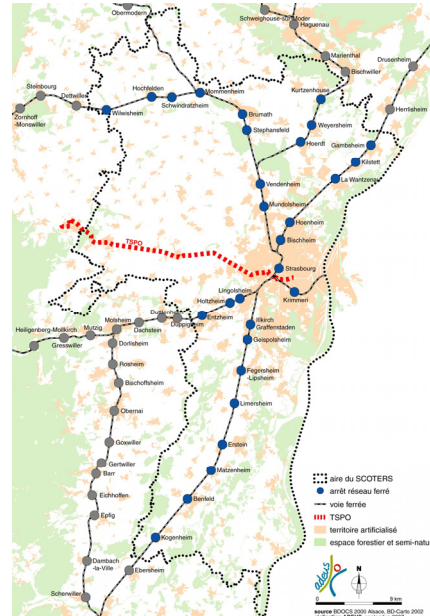


Les gares TER :

- En fonction du rôle de la gare
  - Quel calibrage du parking ?
  - Quels aménagements ?
  - Quels projets d'urbanisation ?  
(Sujet traité lors du Stammtisch du 6 décembre prochain « mobiliser le foncier autour des gares »)

Autour du TSPO :

- Occasion de penser le rabattement à l'échelle du bassin de déplacement



25/03/2009

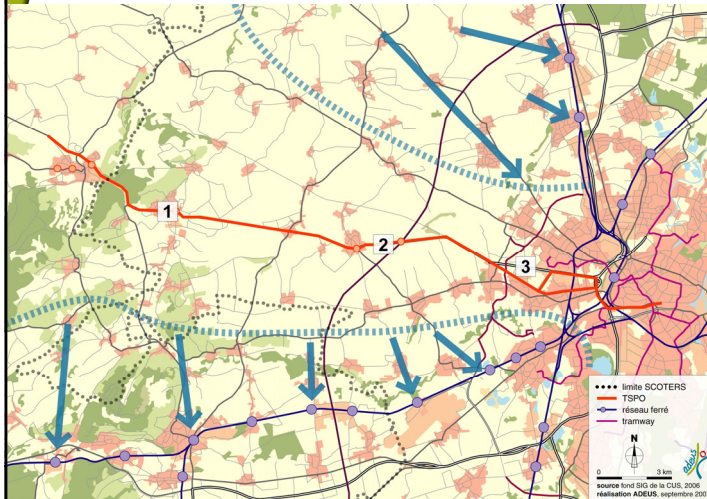
## 3. Etude de cas : le bassin RD1004



25/03/2009

### 3. Le bassin RD1004

## Comment définir un bassin de rabattement ?



→ Un premier critère de définition en « négatif »

- Au Nord : rabattement TER ou trajet radial
- Au Sud : rabattement TER

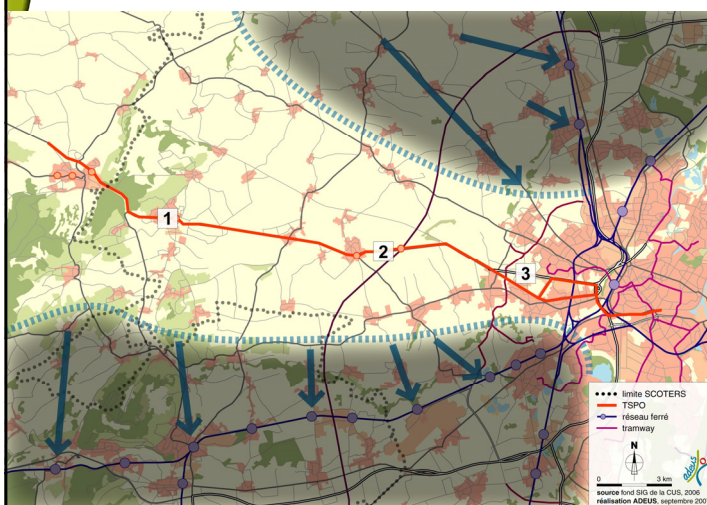
→ 3 parkings de rabattement envisageables entre Marlenheim et Strasbourg

25/03/2009



### 3. Le bassin RD1004

## Comment définir un bassin de rabattement ?



→ Un premier critère de définition en « négatif »

- Au Nord : rabattement TER ou trajet radial
- Au Sud : rabattement TER

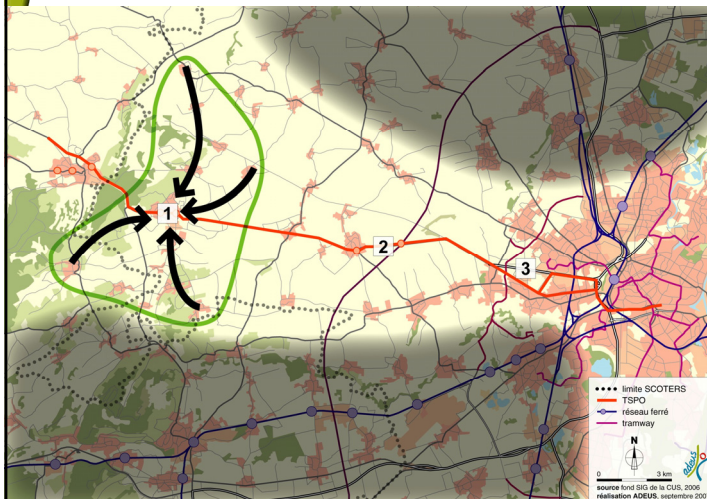
→ 3 parkings de rabattement envisageables entre Marlenheim et Strasbourg

25/03/2009



### 3. Le bassin RD1004

## Comment définir un bassin de rabattement ?



→ Un critère de distance : les communes situées à moins de 10 minutes en voiture

→ Pas de retour en arrière dans le trajet

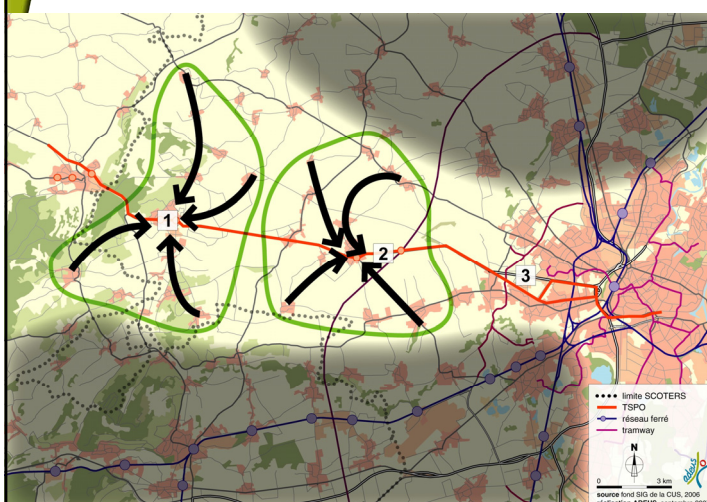
→ 10 communes autour de Marlenheim

25/03/2009



### 3. Le bassin RD1004

## Comment définir un bassin de rabattement ?



→ Un parking d'échelle locale, l'objectif étant que le TSPO soit emprunté plus en amont

→ Importance de la performance des transports en commun vis-à-vis de la voiture

→ La question du GCO

25/03/2009



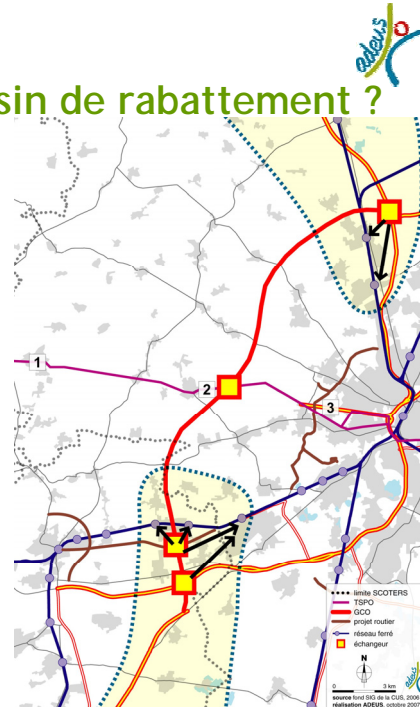
### 3. Le bassin RD1004

## Comment définir un bassin de rabattement ?

→ Le GCO apportera-t-il un potentiel de rabattement supplémentaire sachant que :

- La distance à parcourir peut être importante
- le temps de parcours est peu compétitif
- Il y a un surcoût : péage

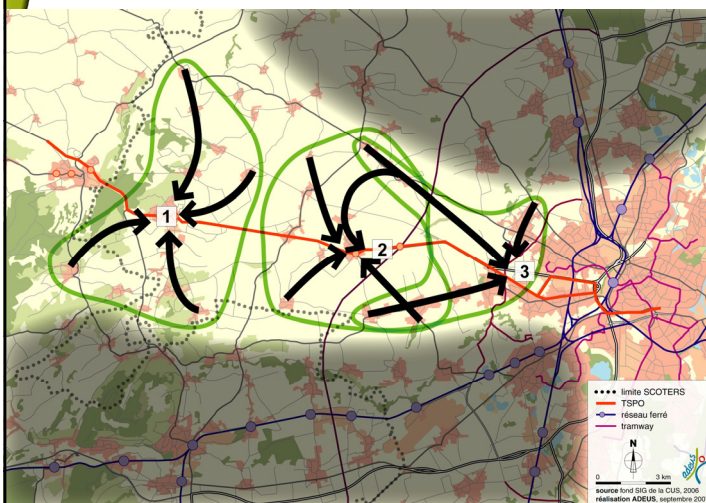
→ Une clientèle éloignée est elle souhaitable : combien de km en voiture, pour combien de km en transport en commun?



25/03/2009

### 3. Le bassin RD1004

## Comment définir un bassin de rabattement ?



→ Un intérêt pour les communes proches

→ Des communes qui pourraient aussi se rabattre sur Ittenheim

- 2 parkings sont ils nécessaires ?
- Quel calibrage pour que ce parking garde une échelle locale ?

25/03/2009

### 3. Le bassin RD1004

## Un exemple de chiffrage pour ouvrir le débat

- 1600 migrations alternantes vers Strasbourg et Eckbolsheim à partir du bassin de rabattement de Marlenheim
  - 500 à Marlenheim pour lesquelles le rabattement par les modes doux peut être favorisé
  - 1100 dans les communes composant le bassin de rabattement
  
- Si la part du TSP0 entre ces communes et l'agglomération est de 20 %
  - **plus de 200 places de parkings** sont à prévoir à Marlenheim
  - **Soit plus d'1/2 hectare**, à raison de 25m<sup>2</sup> par place de stationnement et le traitement de l'espace public

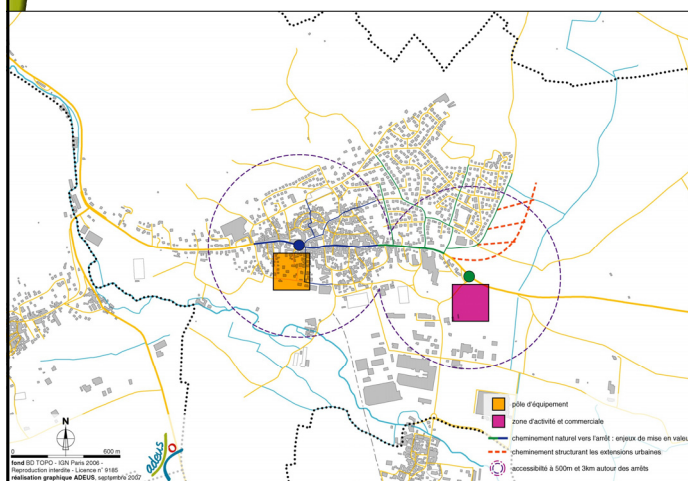
25/03/2009



21

### 3. Le bassin RD1004

## Un exemple d'implantation possible



→ Un pôle d'équipement : quelle mutualisation possible dans une optique d'économiser le foncier ?

→ Une Zone d'activités et commerce, des extensions futures en habitat : quelle prise en compte dans les projets ?

25/03/2009



22

## Conclusion : les conditions de la réussite



- **La localisation** : pour permettre un rabattement rapide vers les TC le plus en amont possible dans le trajet des usagers
- **Un réseau TC performant** comparativement à la voiture, pour qu'un parking en aval ne soit pas une concurrence à l'usage du TC sur une partie du parcours
- **Le calibrage du parking en fonction des besoins issus d'une coordination entre communes**
  - pour limiter l'espace consommé (orientation SCOT). Dans cette optique des solutions comme la mutualisation de parkings existants sont à rechercher
  - pour ne pas inciter les usagers à parcourir une distance plus grande en voiture
- **La qualité de l'espace public**, du parking et de ses accès, pour favoriser en priorité le rabattement piéton-cycle et l'usage des transports en commun

25/03/2009



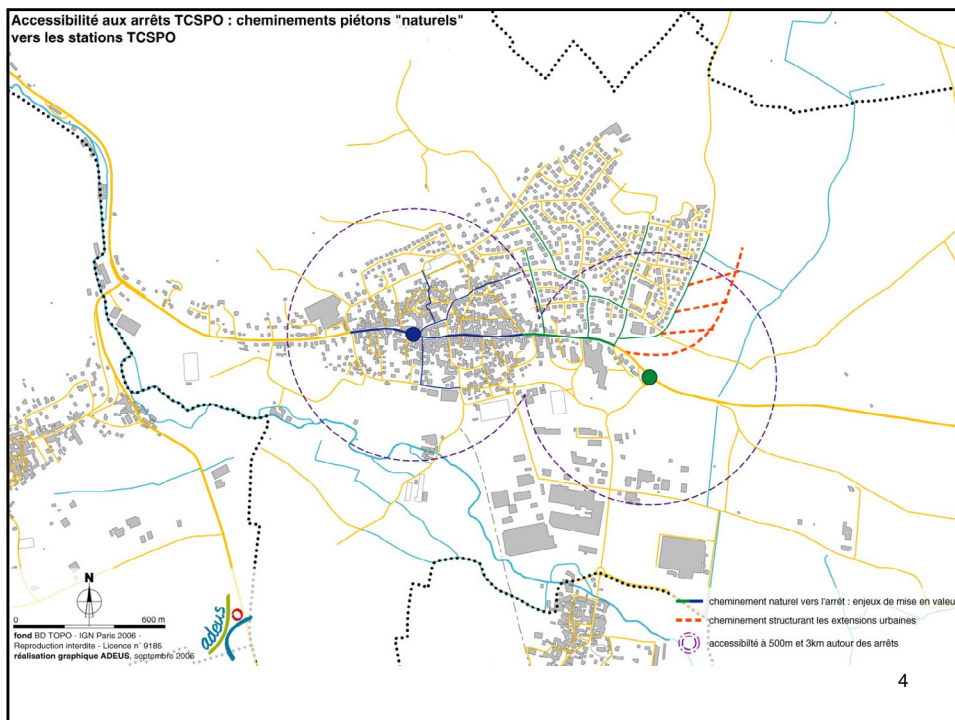
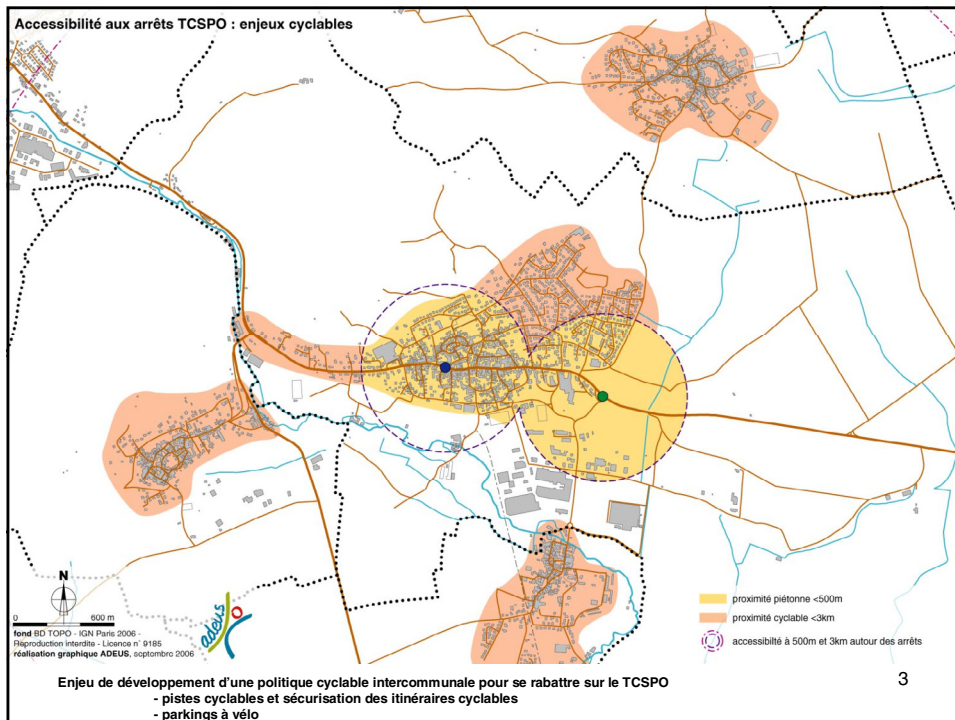


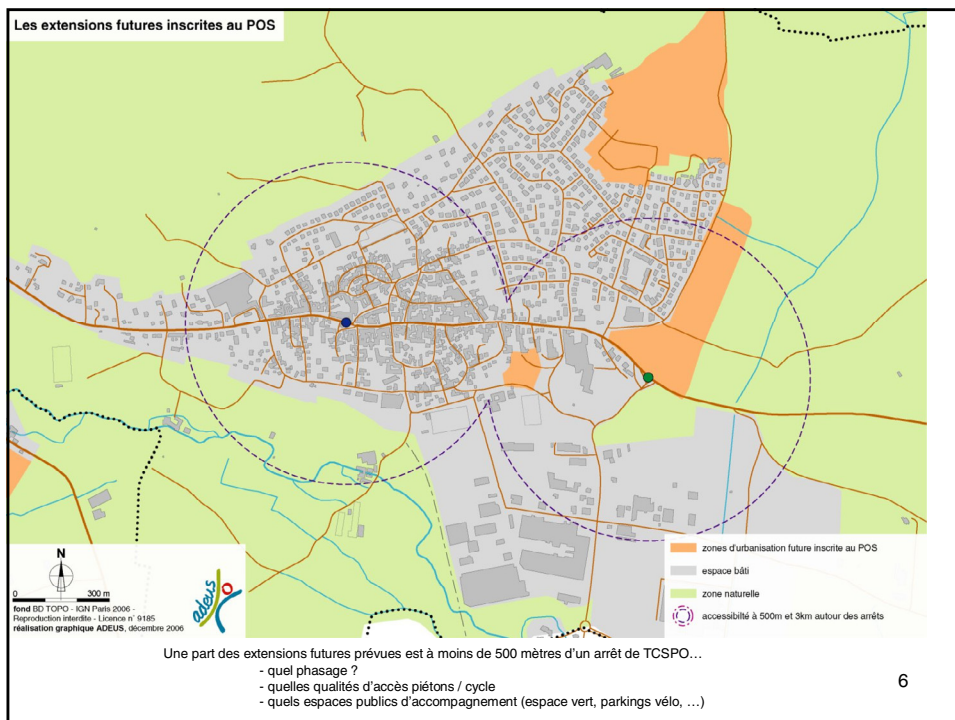
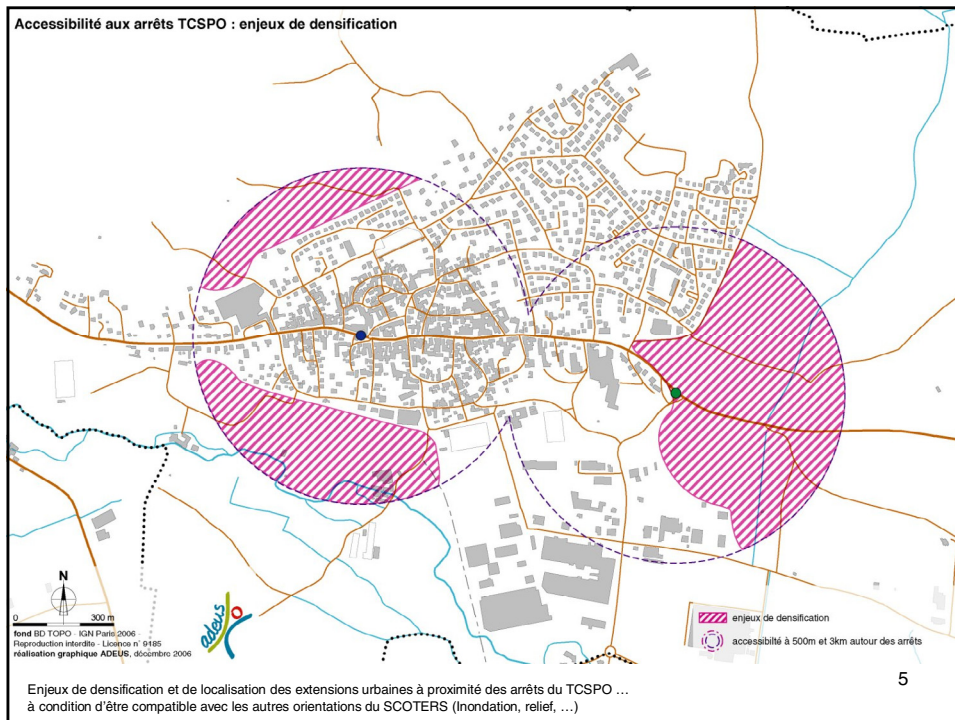
# SCOTERS

## Articuler urbanisation et transports en commun

*Favoriser les modes doux  
par l'organisation urbaine –  
Analyse de Marlenheim et  
Kilstett*

# MARLENHEIM





## Deux opportunités conjointes :

### A- L'arrivée de la rocade automobile

Rappel : capacité constante :

→ ne plus accepter de trafic de transit dans le centre de Marlenheim

### B- L'arrivée du TCSP

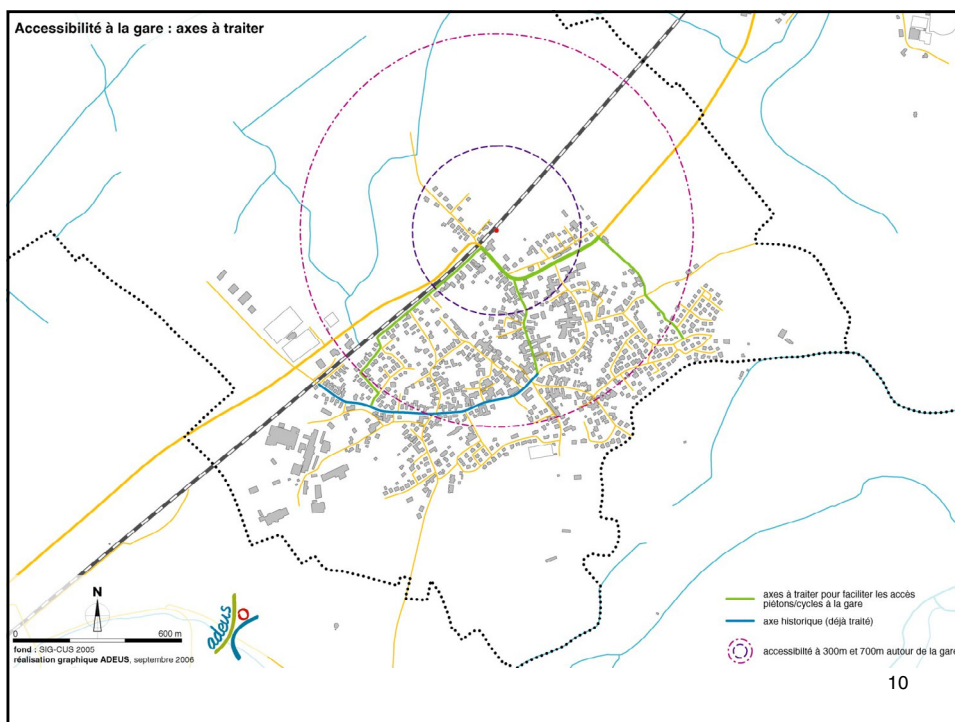
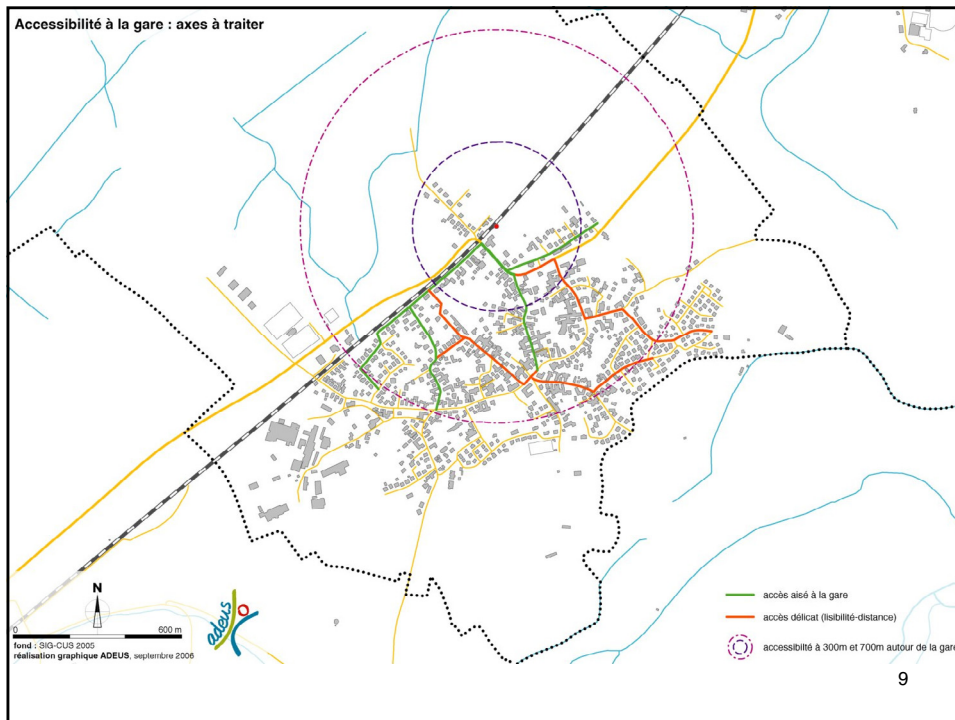
Un enjeu : Comment organiser le gain en qualité de vie ?

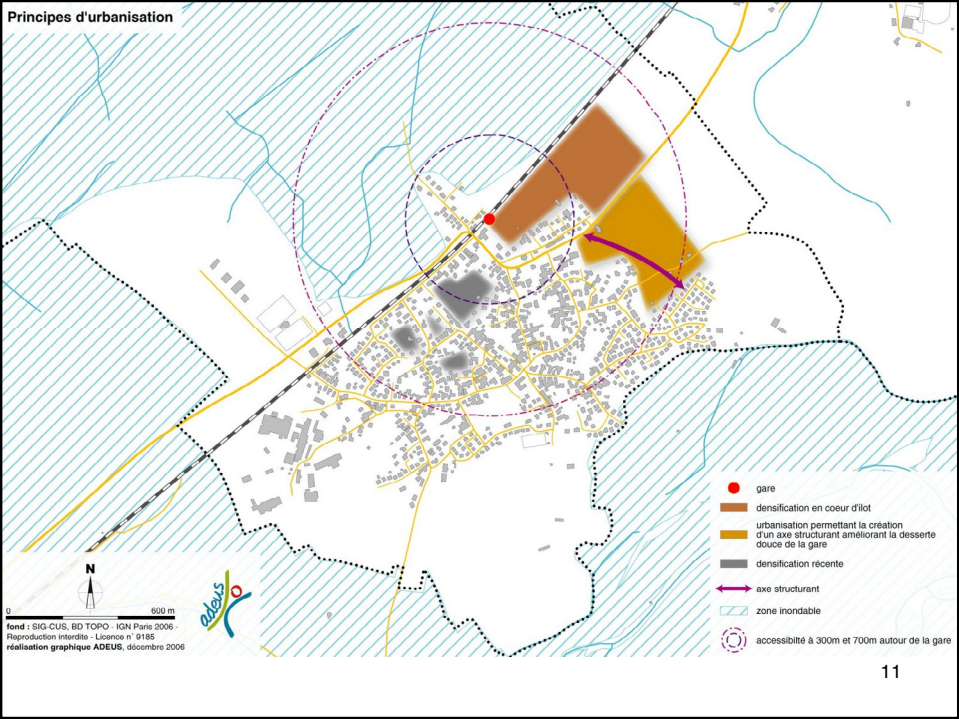
- moins de voiture, plus de calme : quel accompagnement de l'espace public ?
- quelle anticipation des mutations commerciales ?
- comment valoriser Marlenheim au niveau touristique (route des Vins) : ou et combien de parkings ?

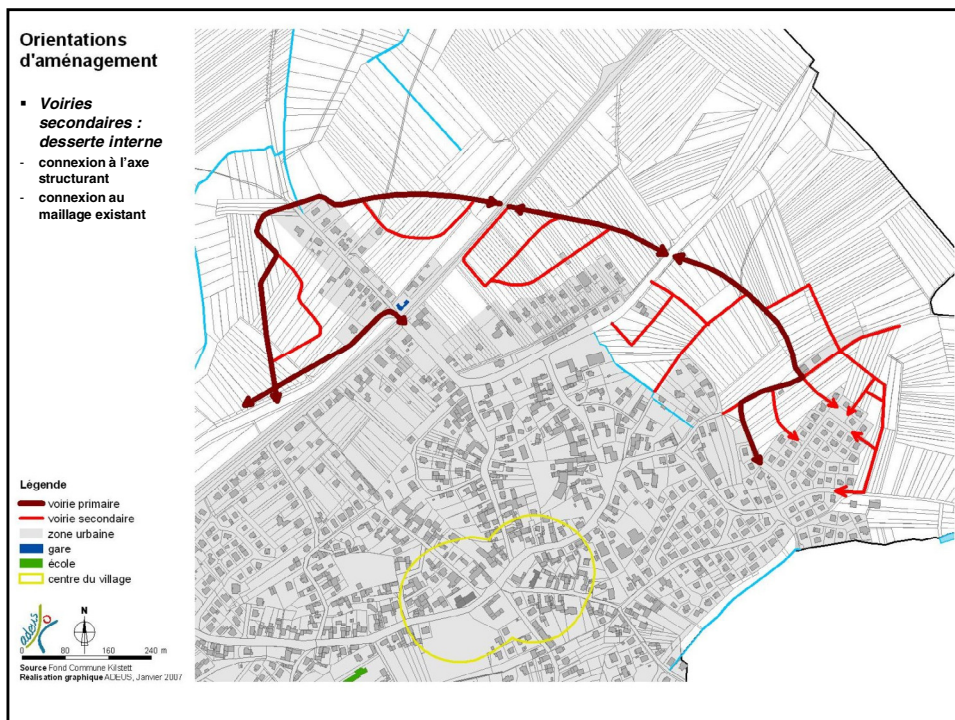
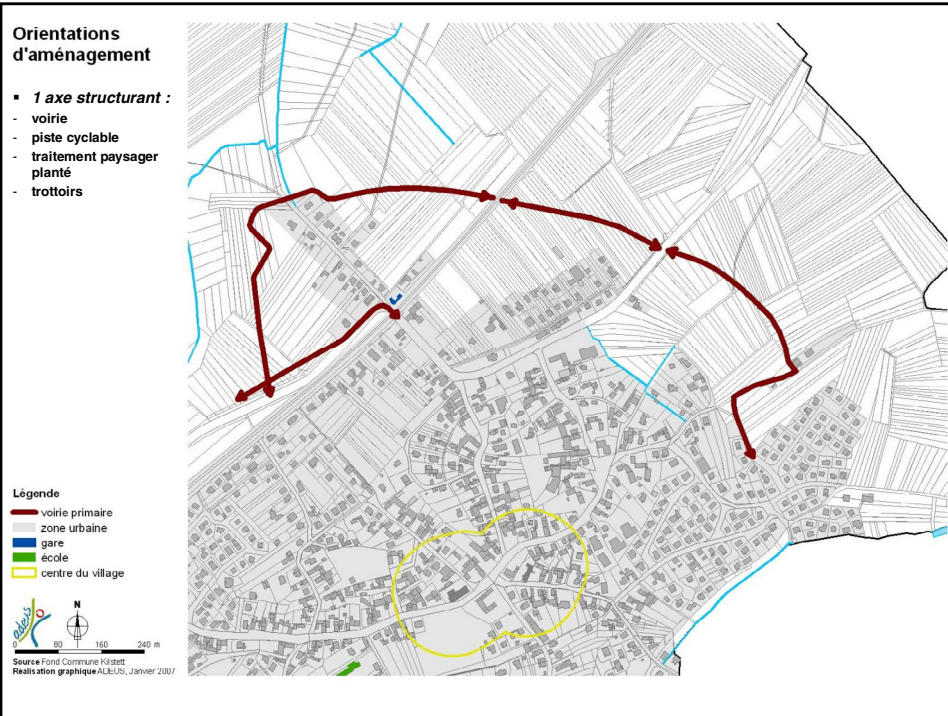
7

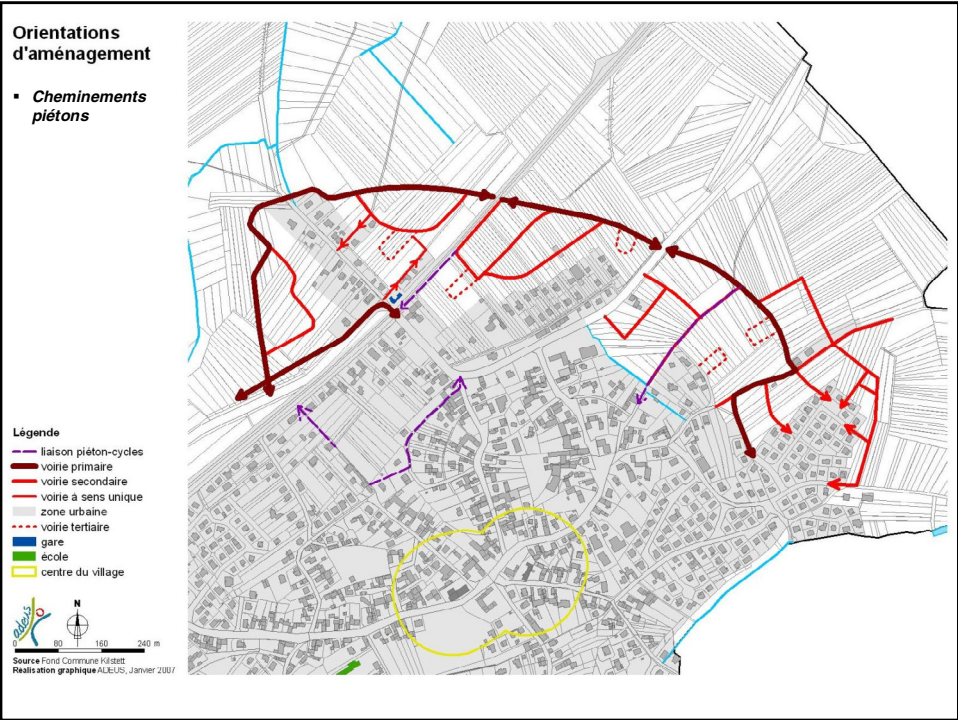
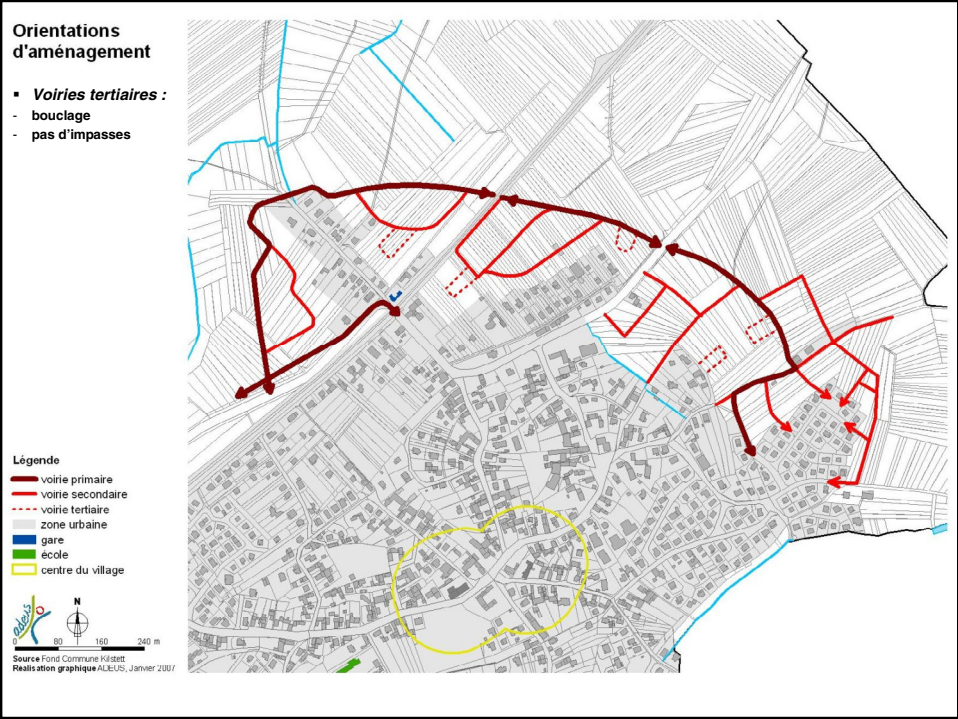
# KILSTETT

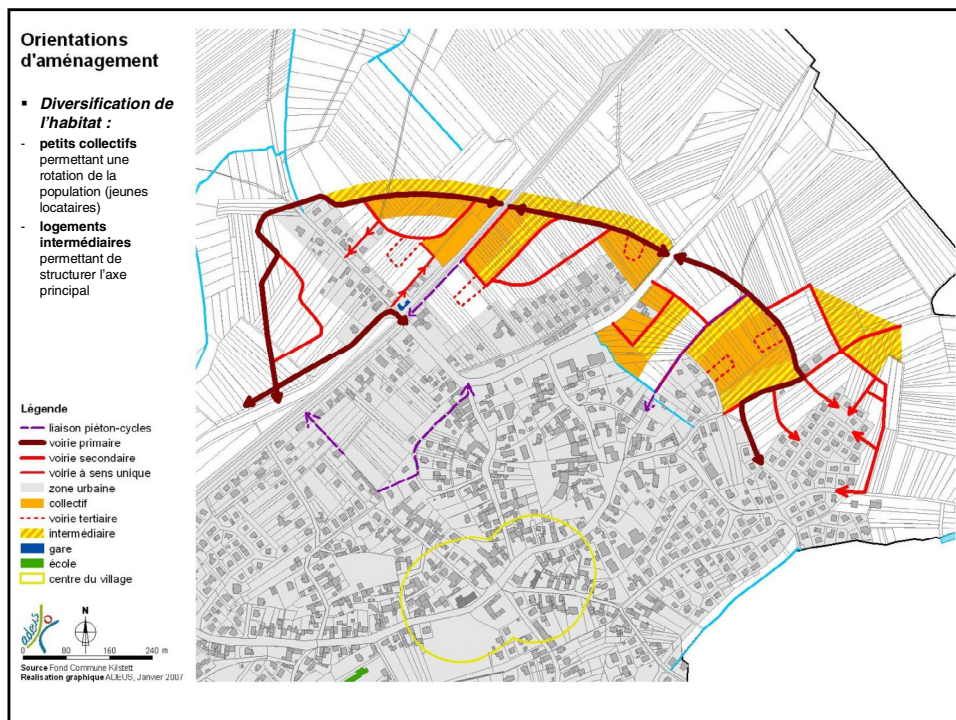
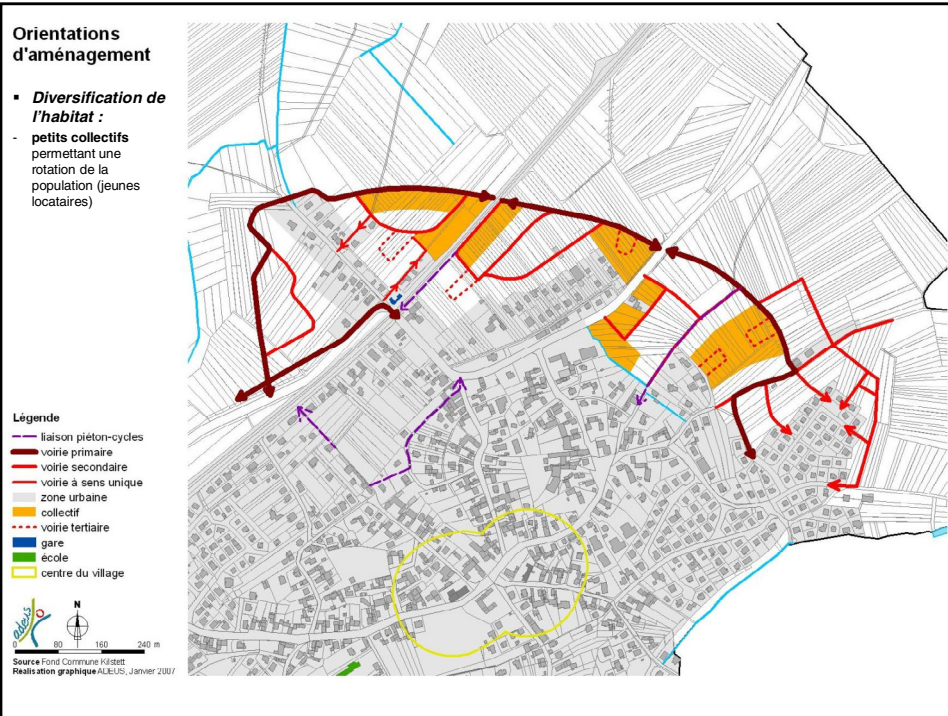
8

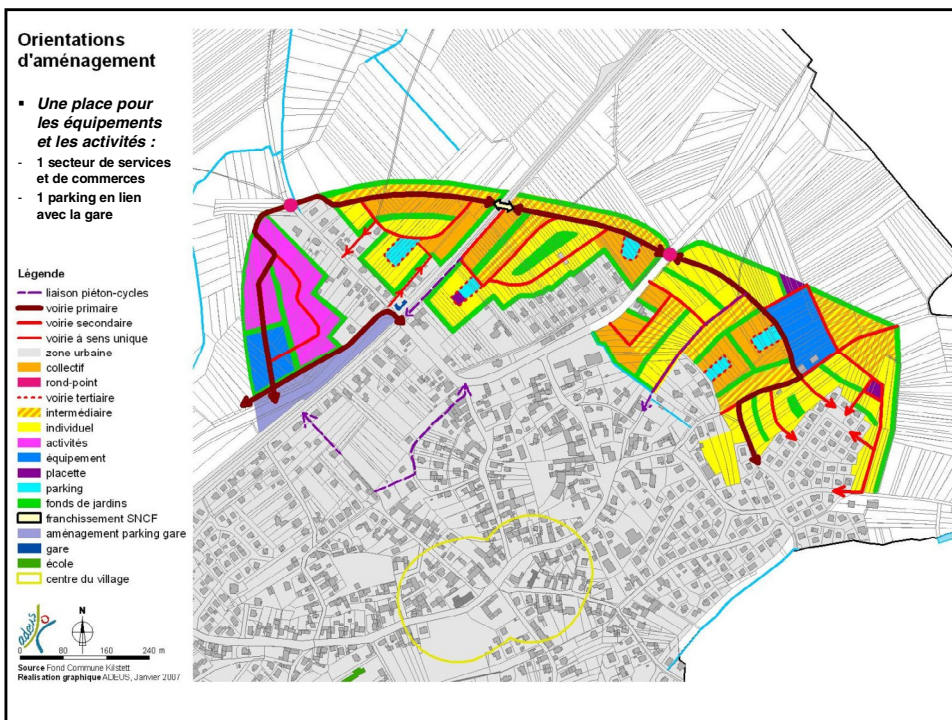
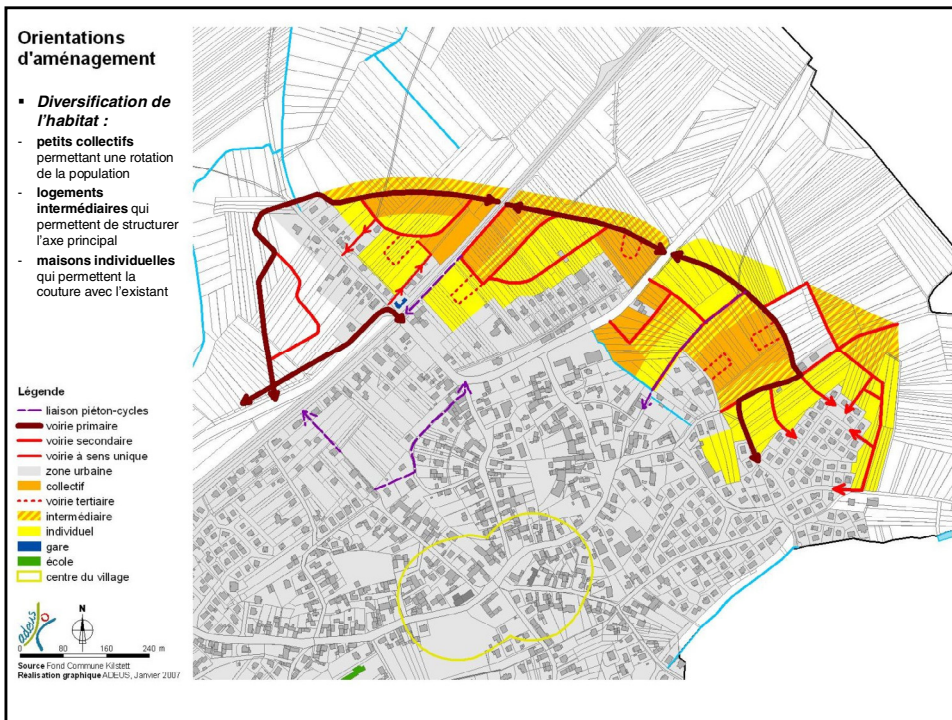


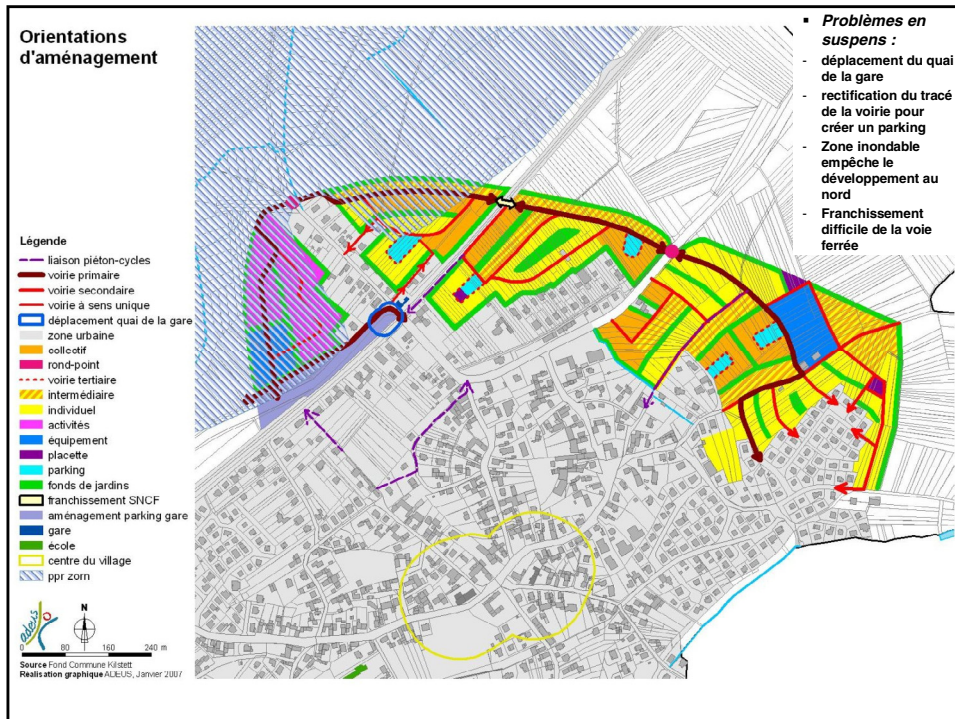
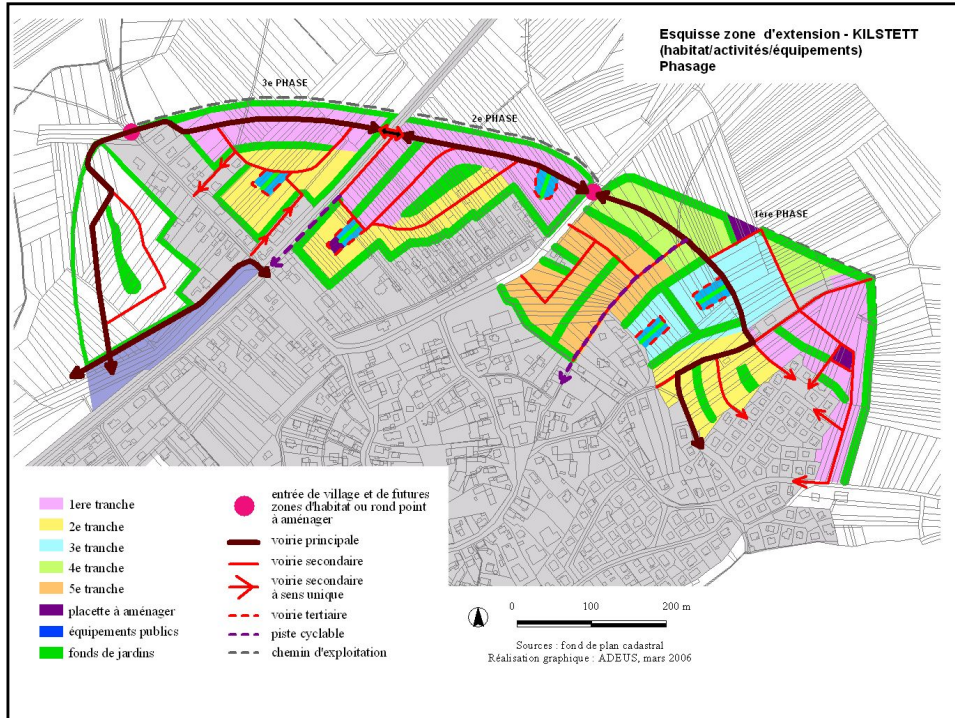
















## SCOTERS Produire 4000 logements par an

*Densité acceptable et forme  
urbaine –  
Analyse des difficultés  
générées par le lotissement  
actuel*



## Densité acceptable et forme urbaine

- Poser le décors
  - Les difficultés générées par le lotissement actuel
  - 3 échelles pour réussir 1 lotissement
- Le lotissement, qu'est-ce que c'est ?
  - Avec les mêmes ingrédients, beaucoup de recettes possibles
- La densité, qu'est-ce que c'est ?
  - Densité et forme urbaine
  - Réussir la densité, le rôle central de la commune

## Densité acceptable et forme urbaine



### Poser le décors

1. Les difficultés générées par le lotissement actuel
2. Trois échelles pour réussir un lotissement

3

*Densité acceptable et forme urbaine*

## Poser le décors

### 1. Les difficultés générées par le lotissement actuel\*



#### → Des limites atteintes :

- Le foncier se renchérit
- La taille des maisons s'accroît
- La taille des terrains se rétrécit
- Des influences sur
  - Les conflits d'usage entre voisins
  - La vie du quartier
- Des conséquences sur
  - L'intégration d'un nouveau quartier dans le village

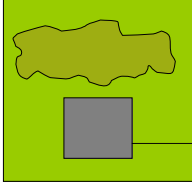
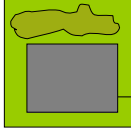
\* le lotissement est entendu ici en tant que mode de construction le plus répandu sur le territoire : lots accueillants des maisons individuelles

4

## Poser le décors

### 1. Les difficultés générées par le lotissement actuel

#### → A l'échelle de la parcelle

	<p>→ 8 ares</p> <p>→ 140 m<sup>2</sup></p>	<p>Il y a 20 ans :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>● Maison au centre d'une grande parcelle</li><li>● Surface « utile » de jardin maximum, y compris sur les côtés</li></ul>
	<p>→ 4/5 ares</p> <p>→ 170 m<sup>2</sup></p>	<p>Aujourd'hui :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>● Maison occupant la quasi totalité d'une parcelle plus petite</li><li>● Le jardin extérieur devient résiduel et peu appropriable</li></ul>

## Poser le décors

### 1. Les difficultés générées par le lotissement actuel

#### → À l'échelle de la parcelle

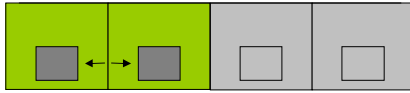


Des parcelles de plus en plus petites

## Poser le décors

### 1. Les difficultés générées par le lotissement actuel

#### → A l'échelle du quartier



4 maisons il y a 20 ans



4 maisons aujourd'hui

- Voiries larges et surdimensionnées, propices au stationnement "sauvage"
- Répétition d'un même type de maisons et d'organisation spatiale
- Manque d'espaces publics de qualité, inexistence de commerces...
- Promiscuité subie : proximité des maisons les unes par rapport aux autres ; petitesse des jardins

## Poser le décors

### 1. Les difficultés générées par le lotissement actuel

#### → À l'échelle du quartier



Un mode d'urbanisation uniforme et répétitif



## Poser le décors

### 1. Les difficultés générées par le lotissement actuel

→ A l'échelle du village

- Une intégration difficile des lotissements déconnectés du reste du village
- Une "intégration" difficile des nouveaux habitants
- Des demandes et des besoins en équipements et espaces publics qui en découlent

## Poser le décors

### 1. Les difficultés générées par le lotissement actuel

→ A l'échelle du village



Des lotissements déconnectés des centres anciens

## Poser le décors

### 2. Trois échelles pour réussir un lotissement

Des enjeux imbriqués et à 3 échelles différentes :

→ L'échelle de la parcelle :

- Veiller à la bonne utilisation/rentabilité du sol
- Diversifier les typologies de l'habitat

→ L'échelle du quartier :

- Mixer les fonctions : habitat, commerces, services, équipements
- Prévoir en amont du projet les espaces publics et leur aménagement de qualité
- Anticiper les besoins en équipements

→ L'échelle du village :

- Adapter le projet au contexte et respecter l'identité de la commune

## Densité acceptable et forme urbaine

Le lotissement, qu'est-ce que c'est ?

→ Avec les mêmes ingrédients,  
beaucoup de recettes possibles

## Le lotissement, qu'est-ce que c'est ? Avec les mêmes ingrédients, plusieurs recettes



→ Des ingrédients à l'échelle de la parcelle/maison :

- Une pièce extérieure
- Un seuil
- Une entrée privative

→ Des ingrédients à l'échelle du quartier :

- La diversité de l'habitat : maisons, petits collectifs...
- Des espaces publics de qualité, des rues au gabarit adapté, des besoins en équipements pris en compte...

→ Des ingrédients à l'échelle du village :

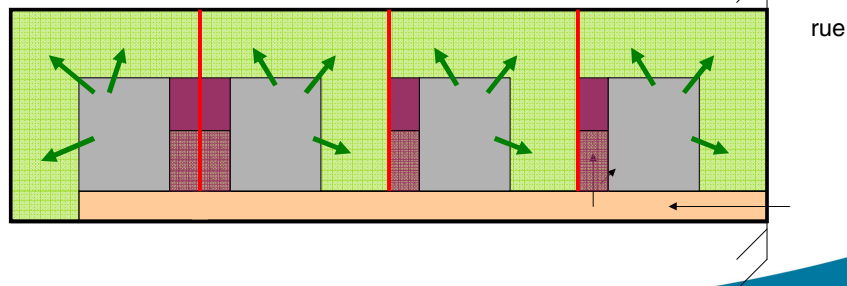
- Où se trouve l'opération ?
- Lien avec l'existant

## Le lotissement, qu'est-ce que c'est ? Avec les mêmes ingrédients, plusieurs recettes



→ Construire 4 maisons individuelles sur 12 ares ça marche !

1 parcelle de 12 ares ; 4 maisons de 120 à 150 m<sup>2</sup> ; 2 places de stationnement par maison ; des limites de propriété claires ; pas de vis à vis, un seuil, une appropriation possible du jardin sans covisibilité



*Densité acceptable et forme urbaine*

## Le lotissement, qu'est-ce que c'est ?

Avec les mêmes ingrédients, plusieurs recettes



→ Construire 4 maisons individuelles sur 12 ares ça marche !





# SCOTERS

## Produire 4000 logements par an

*Densité acceptable et forme  
urbaine –  
Les densités pratiquées et  
leur traduction sur le terrain*



## Densité acceptable et forme urbaine

La densité, qu'est-ce que c'est ?

1. Densité et forme urbaine
2. Réussir la densité, le rôle central de la commune

## La densité, qu'est-ce que c'est ?



### 1. Densité et forme urbaine

#### → Définitions

##### ● Densité mesurée :

- Nombre de logements par hectare
- Nombre d'habitants par hectare
- Le coefficient d'occupation du sol (COS)

##### ● Densité ressentie :

- Type de bâti
- Implantation sur la parcelle

## La densité, qu'est-ce que c'est ?



### 1. Densité et forme urbaine

→ La densité « acceptable » n'est pas seulement fonction de la forme urbaine

→ Elle renvoie également à

- La mixité des fonctions au sein d'une même opération
- La mixité sociale
- La présence d'espaces publics et d'équipements
- Le stationnement\*

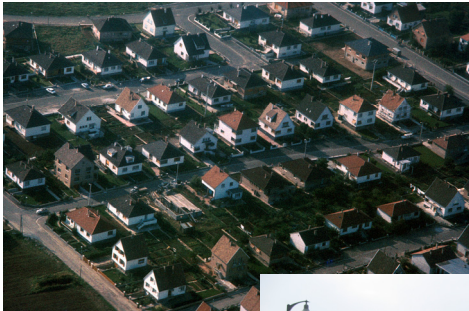
\* la problématique du stationnement fera l'objet d'un thème spécifique abordé lors de la prochaine commission de juin 2007 réunissant les Commissions "Produire 4000 logements par an" et "Urbanisation et transports en commun"

## La densité, qu'est-ce que c'est ?



### 1. Densité et forme urbaine

15 logements/ha : un lotissement "classique"



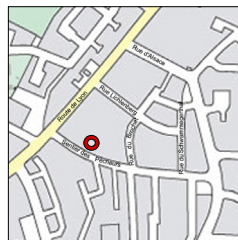
- 1 maison individuelle sur 5 ares
- Voiries surdimensionnées
- Pas d'espaces verts publics

## La densité, qu'est-ce que c'est ?



### 1. Densité et forme urbaine

30 logements/ha : des maisons, c'est possible !



Opération privée de 4 maisons individuelles à Illkirch-Graffenstaden\*

- Quartier d'habitat diversifié
- 4 maisons individuelles sur 12 ares
- Accès privatif avec seuil pour chaque maison
- Pas de vis à vis
- Stationnement sur parcelle
- Jardin privé



\* cette opération fait partie des sites présentés lors de la visite organisée le 12 avril 2007

## La densité, qu'est-ce que c'est ?



### 1. Densité et forme urbaine

30 logements/ha : des maisons, c'est possible !



#### Une opération privée de maisons en bande à La Wantzenau

- Quartier de maisons pavillonnaires
- Placette arborée
- 1 maison individuelle sur 3 ares
- Accès privatif avec seuil ; jardin privatif
- Stationnement sur parcelle et intégré dans le bâti

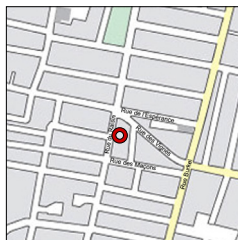


## La densité, qu'est-ce que c'est ?



### 1. Densité et forme urbaine

60 logements/ha : des maisons, c'est possible !



#### Une opération de 4 maisons jumelées (logements aidés) à Illkirch-Graffenstaden\*

- Quartier d'habitat diversifié
- Place arborée avec aire de jeux
- Accès privatif avec seuil
- Stationnement sur parcelle
- 2 jardins privés par maison



\* cette opération fait partie des sites présentés lors de la visite organisée le 12 avril 2007

# La densité, qu'est-ce que c'est ?



## 1. Densité et forme urbaine

60 logements/ha : des maisons, c'est possible !



Une opération privée de 8 maisons dans le centre de Scherwiller\*

- Accès privatif avec seuil
- Stationnement sur parcelle
- 1 jardin privé



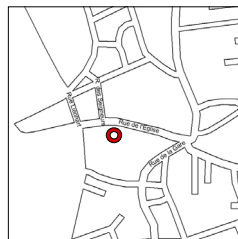
\* cette opération fait partie des sites présentés lors de la visite organisée le 12 avril 2007

# La densité, qu'est-ce que c'est ?



## 1. Densité et forme urbaine

Des reconversions de ferme



Une opération privée de grange rénovée en 3 maisons accolées à Truchtersheim

- Conservation du volume de la grange
- Traitement paysager des seuils des logements
- Stationnement intégré dans le bâti
- Jardin et terrasse privés





#### Les clés de la réussite : une volonté et un projet de la commune

→ La diversité...

- ... des formes et des statuts d'habitat
- ... des fonctions : commerces, équipements, centralités de quartier...

→ La conception d'un projet...

- ... avec la réalisation d'espaces verts publics, aménagés et de qualité
- ... avec les liens créés entre nouveau quartier et village : cheminements piétons...

→ Le suivi du projet



# SCOTERS

## Produire 4000 logements par an

*Passer de la programmation à l'action*

### produire 4000 logements par an comment passer de la planification à l'action ?



La Région de  
Strasbourg

Le Scoters : une  
stratégie partagée

- 4000 logements dont 800 logements aidés
- 25% habitat intermédiaire

L'intercommunalité

Quoi ?  
Combien ?  
Où dans  
l'intercommunalité ?

La commune

Le PLU : 1 projet, 1 règlement, des orientations d'aménagement...

Quand ?  
Où dans la commune ?

L'opération

Les outils fonciers : la ZAC, le lotissement, ...

Le logement

La réalisation



- 3000 logements

? Quelle programmation ?

## Comment passer de la planification à l'action ?



### L'Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat Le Programme d'Intérêt Général

- Je veux répondre à un besoin précis
- Je fais bénéficier les propriétaires de ma commune de moyens pour réhabiliter
  - des moyens financiers : subventions de l'Etat, la Région, le Département
  - des moyens financiers propres : la commune ou l'intercommunalité
  - des moyens d'animation et de suivi : un animateur
- J'apporte à court terme (de façon rapide et temporaire) une réponse au besoin identifié

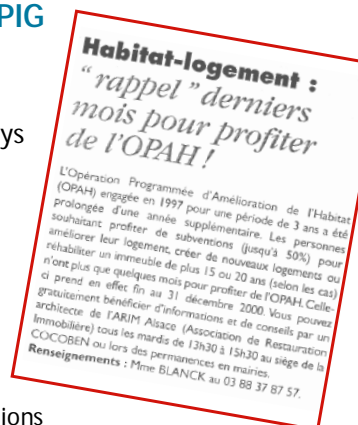
3

## Comment passer de la planification à l'action ?



### L'OPAH / Le PIG

- Exemple : l'OPAH des communautés de communes de Benfeld et environs et du Pays d'Erstein
- Durée : 4 ans, de 1997 à 2000
- Objectifs : réhabiliter 297 logements
- Bilan :
  - 362 logements ont bénéficié de subventions ou de primes : propriétaires occupants, logements conventionnés, créations de logements dans des corps de ferme, remise sur le marché de logements vacants
  - L'aide au ravalement des Communauté de communes a rendu plus visible encore l'impact de l'OPAH sur l'environnement urbain.



4

## Comment passer de la planification à l'action ?



### L'OPAH / Le PIG

#### → Aujourd'hui dans l'aire du SCOTERS :

- pas d'OPAH en cours ou programmée
- trois PIG en vigueur jusqu'en 2008/2009
  - Le PIG de la CUS : amélioration de l'habitat sur le territoire de la CUS
  - Le PIG n°2 : amélioration de l'habitat en faveur du développement d'une offre de logements locatifs privés à loyers maîtrisés dans le Département du Bas-Rhin, hors agglomération de Strasbourg
  - Le PIG n°3 : amélioration de logements indignes, ou non décentes dans le département du Bas-Rhin

## Comment passer de la planification à l'action ?



### L'OPAH / le PIG

#### → Les implications :

- réhabiliter des logements c'est :
  - « toucher » à l'ensemble du marché du logement d'une commune ou d'un territoire
  - et soulever des interrogations sur d'autres segments du logement par exemple le logement des jeunes, et d'autres modes de production, par exemple la construction neuve
- avoir une vision plus globale pour une réponse plus globale à moyen terme

## Comment passer de la planification à l'action ?



### Le Programme Local de l'Habitat

→ objectif : visibilité d'ensemble du marché du logement au-delà de l'habitat privé ancien :

- Construction neuve
- Locatif privé
- Logements aidés

→ moyens :

- 50 % du coût du diagnostic pris en charge par l'état
- Mutualisation à l'échelle de l'intercommunalité

## Comment passer de la planification à l'action ?



### Le PLH

→ Les avantages : clarifier la politique locale de l'habitat

- À l'échelle de la commune :
  - Communiquer vers la population de la commune et les aménageurs / investisseurs
- À l'échelle de l'intercommunalité :
  - Quels types de logements ?
  - Où ?
  - Quand ? Quel phasage ?
- À l'échelle du bassin de vie voire du département :
  - Exprimer les besoins du territoire vers l'échelle départementale...

## Comment passer de la planification à l'action ?

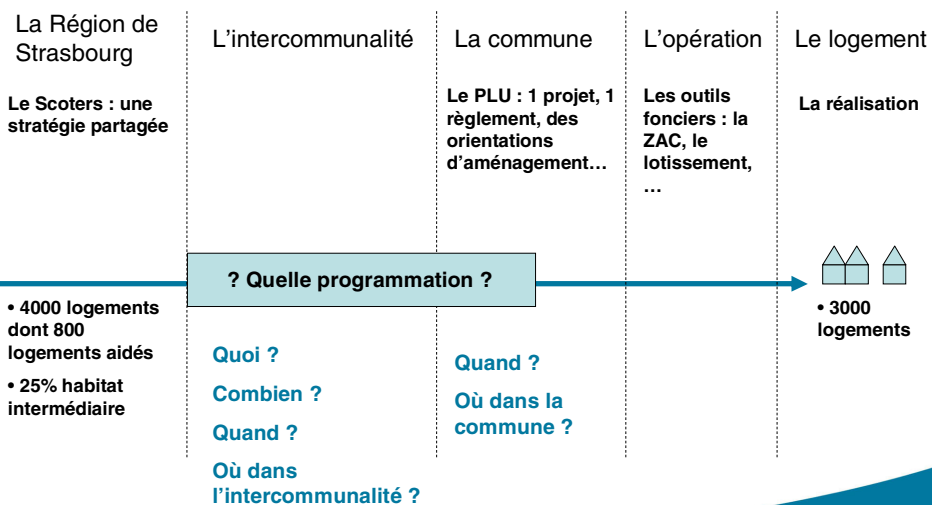


### Le PLH

Tour de table : les PLH dans la Région de Strasbourg

- Un diagnostic Habitat à Rhinau
- Le PLH dans la Communauté urbaine de Strasbourg, sa traduction à Plobsheim
- D'autres exemples :
  - Le PLH des communes du Pays de la Zorn
  - Le PLH de la Communauté de communes d'Erstein

## produire 4000 logements par an comment passer de la planification à l'action ?





# SUIVI DU SCOTERS

## Etat 0 et premières tendances

Comité syndical du 1er juin 2007



- Assurer une gestion économe de l'espace
- Développer la métropole strasbourgeoise
- Structurer l'espace métropolitain, adapter le niveau de services aux besoins locaux
- Développer un habitat diversifié, répondant aux besoins de la population
- Mailler le réseau et favoriser l'intermodalité
- Prévenir les risques pour la santé publique





## Assurer une gestion économe de l'espace

## Assurer une gestion économe de l'espace

→ Etat 0 : Quelle est la consommation d'espace?

- Entre 1976 et 2002, la consommation annuelle a été de 195 hectares par an.
- Il n'y a pas optimisation de la consommation d'espace : beaucoup de foncier pour peu de logements dans certains secteurs
- La consommation foncière prévue dans les POS est de 6000 ha (prolongement de tendance)

Secteurs	Nombre de ha par an	Part dans la consommation totale	part dans la consommation hors activités	part dans les activités
Communes bien desservies	10	5%	7%	3%
Communes mal desservies sans pos	14	7%	9%	3%
Strasbourg	27	14%	8%	25%
Pôles urbains	28	15%	11%	21%
Bourgs centres	29	15%	13%	18%
Communes mal desservies avec pos	35	18%	25%	6%
2ème couronne	51	26%	28%	24%
Total	195	100%	100%	100%

**Parts des secteurs - Consommation foncière et nombre de logements**

Secteur	Part consommation foncière (%)	Part logements (%)
Communes bien des servies	~6	~2
Communes mal des servies	~33	~12
Bourgs e centres	~14	~7
2ème couronne	~28	~16
Pôles urbains	~11	~21
Strasbourg	~8	~25

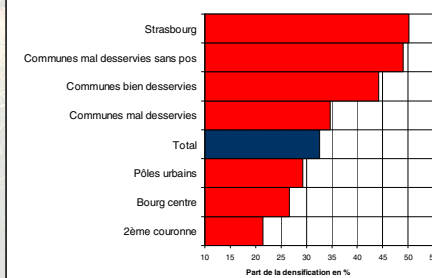
## Assurer une gestion économe de l'espace



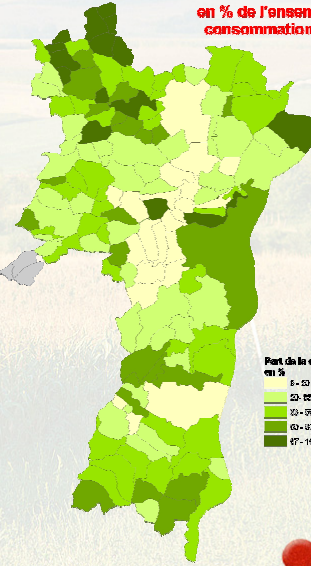
→ La consommation foncière dans le tissu urbanisé est-elle privilégiée par rapport à l'extension ?

- Globalement, un tiers de la consommation s'est faite en densification entre 1976 et 2002, deux tiers en extension

Part de la consommation dans le tissu urbanisé



Consommation foncière dans le tissu urbanisé en % de l'ensemble de la consommation foncière



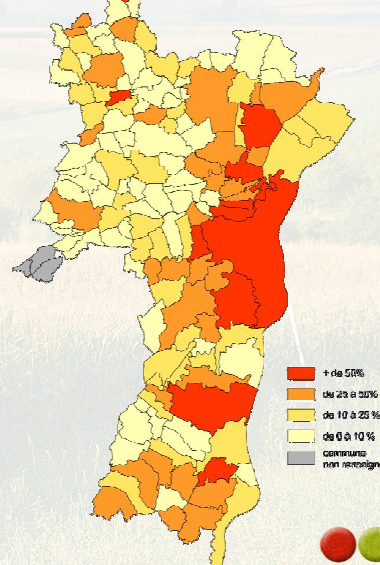
## Assurer une gestion économe de l'espace



→ Quelle est la part des activités ?

- Un tiers de la consommation foncière a été consacré aux activités (ZA).

Part de la consommation foncière destinée à l'activité





## Développer la métropole strasbourgeoise

## Développer la métropole strasbourgeoise

Adelis

→ La construction est-elle suffisante pour assurer le dynamisme de la métropole?

- La construction est en dessous des objectifs du SCOTERS : 3010 logements commencés en 2005
  - ... Soit globalement ¾ environ des objectifs atteints...
  - mais en hausse par rapport aux années précédentes (moyenne 2640 entre 1999 et 2004)

Logements construits dans l'aire du SCOTERS entre 1999 et 2005

Source : Sivadél DRE Alsace

Construction neuve entre 1999 et 2005 dans les territoires du scoters

Source : Sivadél DRE Alsace

Objectifs et réalité de la construction dans l'aire du SCOTERS - 2005

Source : Sivadél DRE Alsace

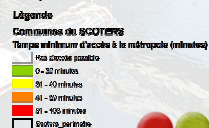
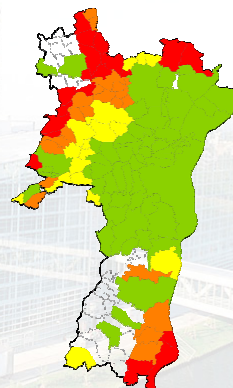
## Développer la métropole strasbourgeoise



### Accessibilité à l'espace métropolitain strasbourgeois

→ Quelle est l'accessibilité à la métropole en transports en commun (Etat 0)?

- La moitié des communes et 90% de la population sont bien desservis (temps de parcours)
- Des fréquences de desserte très différenciées : de très bonnes dans la CUS et sur les grandes radiales (axe D1004 ou sur quelques gares) à faibles pour le reste du territoire



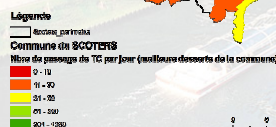
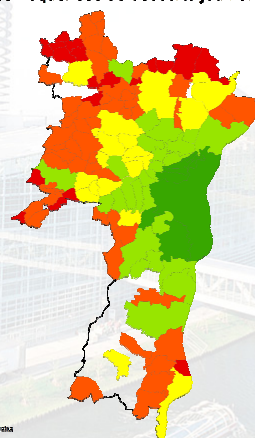
## Développer la métropole strasbourgeoise



### Accessibilité à l'espace métropolitain strasbourgeois Les fréquences de desserte journalière

→ Quelle est l'accessibilité à la métropole en voiture (Etat 0)?

- Les temps moyens en voiture sont assez bons, mais varient dans des proportions importantes suivant les jours : aucune garantie de temps de parcours

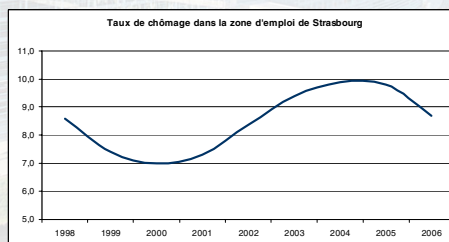
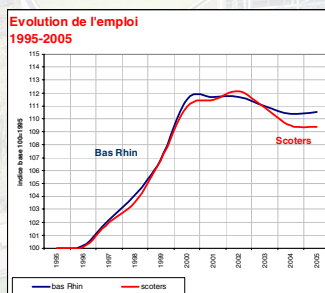


## Développer la métropole strasbourgeoise



→ Est-ce que le nombre d'emplois permet de répondre aux besoins de la population active (Etat 0)?

- Le nombre d'emplois a augmenté de près de 10% entre 1995 et 2005 avec une stagnation ces dernières années.
- La population active continue à augmenter
- le niveau du chômage augmente ces dernières années, mais on note une amélioration en 2006
  - Taux de chômage dans la zone d'emploi du SCOTERS : 9,9% en 2004, 8,7% en 2006



**Structurer l'espace métropolitain**  
**Adapter le niveau de services aux besoins locaux**



## Structurer l'espace métropolitain Adapter le niveau de services aux besoins locaux



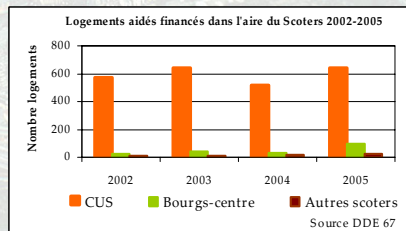
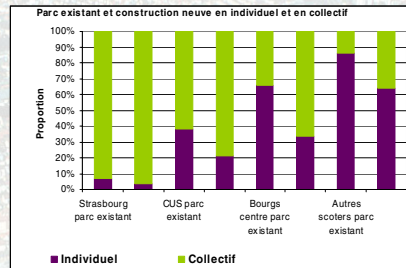
→ Est-ce que les nouveaux logements changent la structure du parc existant « dans le bon sens » ?

### ● FORME

- Une tendance au profit du collectif dans toutes les communes : diversité des produits, rotation
- Une restructuration particulièrement favorable dans les bourgs centre
- ...mais pas d'habitat intermédiaire

### ● NATURE : Logements aidés

- Une forte dominante de la CUS dans la production de logements aidés
- Apparition d'une dynamique de production de logements aidés dans les bourgs centre en 2005



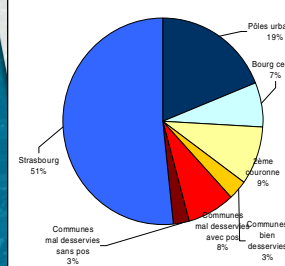
## Structurer l'espace métropolitain Adapter le niveau de services aux besoins locaux



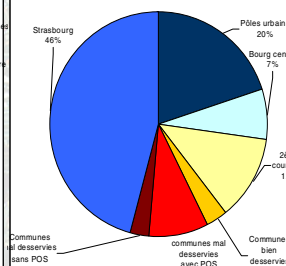
→ Est-ce que l'augmentation de population conforte les pôles avant 1999 (Etat 0)?

- La deuxième couronne de la CUS voit son poids en population augmenter fortement
- Les pôles urbains de la CUS, les bourgs centre et les communes bien desservies restent stables
- La part de population dans les communes mal desservies augmente

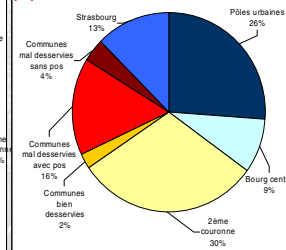
La population en 1975



La population en 1999



Répartition des gains de la population entre 75 et 99

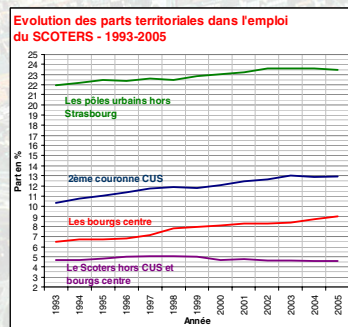
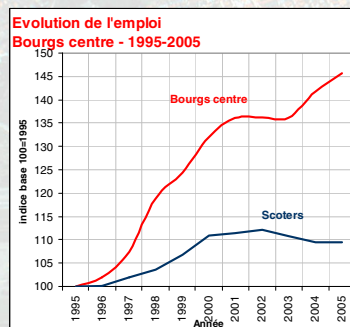


## Structurer l'espace métropolitain Adapter le niveau de services aux besoins locaux



→ Est-ce que les nouveaux emplois confortent les pôles?

- La majorité des espaces structurants (pôles urbains de la CUS hors Strasbourg, bourgs centre) gagnent des parts, ainsi que la deuxième couronne de la CUS
- Les bourgs centre sont les plus dynamiques : le nombre d'emplois a augmenté de moitié (+46 %) entre 1995 et 2005



## Structurer l'espace métropolitain Adapter le niveau de services aux besoins locaux



→ Les pôles urbains de la CUS et les bourgs centre sont-ils bien desservis par les transports en commun (temps, maillage...)?

- Le bilan est positif en terme de temps de parcours et de fréquence vers Strasbourg et les pôles urbains de la CUS
- Six bourgs centre sont bien desservis, trois sont mal desservis : Truchtersheim, Rhinau et Gerstheim

→ Le rabattement en transports en commun vers les bourgs centre est-il assuré: rôle de nœuds multimodal?

- Le rabattement vers les bourgs centre n'est pas actuellement prévu dans la desserte bus






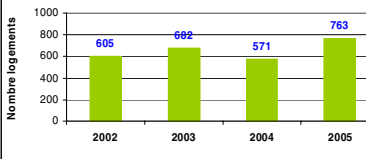
## Développer un habitat diversifié, répondant aux besoins de la population

## Développer un habitat diversifié, répondant aux besoins de la population

- Le nombre de logements aidés prescrit est-il réalisé (objectif : 800 / an) ?
  - En 2005, 763 logements aidés financés
  - En augmentation par rapport aux années précédentes
- Les logements aidés sont-ils répartis sur le territoire ?
  - 84% des logements aidés sont produits dans la CUS en 2005 contre 94% en 2002, au profit des bourgs centre
- Le parc de logements est-il diversifié ?
  - Augmentation du collectif : rotation...
  - Peu ou pas d'habitat intermédiaire (individuel dense)
  - Prédominance des T3-T4 : des besoins non satisfaits en matière de grands logements



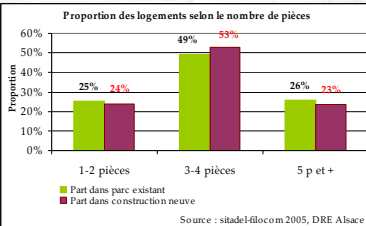
**Logements aidés financés dans l'aire du Scoters 2002-2005**



Année	Nombre logements
2002	605
2003	662
2004	571
2005	763


Source DDE 67

**Proportion des logements selon le nombre de pièces**



Nombre de pièces	Part dans parc existant	Part dans construction neuve
1-2 pièces	25%	24%
3-4 pièces	49%	53%
5 p et +	26%	23%

Source : shtade14@com 2005, DRE Alsace





## Mailler le réseau et favoriser l'intermodalité

## Mailler le réseau et favoriser l'intermodalité


→ Le maillage du réseau existant est-il satisfaisant ?

- En 2006, le maillage est peu important :
  - partiel pour les bus urbains (très faible pour les cars interurbains),
  - pas de maillage pour les trains et le tramway, mais un premier maillage est en cours avec les prochaines extensions tramway

 20




## Prévenir les risques pour la santé publique

Prévenir les risques pour la santé publique 

→ Quelle est la tendance de production de gaz à effet de serre au fil de l'eau ?

- Une stagnation des émissions du secteur transports depuis 2000, les gains réalisés par la mise en place des transports en commun permettant d'absorber les augmentations liées au trafic automobile





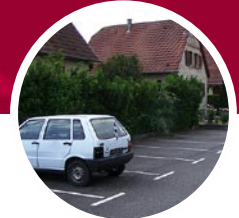


**ANNEXES : Fiches pédagogiques  
réalisées en 2007**





# LE STATIONNEMENT



## BOÎTE À OUTILS

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

## CE QUE DIT LE SCOTERS

- **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 m<sup>2</sup>).
- **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...). A 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



	1999	2005
Ménage sans voiture	19 %	17 %
Ménage avec 1 seule voiture	46 %	45 %
Ménage avec 2 voitures	35 %	32 %
Ménage avec 3 voitures ou +		6 %

Quelle demande en stationnement en Alsace ?

### 1 Je veux éviter le stationnement sauvage dans mon nouveau lotissement. Quelles précautions prendre ?

La présence de nombreuses voitures dans les voiries de lotissement est rarement la conséquence d'une norme de stationnement insuffisante. Elle est en général liée à deux types de comportements des habitants :

- la transformation du garage en une pièce de vie supplémentaire, qui entraîne le déplacement du stationnement de la voiture dans la rue ;
- la plus grande facilité de stationner dans la rue plutôt que de devoir ouvrir les garages.

Il est possible de limiter ces comportements en rendant plus difficile le stationnement dans la rue, en traitant l'espace public :

- dans une voie qui structure le quartier, il est important de garantir quelques places de stationnement, notamment pour les visiteurs, et il est possible de les encadrer, par des arbres ;
- dans une voie de desserte locale, il est possible de limiter la taille de la voirie, pour rendre le stationnement dans la rue plus difficile que le stationnement dans la parcelle.

### 2 Comment définir les besoins en stationnement dans ma commune ?

Les besoins en stationnement sont variables d'un projet à l'autre : ils dépendent des types de logements souhaités et de la proximité des transports en commun. On peut retenir quelques grands ordres de grandeur. Statistiquement, aucune commune n'a, en moyenne, plus de deux voitures par ménage, y compris dans les secteurs les plus éloignés de Strasbourg. En 2005, seulement 6 % des ménages avaient trois voitures ou plus, et uniquement pendant une durée relativement réduite (qui correspond aux couples ayant des enfants possédant le permis et n'ayant pas encore quitté le domicile parental).

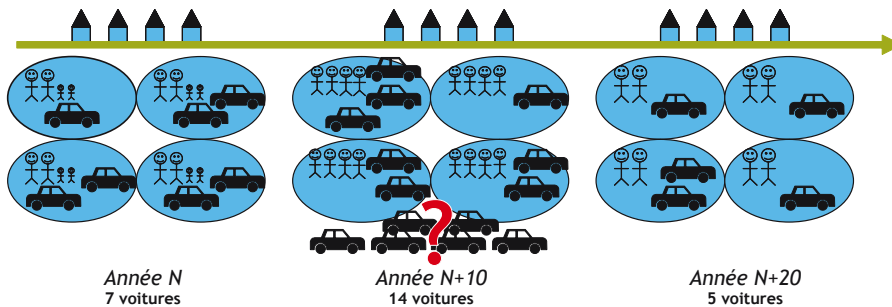
### 3 J'ai un grand projet de lotissement : comment répondre aux besoins en stationnement ?

La première réponse réside dans le choix des types de logements. Garantir une mixité dans le projet (logement collectif et individuel, accession à la propriété et logements locatifs), permet d'avoir des besoins en stationnement relativement stables dans le temps à l'échelle de l'opération. En effet, contrairement à un lotissement homogène de maisons individuelles, les familles auront des âges différents et donc des besoins différents (enfants motorisés ou non).

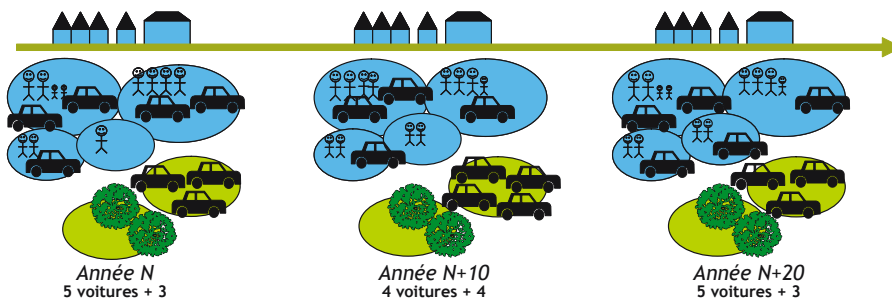
On peut alors distinguer deux types de réponses aux besoins :

- à la parcelle : nombre de places dont les résidents ont besoin quotidiennement (1<sup>re</sup> voire 2<sup>e</sup> voiture) et dont ils assument la charge sur le domaine privé ;
- à l'opération : nombre de places dont les résidents peuvent avoir besoin exceptionnellement (3<sup>e</sup> voiture, visiteurs) et qui peuvent être mutualisées à l'échelle de l'opération, sur voirie principale ou placette, et prises en charge par le lotisseur.

Il est donc intéressant de distinguer dans le PLU la norme de stationnement exigée sur parcelle et la norme de stationnement exigée à l'opération.



Un lotissement homogène avec une forte variation des besoins en stationnement



Une opération mixte avec des besoins globaux en stationnement stables



#### 4 Quels sont les leviers dont je dispose à travers mon PLU ?

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) définit l'approche politique du stationnement à l'échelle de la commune. Il sert de référence de cadrage. Les orientations particulières d'aménagement peuvent définir secteur par secteur la traduction de cette politique en terme :

- soit d'objectifs à atteindre :  
*le stationnement sur l'espace collectif devra permettre de répondre aux besoins du stationnement visiteur,*
- soit d'aménagements à réaliser :  
*les voies principales de l'opération devront comporter du stationnement longitudinal.*

Ces obligations s'imposent en terme de compatibilité aux autorisations d'occupation du sol, ce qui offre une souplesse aux réponses apportées par l'opérateur.

Le règlement va fixer les normes de stationnement. Celles-ci ne peuvent se choisir dans l'absolu : elles dépendent du secteur concerné (proximité des transports en commun, types de logements existants ou souhaités, évolution du bâti). Le règlement peut définir des normes de stationnement privé et à l'opération : par exemple deux places sur parcelle privée et une place à usage collectif par lot sur placette. Il s'agit de normes minimales. L'article 12 du PLU (facultatif) peut fixer des normes de stationnement différentes pour les différentes fonctions (logements, bureaux, commerces, équipements...).

Le règlement et les orientations d'aménagement peuvent aussi définir les caractéristiques des voiries, avec par exemple des voies principales suffisamment larges pour accueillir du stationnement et des voies secondaires très étroites pour l'éviter.

#### 5 Puis-je définir une norme de stationnement par type de logement ?

Non, pas directement. Le règlement du PLU définit des règles de stationnement par tranche entamée de Surface Hors d'Oeuvre Nette (SHON). Il ne peut

pas distinguer les logements collectifs des logements individuels, ni les une pièce des deux pièces. Indirectement, la connaissance de la surface moyenne des différents types de logements existants ou souhaités dans chaque secteur de la commune va permettre d'adapter la norme aux besoins.

#### 6 La définition d'une norme élevée de stationnement privé risque-t-elle de rendre délicate la réalisation de certains types de logements ?

Oui. Un impératif élevé de stationnement sur parcelle peut devenir un obstacle à la réalisation de maisons accolées, bifamilles etc... (petites parcelles) ou à la réhabilitation de bâtiments existants en centre bourg qui ne disposent pas du foncier nécessaire. Le risque est alors la destruction du bâti ancien.

#### 7 Puis-je imposer un nombre maximum de places de stationnement ?

Non, sauf si la commune bénéficie d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU). Celui-ci peut alors définir une norme maximale de stationnement. Le PLU doit être compatible avec le Plan de Déplacements Urbains.

#### 8 Comment adapter la norme de stationnement à la proximité des transports en commun ?

Le PLU peut définir des secteurs dits de «modération des normes de stationnement» où les normes exigibles sont abaissées. Ce sont soit des secteurs identifiés comme ayant globalement un bon niveau d'offre en transports en commun (cœur de ville, quartier gare...), soit des secteurs autour des lignes de transports en commun : par exemple un couloir de 500m de part et d'autre des lignes de tramway, un rayon de 500m autour des arrêts du futur Transport en site propre ouest (TSPO) etc...

#### 9 Y-a-t-il des règles spécifiques pour le logement aidé ?

Oui, d'après l'article L123-3 du Code de l'urbanisme, il ne peut être exigé de l'opérateur social qu'une seule place de stationnement par logement aidé et ce,



Intégrer le stationnement à l'espace public



quels que soit la taille du logement ou le niveau de desserte par les transports en commun du quartier. Le PLU ne peut donc pas imposer à l'opérateur social la réalisation de places de stationnement supplémentaires.

Dans le cas de travaux de transformation ou d'amélioration de logements aidés, l'opérateur social n'est pas tenu de réaliser des places de stationnement, y compris quand ces travaux s'accompagnent de création de Surface Hors d'oeuvre Nette (SHON), et ce dans un plafond de 50 % de la SHON existante.

### 10 Les commerces de ma commune n'ont pas assez de places de stationnement, que faire ?

L'absence de places de stationnement disponibles pour le commerce peut être liée à deux raisons différentes, qui nécessitent des réponses bien distinctes :

- les places de stationnement devant les commerces sont occupées par des « voitures ventouses » qui restent toute la journée au même endroit. Dans ce cas, la réglementation du stationnement public, création d'un secteur en zone bleue ou stationnement payant, permet de libérer ces places et d'offrir du stationnement de courte durée pour les clients des commerces ;
- les places de stationnement devant les commerces sont déjà saturées par les seuls clients de ces commerces. Dans ce cas, il faut envisager la création d'un parking supplémentaire à proximité du centre du bourg ou un développement de liaisons performantes en transports en commun.



1 voiture pendant 7 heures ?

7 voitures pendant 1 heure ?

La zone bleue pour augmenter l'offre de stationnement

### 11 Puis-je fixer une norme de stationnement pour les deux-roues ?

Oui. Des normes peuvent être définies pour l'habitat, les commerces, les bureaux, les lieux d'enseignement et équipements sportifs... Cette disposition favorise l'usage du vélo en garantissant la possibilité de le garer au domicile et au lieu de travail, d'achat ou de loisirs. On peut retenir 1 m<sup>2</sup> à 1,5 m<sup>2</sup> pour 50 m<sup>2</sup> de Surface Hors d'Oeuvre Nette (SHON) entamée.

### 12 Dans quels cas prévoir un parking de rabattement vers les transports en commun ?

Deux conditions vont conduire à envisager un parking de rabattement vers les transports en commun :

- ma commune dispose d'une desserte performante en transports en commun ;
- les communes proches ont besoin d'y accéder dans les meilleures conditions possibles.

Le rôle d'un parking de rabattement est de permettre aux usagers d'emprunter les transports en commun au plus tôt dans leur trajet. Ceci permet de limiter la longueur de leur trajet en voiture. Attirer des usagers venant de loin n'est donc pas un objectif pour un parking de rabattement. Ainsi, un parking de rabattement s'envisage plutôt à l'échelle d'un bassin de communes relativement réduit en taille. La définition partagée de ce bassin de rabattement permettra un calibrage du parking au plus près des besoins et le partage du financement (charge de centralité).

Recensement Général des Populations,  
Alsace, 1999 - 2005

Crédits photos et illustrations : BOB Fleck, DARGAUD Julie, DELAHAYE Mathilde, ISENMANN Jean, VIMBERT Benoît/ADEUS • Conception graphique : www.ratatam.com

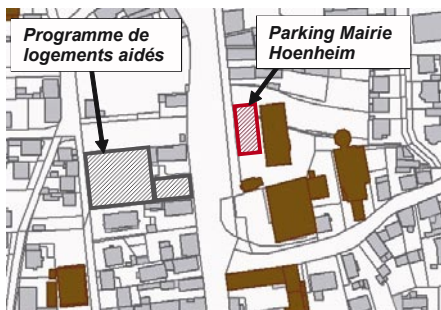


# LE STATIONNEMENT ET L'ESPACE PUBLIC



## DÉFINITION

Le stationnement consomme des surfaces importantes, en partie dans l'espace public. Tout en garantissant l'attractivité résidentielle des communes, le calibrage du stationnement permet de réguler l'usage de la voiture et de diminuer ses impacts sur la qualité du cadre de vie.



Opération de logements aidés en face de la mairie de Hoenheim

## POUR RÉPONDRE À QUELLES ORIENTATIONS DU SCOTERS ?

- > Economiser le foncier
- > Améliorer la qualité de vie des habitants
- > Favoriser les modes doux

## DANS QUEL CAS L'UTILISER ?

- **Qui :** toutes les communes.
- **Pour quel projet :** nouveau projet de lotissement ou rénovation urbaine.
- **Avec quels outils :** le permis d'aménager, le règlement de lotissement et les orientations de la ZAC, le PLU (Plan local d'urbanisme).
- **Enjeux :** répondre aux besoins en stationnement des résidents, améliorer la qualité de vie des habitants en limitant la place occupée par la voiture dans l'espace public et mutualiser le stationnement supplémentaire pour optimiser l'usage du foncier.

## COMMENT L'UTILISER ?

Chaque type de besoin en stationnement induit une proximité différente :

- la première voiture, voire la deuxième, répondent à des besoins quotidiens. Elles sont prioritairement à gérer sur la parcelle privée ;
- la troisième, voire la quatrième et les voitures visiteurs sont utilisées plus occasionnellement. Il est donc acceptable que le stationnement soit géré à une distance un peu plus grande de la parcelle, sur des parkings éventuellement mutualisables.

## DES EXEMPLES DE SOLUTIONS POUR HIÉRARCHISER LE STATIONNEMENT

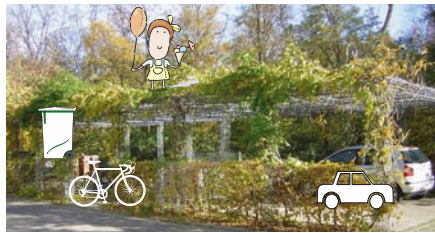
### • Un foisonnement avec le parking d'un équipement

Le parking d'un équipement peut servir à la fois à l'équipement en question ainsi qu'aux logements alentours. A titre d'exemple, le parking de la mairie de Hoenheim utilisé surtout en journée par les usagers de la mairie sert également le soir aux résidents des logements aidés situés juste à proximité. Pour ces logements une unique place de stationnement a été prévue sur parcelle.





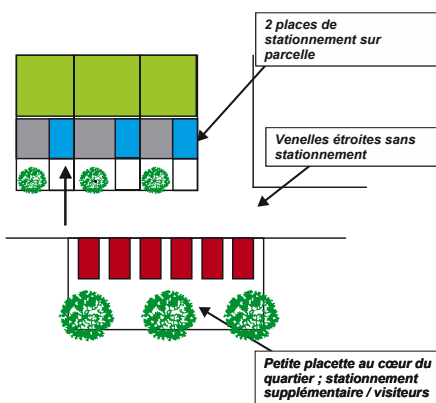
Exemple de voie principale avec stationnement intégré



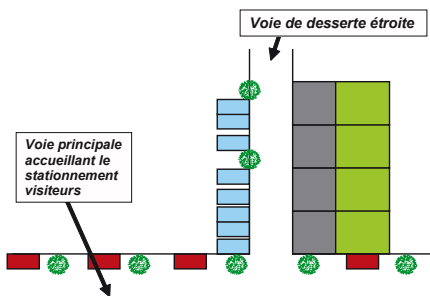
Exemple d'intégration d'un parking à l'espace public



Exemple de voie secondaire étroite avec box de stationnement privé



Stationnement mutualisé sur placette



Parkings privés en vis-à-vis des logements

• **Un parking intégré à l'espace public**

Comme l'illustre le quartier du Rieselfeld à Fribourg, le parking visiteurs peut être intégré à un aménagement d'espace public plus global: aires de jeux, espace boisé, parking vélo, gestion des déchets...

• **Une hiérarchisation des voiries**

D'une manière générale, dans les lotissements, les questions de saturation du stationnement sont davantage liées à des problèmes de qualité de l'espace public qu'à des questions de norme de stationnement. La hiérarchisation et le traitement des voies sont des outils qui permettent de calibrer et localiser le stationnement :

- des voies structurantes avec des places de stationnement matérialisées (pavés...), indépendantes du trottoir et encadrées par les aménagements publics (réverbères, arbres...);
- des voies secondaires étroites pour desservir les logements et qui ne permettent pas le stationnement.

• **Une mutualisation du stationnement sur une placette à l'entrée de l'opération**

Dans le cadre d'une opération de maisons en bande à La Wantzenau, la première place de stationnement est intégrée au bâti dans un garage, la seconde se situe à l'extérieur sur parcelle privée, accessible directement depuis la rue.

Une petite placette a été aménagée au sein de l'opération afin d'accueillir le stationnement supplémentaire et les visiteurs. Le dimensionnement du parking est adapté au nombre de logements alentours.

• **Une augmentation de la capacité de stationnement en rénovation urbaine**

Lors de la division d'une maison en plusieurs logements à La Wantzenau, la réalisation d'un petit parking privatif inséré dans le tissu existant a permis de créer le stationnement supplémentaire nécessaire aux logements créés et d'ainsi éviter l'encombrement de l'espace public (voies et trottoirs).



Exemple de création de places de stationnement supplémentaires en rénovation urbaine



Maisons en bandes avec stationnement sur parcelle à La Wantzenau

Crédit photos et illustrations : DARGAUD Julie, DELAHAYE Mathilde/ADEUS - Conception graphique : www.ratatam.com





# LE LOGEMENT AIDÉ



## BOÎTE À OUTILS

Plan local d'urbanisme (PLU)  
Déclaration d'utilité publique (DUP)  
Programme Local de l'Habitat (PLH)  
Lotissement  
Zone d'aménagement concerté (ZAC)  
Droit de Prémption Urbain (DPU)  
Opération programmée d'amélioration  
de l'habitat (OPAH)

## CE QUE DIT LE SCOTERS

### • Des objectifs quantitatifs

Une offre supplémentaire de 8 000 logements locatifs aidés doit être mise en place dans la région de Strasbourg entre 2006 et 2016.

### • Pour réaliser cet objectif, toutes les communes sont concernées, notamment:

- **les communes bien desservies par les transports en commun:** une offre accessible et adaptée aux populations modestes doit être ménagée dans les quartiers proches des gares et des stations de transport en commun en site propre ;
- **les communes disposant d'une proportion faible de logements aidés ;**
- **les bourgs centres:** 20% de logements locatifs aidés pour les nouvelles opérations d'aménagement de plus de 12 logements, soit à l'échelle de l'opération, soit en contrepartie dans la commune.

### • Des objectifs qualitatifs

Pour assurer la mixité sociale:

- toutes les communes: diffuser les logements aidés dans le tissu urbain ;
- au sein de l'agglomération de Strasbourg: rechercher une répartition spatiale équilibrée.

## CE QUE DIT LA LOI ENL

Dans le cadre de la procédure d'évaluation du PLU instaurée par la loi du 13 juillet 2006 portant Engagement National pour le Logement (ENL), **3 ans au plus tard après l'approbation ou la dernière révision d'un PLU, le conseil municipal est tenu d'organiser un débat sur les résultats de l'application de ce plan au regard de la satisfaction des besoins en logements (art L.123-12-1 du Code de l'Urbanisme).** Il délibère sur l'opportunité d'une mise en révision ou d'une mise en révision simplifiée de ce plan dans les conditions prévues à l'article L.123-13. **Ce débat est organisé tous les trois ans dès lors que le plan n'a pas été mis en révision.** Cette obligation s'applique a priori aussi au POS.

## LE LOGEMENT AIDÉ, QU'EST-CE QUE C'EST ?

Est appelé logement aidé **tout logement qui bénéficie d'une aide de l'Etat et des collectivités** pour son acquisition ou sa construction.



Programme locatif aidé de 22 maisons individuelles à Lipsheim  
Bailleur social: Habitat du Fonctionnaire



Plusieurs types de logements aidés existent :

- la plupart du temps, les logements aidés sont financés par un produit financier appelé PLUS (Prêt Locatif à Usage Social) permettant des loyers maîtrisés pour des ménages à revenus modestes ;
- le PLS (Prêt Locatif Social) permet de financer du logement aidé pour des ménages intermédiaires, c'est à dire ayant des ressources un peu moins modestes ;
- pour des familles en situations particulières, le financement en PLAI (Prêt Locatif Aidé d'Intégration) est possible.



**60 %**  
des ménages bas-rhinois  
peuvent prétendre  
à un logement aidé



L'ensemble de ces financements permet d'apporter des réponses diversifiées aux besoins d'une population évaluée aujourd'hui à **60 % des ménages bas-rhinois**.

Par ailleurs, les ménages modestes désirant accéder à la propriété peuvent bénéficier d'aides soit sous forme de prêts privilégiés (PAS: Prêt d'Accession Sociale, PTZ: Prêt à Taux Zéro) soit sous forme de location-accession (PSLA: Prêt Social Locatif d'Accession).

### LES OUTILS : COMMENT RÉALISER CES LOGEMENTS ?

La commune dispose de nombreux outils pour réaliser des logements aidés ou inciter à leur réalisation en terme de :

- planification: Plan local d'urbanisme (PLU) ;
- programmation: Programme Local de l'Habitat (PLH) ;
- maîtrise foncière et suivi de l'action: Zone d'Aménagement Concerté (ZAC), Lotissement, Droit de Préemption Urbain (DPU), Déclaration d'utilité publique (DUP) ;
- animation et négociation informelle avec les privés: Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat (OPAH).

Du plus simple au plus complexe, tous s'appuient sur une stratégie communale en matière de production de logements et une implication forte de la commune.

## 1 De quelle assistance ma commune bénéficie-t-elle pour produire du logement aidé ?

De nombreuses aides existent pour informer et assister les communes désireuses de réaliser du logement aidé.

Ces aides, relayées par l'Etat et les collectivités territoriales (Région Alsace, Conseil Général du Bas-Rhin, Communauté Urbaine de Strasbourg...) peuvent prendre différentes formes :

- portage foncier ;
- subventions directes au projet ;
- prêts privilégiés (Caisse des Dépôts et Consignation ; 1% logement).

Par ailleurs, les opérateurs et les bailleurs sociaux, par leurs expériences, peuvent aider les communes pour le portage et l'ingénierie de leur projet.

## 2 Je veux inciter à la réalisation de logements aidés dans mon PLU

Une simple modification de POS ou de PLU permet la mise en place de secteurs réservés ou d'emplacements réservés pour le logement aidé. La loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) et la Loi Engagement National pour le Logement (ENL) donnent à la commune la possibilité d'élaborer un plan sur mesure pour rééquilibrer la production de logement aidé sur son territoire. Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) peut définir **des secteurs réservés** en zones urbaines (U) ou à urbaniser (AU). Dans ces secteurs, en cas de réalisation d'un programme de logements, un pourcentage sera affecté à des logements locatifs aidés (*art L.123-2 d du Code de l'Urbanisme*). La commune a simplement à préciser le pourcentage souhaité.

Le propriétaire bénéficie d'un droit de délaissement spécifique, moins contraignant pour la commune que le droit de délaissement traditionnel.

La loi ENL permet également une approche ponctuelle par emplacement réservé dans une perspective de mixité sociale (*art L.123-2b du Code de l'Urbanisme*). La commune définit pour ces emplacements le pourcentage de logements aidés à construire et précise le programme de logements dans les documents graphiques du PLU. Le propriétaire bénéficie d'un droit de délaissement. Le PLU peut



fixer le programme exact à réaliser ou imposer le nombre de logements ou de m<sup>2</sup> de Surface Hors d'Oeuvre Nette (SHON) aidés en laissant le constructeur choisir le reste du programme. L'emplacement réservé peut aussi être utilisé pour réaliser des opérations mixtes à l'échelle de l'immeuble.

### 3 Puis-je autoriser les dépassements de COS pour le logement aidé ?

Le conseil municipal peut délibérer pour autoriser un dépassement de 20 % maximum du Coefficient d'occupation des sols (COS) pour le logement aidé (art L.127-1 du Code de l'Urbanisme) sur l'ensemble de son territoire couvert par un PLU à condition que :

- les logements locatifs bénéficient d'un concours financier de l'Etat ;
- le coût foncier imputé à ces logements locatifs soit inférieur au montant fixé à l'article R.127-2 du Code de l'Urbanisme :
  - > de 90 €/m<sup>2</sup> à 140 €/m<sup>2</sup> de SHON (Surface hors Oeuvre Nette) dans la CUS ;
  - > de 45 €/m<sup>2</sup> à 70 €/m<sup>2</sup> de SHON hors CUS.

Cette dernière condition est très restrictive vu le prix du foncier dans la région de Strasbourg.

Pour les communes de plus de 20000 habitants et les communes de plus de 1500 habitants appartenant à une intercommunalité de plus de 50000 habitants compétent en matière d'habitat, la majoration de COS peut aller jusqu'à 50 % pour des secteurs ou les programmes comporteront au moins 50% de logements locatifs aidés (applicable pour les permis de construire délivrés avant le 1<sup>er</sup> janvier 2010).

### 4 Je veux programmer la réalisation de logements aidés à l'échelle de mon intercommunalité

Toute intercommunalité ayant compétence habitat peut mettre en place un Programme Local de l'Habitat (PLH). Ce PLH définit avec précision les programmes d'actions prévus, notamment la proportion de logements aidés par secteur géographique. Le PLU doit être compa-

tible avec le PLH, donc ne pas entraver la réalisation de ses objectifs. Il n'est pas pour autant obligé d'instaurer des emplacements réservés pour le logement aidé.

### 5 Un opérateur privé a un grand projet sur ma commune : puis-je imposer du logement aidé ?

En dehors des emplacements et secteurs réservés, le PLU ne peut pas imposer la création d'un quota de logements aidés. Par contre, les projets d'aménagement de plus de 5000 m<sup>2</sup> de SHON (notamment les lotissements) doivent être compatibles avec les orientations du SCOTERS en matière de logement aidé. Une grande opération, située dans un secteur identifié par le SCOTERS comme devant faire l'objet d'un rééquilibrage en faveur du logement aidé (en l'occurrence secteurs bien desservis, secteurs ayant une proportion faible de logements aidés, bourgs centre) pourrait être jugée incompatible si elle ne prévoit pas ou trop peu de logements aidés.

### 6 J'ai un projet : je veux réaliser du logement aidé dans ma ZAC

La commune peut imposer un pourcentage de logements locatifs aidés dans une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) par le biais d'un secteur réservé du PLU. Le prix de vente ZAC des charges foncières pour le logement aidé peut alors être abaissé par péréquation avec des prix de sortie moins élevés pour le logement aidé et un peu plus élevés pour les autres logements (nécessite une étude de marché préalable). La commune peut également utiliser la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) pour acheter les terrains concernés.

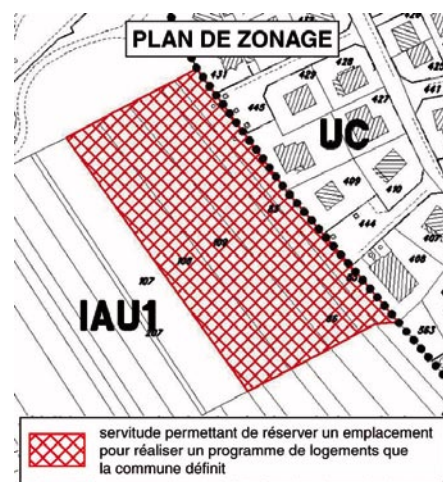
### 7 Je veux inciter les propriétaires privés à réhabiliter leur patrimoine et à louer ces logements pour les ménages modestes

Des aides et subventions de l'Agence Nationale pour l'Aménagement de l'Habitat (ANAH) permettent aux propriétaires bailleurs de réhabiliter leur patrimoine :

- soit par l'intermédiaire des Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat (OPAH) ou des Programmes d'Intérêt Général (PIG), initiés par la



**Une simple modification de POS ou de PLU permet la mise en place de secteurs réservés pour le logement aidé**





commune. Ils nécessitent la définition d'un périmètre au sein duquel les subventions peuvent être allouées ;

- soit de façon ponctuelle à la demande d'un propriétaire. Les collectivités, dont les communes, ont la possibilité d'abonder ces subventions rendant alors ces incitations plus attractives pour les propriétaires. En contrepartie de ces aides, les propriétaires louent leurs biens à des loyers modérés permettant à des ménages modestes de se loger. Des aides de l'ANAH existent également pour les propriétaires occupants.

## 8 J'ai un projet: je veux réaliser du logement aidé en cœur de village

La commune, ou l'intercommunalité, dispose d'un outil simple, le Droit de Préemption Urbain (DPU) pour réaliser du logement aidé :

- sous forme de petites opérations disséminées dans le tissu urbain existant (zones U) ;
- dans les zones à urbaniser (AU).

Le Conseil municipal instaure le Droit de Préemption Urbain sur un périmètre défini, pour un projet défini, dans l'intérêt général. La préemption se fait ensuite au gré des opportunités à travers le suivi des Déclarations d'Intention d'Aliéner (DIA). Le propriétaire dispose d'un droit de délaissement, mais la commune n'est pas tenue d'acheter le bien.

## EXEMPLES DE LOGEMENT AIDÉ

### A) Illkirch-Graffenstaden

**Bailleur social:** Habitat de l'III.

**Programme:** 3 maisons de ville en locatif sur 7 ares, ayant un garage chacune. Construction neuve.

**Pourquoi ce programme:** choix de la maison pour s'intégrer au quartier de maisons existantes.

**Financement:** PLUS.

**Rôle de la commune:** partenariat étroit avec le bailleur dans l'élaboration du projet.



A) Logement aidé, les Villas Renouard à Illkirch-Graffenstaden

### B) Hœnheim

**Bailleur social:** Immobilière 3F

**Programme:** 12 maisons de ville et 3 appartements, en locatif, sur 17 ares. Construction neuve et maison réhabilitée.

**Pourquoi ce programme:** choix de la maison pour s'intégrer au quartier de maisons individuelles et développer une offre aujourd'hui rare de maisons individuelles en locatif social.

**Financement:** PLS et PLUS.

**Rôle de la commune:** «prise en charge» de la deuxième place de parking en permettant le foisonnement du stationnement de l'opération sur le parking de la mairie située en face.



B) Logement aidé à Hœnheim

### C) Eckbolsheim

**Bailleur social:** CUS Habitat.

**Programme:** 6 logements locatifs Réhabilitation d'un presbytère.

**Pourquoi ce programme:** volonté de répartir le logement aidé dans la commune pour éviter les «ghettos».

**Financement:** PLUS et PLAI.

**Rôle de la commune:** suivi des Déclarations d'Intention d'Aliéner (DIA), préemption du bien par la collectivité, consultation des bailleurs sociaux, puis choix du projet qui correspond à ses attentes.



C) Logement aidé à Eckbolsheim

Crédits photos : DELAHAYE Mathilde/ADEUS - DARGAUD Julie/ADEUS - Mairie d'Eckbolsheim • Conception graphique : www.ratatam.com



# LA ZONE D'AMÉNAGEMENT CONCERTÉ



## DÉFINITION

La Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) est une procédure d'urbanisme opérationnelle permettant à une personne publique de réaliser ou faire réaliser l'aménagement et l'équipement de terrains.



Lycée M Rudloff et logements  
ZAC des Poteries à Strasbourg

## POUR RÉPONDRE À QUELLE ORIENTATION DU SCOTERS ?

- > produire 4 000 logements par an
- > produire 800 logements aidés par an
- > produire 25% de logements intermédiaires

## DANS QUEL CAS L'UTILISER ?

- **Qui** : une collectivité (commune, établissement public...).
- **Pour quel projet** : un projet complexe (logements, commerces, services...), de grande envergure, de longue durée comportant des équipements publics, pour lequel la commune n'a pas la maîtrise foncière.
- **Pour quelles zones** : terrains constructibles, friches.
- **Enjeux** : l'établissement d'un cahier des charges précis avec l'aménageur et le suivi des réalisations sont importants pour une réalisation «conforme» aux objectifs de la collectivité.

## COMMENT L'UTILISER ?

- **Dois-je avoir la maîtrise foncière ?**  
La possession des terrains par la collectivité n'est pas un préalable. Cependant, les propriétaires ayant un droit de délaissement, la collectivité doit disposer des ressources nécessaires pour acheter les terrains. L'acquisition des terrains pour réaliser du logement aidé peut se faire par expropriation (Droit de Prémption Urbain - DPU).
- **Choisir un aménageur**  
Si la commune ne réalise pas elle-même la ZAC, elle peut faire appel à un aménageur public ou privé. La mise en concurrence est obligatoire (opération publique). La ZAC permet une négociation entre commune et aménageur, et une meilleure qualité de l'urbanisme pour les zones de grande taille.
- **Dois-je modifier mon PLU ?**  
Oui, la création de la ZAC suppose l'élaboration d'un projet d'urbanisme qui est inclus dans le Plan Local d'Urbanisme et ce sont les règles du PLU qui s'appliquent.
- **Puis-je faire réaliser tous les équipements de la ZAC par l'aménageur ?**  
Oui, l'intérêt d'une ZAC est l'obligation faite à l'aménageur de réaliser un programme d'équipements publics contrairement aux lotissements successifs sur une même zone, dans lesquels seuls les équipements propres au lotissement réalisé peuvent être imposés.



### La ZAC

Pour construire un morceau de ville :  
équipements publics,  
logements, commerces  
et services.



ZAC de la filature d'Erstein :  
plan de composition urbaine



ZAC de la filature d'Erstein :  
projet Garcia/Diaz

#### • Puis-je faire financer tous les équipements de la ZAC par l'aménageur ?

Non, la ZAC facilite le financement des équipements publics en substituant à la Taxe Locale d'Équipement un régime de participation contractuellement établi avec l'aménageur. Toutefois, les contributions de l'aménageur se limitent au coût des équipements publics rendus nécessaires par l'aménagement de la zone et au prorata de leur utilisation par les usagers. Le coût restant est pris en charge par la collectivité (par exemple une école prévoyant les deux classes nécessaires pour la zone et deux classes supplémentaires pour d'autres habitants de la commune : prise en charge à 50 %). La ZAC permet d'anticiper les coûts d'aménagement en vendant les terrains avant de les viabiliser.

#### UN EXEMPLE : LA ZAC DE LA FILATURE À ERSTEIN

##### • Déroulement de l'opération

###### 1997 :

- la Filature ferme. Que faire d'une friche de 7 ha en centre ville, dans un site remarquable (rivière, beaux bâtiments...)?

###### 1998-2000 :

- la collectivité décide de réaliser un morceau de ville : équipements publics, logements, commerces et services ;
- les dossiers de création et de réalisation de ZAC sont confiés à l'ADEUS qui réalise également un cahier des charges pour le concours d'aménageur. La SERS est retenue comme aménageur ;
- la collectivité choisit un portage financier court : elle préempte les terrains, utilise la Déclaration d'Utilité Publique et revend les terrains à la SERS ;

- sur la base de l'esquisse de projet du dossier de ZAC, un concours d'urbanistes est lancé : le projet Garcia/DIAZ est retenu et donne lieu à un plan d'aménagement.

###### 2001-2007 :

- des modifications de POS mineures sont nécessaires (hauteurs de toitures, implantation par rapport aux limites séparatives...);
- la démolition, la dépollution et les travaux de Voies et Réseaux (VRD) commencent, les ventes sur plan démarrent, les premières constructions sortent de terre en 2006 ;
- une commission de suivi est mise en place par la commune pour examiner tous les permis de construire.

##### • Les conditions de la réussite

- la collectivité a délibérément choisi l'outil ZAC pour avoir la maîtrise foncière, pour anticiper les coûts d'aménagement, pour faire réaliser les équipements publics et faciliter leur financement ;
- la collectivité s'est investie tout au long de la procédure pour garantir la cohérence du projet sur le long terme et suivre la mise en œuvre de ses objectifs (types de logements, coûts de sortie...).

Crédits photos et illustration :  
JEANNIARD Myriam, DELAHAYE Matilde/ADEUS  
Conception graphique : www.ratatam.com



# LE LOTISSEMENT



## DÉFINITION

Le lotissement est une procédure d'aménagement opérationnelle qui permet à une personne privée ou publique de diviser un terrain en plus de deux lots et de l'aménager en vue de permettre la construction.

## POUR RÉPONDRE À QUELLE ORIENTATION DU SCOTERS ?

- > produire 4 000 logements par an
- > produire 800 logements aidés par an
- > produire 25 % d'habitat intermédiaire

## DANS QUEL CAS L'UTILISER ?

- **Qui** : un privé, une commune...
- **Pour quelles zones** : terrains constructibles.
- **Pour quel projet** : une opération petite à moyenne, peu complexe (peu d'équipements publics...).
- **Avantage** : procédure simple, rapide et permettant à la commune de maîtriser le développement de son territoire (constitue une alternative à la Zone d'Aménagement Concerté - ZAC).
- **Inconvénient** : moins souple qu'une ZAC dans l'évolution du projet (toute modification du lotissement doit recueillir l'accord des co-lotis).

## COMMENT L'UTILISER ?

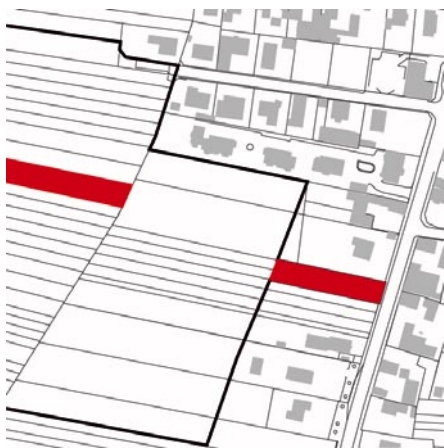
### • Une obligation : la maîtrise foncière

L'aménageur ou le lotisseur doit justifier qu'il pourra mettre en œuvre le permis d'aménager, soit par mandat des propriétaires des terrains, soit parce qu'il est propriétaire d'une partie des terrains ou parce qu'il a une promesse de vente.

### • Lotissement «privé»

Quels moyens de négociation et quels types d'interventions peut avoir la commune ?

- c'est la commune qui donne l'autorisation de lotir et qui vérifie que le lotissement est bien conforme aux règles et aux orientations d'aménagement ;
- le règlement de lotissement (facultatif) doit être approuvé par le maire. Ce règlement ne peut être que plus contraignant et plus précis que les règles d'urbanisme. Il est donc intéressant pour la commune d'afficher un projet clair dans son Plan Local d'Urbanisme (PLU) ;
- la convention de rétrocession des voiries et réseaux avant leur réalisation (cf plus bas) offre une marge de négociation ;
- la négociation se fait aussi grâce à la maîtrise foncière de quelques parcelles clefs sans lesquelles le projet ne peut se réaliser. La commune peut aussi favoriser la prise en compte de l'intérêt général (par exemple : éviter les voies en impasses).



Parcelle clé, propriété de la commune conditionnant l'accès à la zone



### Anticiper

Il est intéressant pour une commune de passer en l'amont une convention avec l'aménageur prévoyant le transfert des voies et équipements à la collectivité en fin de travaux



Financement des voiries au sein d'un lotissement

#### • Anticiper la rétrocession des voies

Lors d'un aménagement privé, les voies et équipements créés ont un statut privé géré par une association syndicale. Ceci peut poser deux problèmes :

- l'aménageur réalise des économies sur les largeurs de voies, trottoirs, assainissement pluvial... n'étant pas soumis aux règles des voies publiques ;
- l'association disparaît et les voies ne sont plus entretenues. La commune n'est pas obligée d'accepter la rétrocession, mais la situation devient généralement vite intenable.

Il est donc intéressant pour la commune de passer dès l'amont une convention avec l'aménageur prévoyant le transfert des voies et équipements à la collectivité en fin de travaux. Elle peut alors, en tant que futur gestionnaire, négocier avec l'aménageur notamment sur la qualité des matériaux utilisés (entretien à sa charge) ; puis pendant les travaux vérifier la conformité de la réalisation.

#### • Comment faire quand la commune souhaite qu'une voie traverse et se prolonge au-delà du lotissement ?

Contrairement à la ZAC, la commune ne peut pas imposer dans un lotissement la réalisation d'équipements publics dépassant les besoins de la zone. Si, par exemple, la commune souhaite surdimensionner une voie pour irriguer un futur lotissement, elle doit soit :

- avoir un emplacement réservé ;

- montrer qu'il existe un projet antérieur au projet de lotissement (orientations d'aménagement...) pour demander la cession gratuite des terrains et réaliser à ses frais la voie ;
- mettre en place une participation pour Voiries et Réseaux qui tient compte de la plus value pour les terrains de part et d'autre de la voie.
- dans des conditions à définir au cas par cas, mettre en place un Programme d'Aménagement d'Ensemble (PAE).

#### • Lotissement «communal», quelles particularités ?

La commune agit en tant que personne publique: le projet doit être d'initiative publique et d'intérêt général.

La commune peut utiliser le Droit de Préemption Urbain (DPU) ou la Déclaration d'Utilité Publique (DUP). Si l'opération n'est pas menée en régie, le choix de l'aménageur est alors soumis à la mise en concurrence.

### UN EXEMPLE: LE LOTISSEMENT «LA ROSERAIE» À ECKBOLSHEIM

#### • Des logements privés et aidés dans une même opération.

Fruit d'une négociation entre la commune et l'opérateur, cette opération accueille en proportion égale des maisons individuelles



Le lotissement de la Roseraie à Eckbolsheim

Crédit photo : JEANNIARD Myriam / ADEUS Schéma et plan : ADEUS - Conception graphique : www.ratatam.com



# LES MAISONS ACCOLÉES



## DÉFINITION

Le terme de maisons accolées fait référence à une opération d'ensemble associant plusieurs maisons de formes diverses (mitoyenneté assurée par un mur ou un garage). Chaque maison dispose d'un espace privatif en jardin.

## 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 ?

- **Qui**: commune urbaine ou rurale.
- **Pour quel projet**: accession à la propriété ou location, en parc privé ou social.
- **Pour quelles zones**: dent creuse, extension urbaine.

## LES ATOUTS

Cette forme d'habitat répond à la plupart des attentes de la maison individuelle (entrée privée, jardin de qualité) tout en gérant l'espace de façon économe. La faible emprise au sol permet une diminution du prix de sortie du logement. La mitoyenneté des maisons garantit une économie d'énergie.

## UN EXEMPLE :

### LES VILLAS DE LA TREILLE À ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN 4 MAISONS ACCOLÉES SUR 12 ARES

#### • Une organisation en triplex

Afin de minimiser l'emprise au sol, les logements de cette opération ont été conçus «en hauteur». Chaque maison s'organise sur 3 niveaux : entrée privée, cave et garage intégrés au bâti en rez-de-chaussée, pièces à vivre dans les étages supérieurs.

#### • Des espaces privatifs de qualité et un stationnement facilité sur parcelle

L'économie de sol réalisée sur l'emprise des logements a permis de doter ces maisons d'espaces privatifs significatifs. Outre les petits jardins à l'avant, l'opérateur a tiré parti du cadre aéré environnant le terrain pour réaliser des jardins de qualité à l'arrière des maisons, avec peu de covisibilité et un double accès (depuis le garage et depuis le premier niveau). Par ailleurs, la gestion du stationnement facilité sur parcelle devant le garage permet d'éviter le stationnement sauvage sur rue.



*Les Villas de la Treille à Illkirch-Graffenstaden*



### • Un exemple reproductible ?

Cette forme d'habitat est facilement reproductible, tant dans les zones urbanisées qu'en extension urbaine. Toutefois, la forme de l'opération «en bande» nécessite une réflexion sur son intégration urbaine et la qualité des espaces privatifs est dépendante du cadre environnant le terrain.

## FICHE TECHNIQUE DE L'OPÉRATION

### • Illkirch-Graffenstaden, commune urbaine de la première couronne de la CUS

- 23 815 habitants
- 10 604 ménages
- 11403 logements
- 10 604 résidences principales dont :
  - > 42,5 % de statut d'occupation propriétaire
  - > 30,9 % de statut d'occupation locatif privé
  - > 16,7 % de statut d'occupation locatif social (en 1999)

### • Caractéristiques de l'opération

- 4 maisons accolées sur une douzaine d'ares
- logements sur 3 niveaux
- statut d'occupation: accession sociale à la propriété
- bailleur social: Habitat de l'III
- programme au sein d'une zone urbanisée (maisons individuelles et collectifs)

### • Contexte

- terrain résiduel appartenant déjà au bailleur
- terrain peu profond ne permettant pas la réalisation d'un collectif
- coefficient d'occupation des sols limité (0,65)

### • Coût

Prix de sortie raisonnable (patrimoine foncier du bailleur) mais plus élevé que pour un collectif (branchements réseaux à faire pour chaque maison).

### • Espaces privatifs

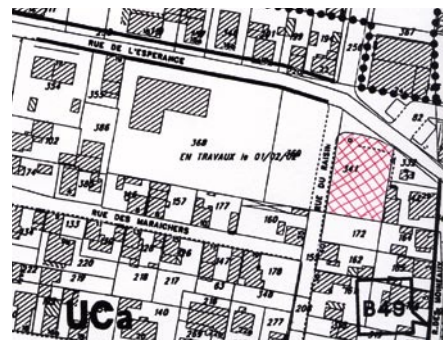
- deux espaces privatifs pour chaque logement: un petit à l'avant de la maison (accès par l'entrée) et un grand à l'arrière (accès par le garage et par le logement)
- vue limitée des autres habitants sur les jardins

### • Stationnement

- 8 places de stationnement
- pour chaque maison: 1 place en garage privatif et 1 place en extérieur devant le garage

## AUTRE EXEMPLE: OPÉRATION LES MAGNOLIAS À LIPSHEIM

- commune de la deuxième couronne de la CUS
- 22 maisons accolées sur 2 niveaux
- statut d'occupation: locatif social (bailleur social: Perspectives Habitat)
- 2 espaces privatifs (à l'avant et à l'arrière du terrain) et 2 places de stationnement (garage et sur parcelle) par logement



Extrait du POS  
d'illkirch-Graffenstaden



Les Magnolias à Lipsheim



### Gestion économique de l'espace

Cette forme d'habitat répond à la plupart des attentes de la maison individuelle tout en gérant l'espace de façon économique.

Crédit photo: DARGAUD Julie/AEUS  
Conception graphique: www.ratatam.com



## LES MAISONS INDIVIDUELLES ET LA DENSITÉ



### 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 ?

- **Qui**: 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 voirie. 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 covisibilité 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 coûts 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 voirie. 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...).

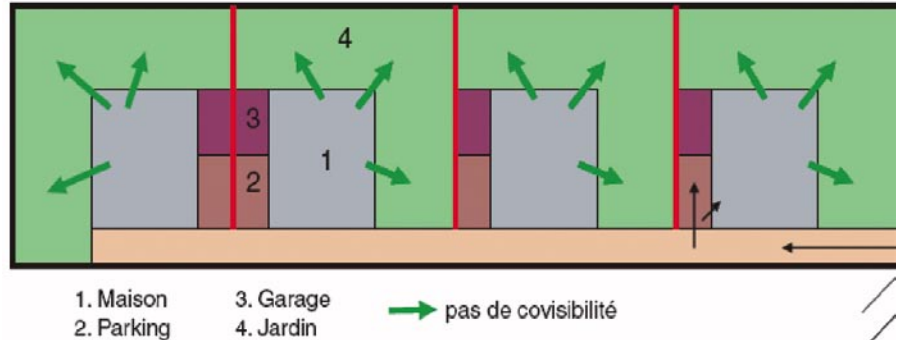


*L'opération Perspectives à Illkirch-Graffenstaden*



### Entre individuel et collectif

Cette forme d'habitat rappelle les maisons individuelles standard et sa densité est proche de celle des collectifs.



Plan d'implantation de l'opération



Extrait du POS d'Illkirch-Graffenstaden

### • Un exemple reproductible ?

Cette forme d'habitat peut facilement s'intégrer dans un tissu préexistant diversifié ou dans une extension urbaine, en association avec d'autres types de logements: son gabarit rappelle les maisons individuelles standard et sa densité est proche de celle des collectifs.

- programme au sein d'une zone déjà urbanisée (maisons individuelles et collectif)
- normes RT2000 (objectif de réduction de la consommation d'énergie de 20 %)

### • Contexte

- dent creuse
- terrain de petite taille et tout en longueur
- coefficient d'occupation des sols limité (0,65)

### • Coût

- prix du foncier: 160 000€ (2004)
- prix de sortie: 2 400/m<sup>2</sup>€ TTC

### • Espaces privatifs

- un jardin en L à l'avant de chaque maison
- accès depuis le séjour
- vue limitée des autres habitants sur les jardins

### • Stationnement

- voirie en copropriété
- 8 places de stationnement
- pour chaque maison: 1 place en garage privatif et 1 place en extérieur devant le garage

## FICHE TECHNIQUE DE L'OPÉRATION

### • Illkirch-Graffenstaden, commune urbaine de la première couronne de la CUS

- 23 815 habitants
- 10 604 ménages
- 11 403 logements
- 10 604 résidences principales dont:
  - > 42,5 % de statut d'occupation propriétaire
  - > 30,9 % de statut d'occupation locatif privé
  - > 16,7 % de statut d'occupation locatif social (en 1999)

### • Caractéristiques de l'opération

- 4 maisons individuelles sur 12 ares
- logements de 99 m<sup>2</sup> à 121 m<sup>2</sup>
- statut d'occupation: en accession à la propriété
- promoteur privé: Perspectives

Crédit photo: DARGAUD Julie/ADEUS  
Schéma/ADEUS  
Conception graphique: www.ratatam.com





# LES MAISONS DE VILLE



## DÉFINITION

La maison de ville constitue la forme de maison la moins consommatrice de foncier : faible emprise au sol (plusieurs niveaux) et espace privatif en terrasse plutôt qu'en jardin. Les maisons de ville se réalisent en opération d'ensemble.

## 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 ?

- **Qui** : commune urbaine ou centre-bourg.
- **Pour quel projet** : locatif en parc privé ou public.
- **Pour quelle zone** : terrain au cœur de l'urbanisation.

## LES ATOUTS

Cette forme d'habitat répond à la plupart des attentes de la maison individuelle (pièce extérieure sous forme de terrasse, entrée privée) tout en gérant l'espace de façon économe. La faible emprise au sol permet une diminution du prix de sortie du logement. La mitoyenneté des maisons garantit une économie d'énergie.

## UN EXEMPLE : OPÉRATION 3F À HOENHEIM UN ÎLOT DE 13 MAISONS DE VILLES SUR 15 ARES

### • Une organisation en triplex

Afin de minimiser l'emprise au sol, les logements de cette opération ont été conçus «en hauteur». Chaque maison s'organise sur 3 niveaux : entrée privée, cellier et garage intégrés au bâti en rez-de-chaussée, puis pièces à vivre et chambres dans les étages supérieurs.

### • Mutualisation d'une cour et espaces privatifs

L'opérateur a tiré parti de la forme du terrain, véritable maille au cœur de l'urbanisation, pour recréer un îlot, intégrant une maison préexistante sur le terrain (réhabilitée en 3 logements). Les maisons ont été implantées en limite de terrain de façon à dégager un espace en cœur d'îlot, semi-privé, permettant aux seuls habitants l'accès aux logements et garages et l'appropriation de la cour (jeux d'enfants...). En terme d'espaces privatifs, tous les logements de l'opération disposent d'un balcon et les maisons donnant sur la rue possèdent également un jardin privé, ce qui a permis de soigner l'intégration urbaine de l'opération.

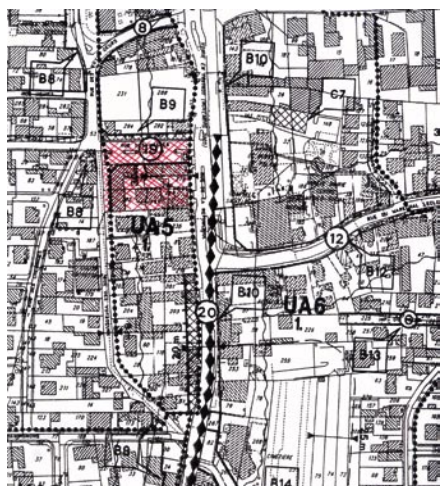


Les maisons de ville  
opération 3F à Hoenheim



### Un espace semi-privé

Les maisons ont été implantées en limite de terrain de façon à dégager un espace en cœur d'îlot, semi-privé, permettant aux seuls habitants l'accès aux logements et garages et l'appropriation de la cour (jeux d'enfants...).



Extrait du POS de Hoenheim



Jardins privés et intégration urbaine

#### • Un stationnement limité

Les logements étant destinés à du locatif social, la règle d'un stationnement unique par logement a été accordée et l'opération a pu se réaliser à faible coût. Par ailleurs, le fait d'avoir intégré le stationnement sous la forme d'un garage en rez-de-chaussée des maisons a permis de libérer l'espace de la cour intérieure.

#### • Un exemple reproductible ?

Cette forme d'habitat est plutôt destinée à des zones urbaines ou centres-bourgs. Elle s'insère très bien en renouvellement urbain en raison de sa densité. L'organisation sous forme d'îlot avec une cour intérieure lui procure une autonomie qui ne nécessite pas d'espaces d'aération supplémentaires. Toutefois, la surface du terrain doit être suffisamment importante et le stationnement limité implique la proximité des transports en commun ou d'une placette.

- terrain occupé en partie par une maison, en plein centre-ville, de COS de 1
- programme au sein d'une zone de maisons individuelles

#### • Coût

- prix du foncier : 510 000 €
- prix de sortie : 1 794/m<sup>2</sup> € TTC (garages compris)

#### • Espaces privatifs

Un balcon pour chaque logement et un jardin à l'arrière (accès depuis le garage) pour certains

#### • Stationnement

- 12 garages et 4 places de stationnement
- 1 place en garage privatif intégré aux maisons et des places sur parcelle pour les logements de la maison réhabilitée (1 place de stationnement par logement)
- Parking de la mairie à proximité

### FICHE TECHNIQUE DE L'OPÉRATION

#### • Commune urbaine de la première couronne de la CUS

- 10 726 habitants
- 4 413 ménages
- 4 615 logements
- 4 413 résidences principales dont :
  - > 61,5 % de statut d'occupation propriétaire
  - > 22,6 % de statut d'occupation locatif privé
  - > 12,2 % de statut d'occupation locatif social (en 1999)

#### • Caractéristiques de l'opération

- 12 maisons de ville accolées (PLS) et 3 logements (PLUS) dans une maison réhabilitée sur 15 ares
- logements de 4 pièces de 88 m<sup>2</sup> (exemple de loyer mensuel : 630), de 5 pièces de 100 m<sup>2</sup> (690) et de 6 pièces de 123 m<sup>2</sup> (825)
- bailleur social : 3F