

SYNDICAT MIXTE POUR LE SCOTERS

**PROCÈS-VERBAL DU COMITE SYNDICAL DU 11 MARS 2016
14 HEURES 30 À STRASBOURG – EUROMÉTROPOLE – SALLE DES
CONSEILS**

Convocation du 1^{er} mars 2016

Membres présents : Jeanne BARSEGHIAN, Jacques BAUR, Jacques BIGOT, Etienne BURGER, Martine CASTELLON, Danielle DAMBACH, Eddie ERB, Bernard FREUND, Claudine HERRMANN, Robert HERRMANN, François JEHL, Eric KLÉTHI, Patrick KOCH, Jean-Charles LAMBERT, Marcel LUTTMANN, Séverine MAGDELAINE, Thibaud PHILIPPS, Denis RIEDINGER, Etienne ROECKEL, Stéphane SCHAAL, Thierry SCHAAL, Serge SCHAFF, Denis SCHULTZ, Jean-Marc SUSS, Valérie WACKERMANN, Jean-Marc WILLER, Fernand WILLMANN

Membres absents excusés : Syamak AGHA BABAEL, Françoise BEY, Olivier BITZ, Jean-Jacques BREITEL, Yves BUR, André BURG, Claude FROEHLY, Francine FROMENT, Camille GANGLOFF, Jean-Baptiste GERNET, Mireille GOEHRY, Benoît GSELL, Pia IMBS, Alain JUND, Dany KARCHER, Fabienne KELLER, Christel KOHLER, Claude KERN, Brigitte LENTZ-KIEHL, Michel LÉOPOLD, Jean-Philippe MAURER, Laurence MULLER-BRAUN, Pierre PERRIN, Michèle QUEVA, Roland RIES, Sophie ROHFRITSCH, Françoise SCHAETZEL, Bernard SCHNEIDERLIN, François STIEGLER, Pierre SCHWARTZ, Xavier ULRICH, Laurence VATON, Michèle VOLTZ, Justin VOGEL, Sylvain WASERMAN, Anne-Catherine WEBER, Etienne WOLF, Sébastien ZAEGEL

Membres absents : Patrick DEPYL, Roland MICHEL, Anne-Pernelle RICHARDOT

Assistaient : Catherine ADNET VALERIO, Directrice/Syndicat mixte pour le SCOTERS, Christine SANCHEZ-MARTIN, chargée de mission/Syndicat mixte pour le SCOTERS, Anne-Marie SCHLONSOCK, assistante administrative et comptable/Syndicat mixte pour le SCOTERS

Ordre du jour :

1. Approbation du procès-verbal du 7 décembre 2015
2. Désignation d'un représentant du syndicat mixte à la CDAC du Bas-Rhin
3. Approbation de la modification n°3 du SCOTERS sur le volet commercial
4. Modification n°4 du SCOTERS relative à l'environnement
5. Avis en matière d'urbanisme : avis rendus par le Bureau lors des réunions du 25 janvier 2016 et du 22 février 2016
6. Points d'actualité :
 - La loi NOTRE et le SRADDET (Schéma régional d'aménagement et de développement durable et d'égalité des territoires)
 - Le schéma départemental de coopération intercommunale et les périmètres de SCoT
7. Divers

Monsieur Jacques BIGOT, Président du Syndicat mixte, accueille les membres du comité syndical et ouvre la séance à 14 heures 30.

Le quorum étant atteint, le comité syndical du SCOTERS peut valablement délibérer.

Conformément aux dispositions de l'article L 2541-6 du code général des collectivités territoriales, le comité syndical désigne Catherine ADNET VALERIO, directrice du Syndicat mixte, secrétaire de la séance.

1. Approbation du procès-verbal du 7 décembre 2015

Le procès verbal du comité syndical du 7 décembre 2015 a été adressé à tous les membres le 14 décembre 2015. Il est soumis à l'approbation du comité syndical.

*Le Comité syndical
sur proposition du Président
après en avoir délibéré,
à l'unanimité*

Approuve le procès-verbal du Comité syndical du 7 décembre 2015.

2. Désignation d'un représentant du syndicat mixte à la CDAC du Bas-Rhin

La loi relative à l'artisanat, au commerce et aux très petites entreprises (ACTPE), dite loi « PINEL », a été promulguée le 18 juin 2014. Cette loi (art.42) modifie la composition de la commission départementale d'aménagement commercial (CDAC), ainsi que les modalités de désignation de ses membres.

L'article L. 751-2 du code de commerce prévoit désormais que la commission départementale d'aménagement commercial (CDAC) est composée de 11 membres (au lieu de 8 précédemment). Seront ainsi amenés à se prononcer sur les demandes d'autorisation d'exploitation commerciale (projets de plus de 1 000 m² de surface de vente, notamment) :

- le maire de la commune d'implantation, ou son représentant,
- le président de l'établissement public de coopération intercommunale (communauté

- ou métropole) dont est membre la commune d'implantation, ou son représentant,
- le président du syndicat mixte du SCoT dans le périmètre duquel le projet est situé, ou son représentant,
 - le président du conseil départemental, ou son représentant,
 - le président du conseil régional, ou son représentant,
 - un membre représentant les maires au niveau départemental,
 - un membre représentant les intercommunalités au niveau départemental,
 - quatre personnalités qualifiées : deux en matière de consommation et protection des consommateurs, et deux en matière de développement durable et d'aménagement du territoire.

Le code de commerce prévoit également que si l'un des élus détient plusieurs mandats pouvant l'amener à siéger en CDAC, il ne peut siéger qu'au titre de l'un de ses mandats.

Dans le régime antérieur, lorsque le président du syndicat mixte du SCoT était par ailleurs maire de la commune d'implantation du projet ou président de la communauté de communes concernée, le préfet désignait un maire de la zone de chalandise pour «remplacer» le président du syndicat mixte de SCoT, le «remplaçant» désigné pouvait être le maire d'une commune située hors périmètre du SCoT concerné.

Désormais, le code de commerce prévoit que l'organe délibérant dont le président serait appelé à siéger à un autre titre (maire de la commune d'implantation ou président de la communauté concernée) désigne un « représentant » pour le mandat au titre duquel le président ne pourra pas siéger.

Il convient donc de prévoir, pour les dossiers localisés sur le territoire de la commune d'Illkirch-Graffenstaden, un élu « remplaçant » titulaire et un suppléant siégeant au titre du syndicat mixte pour le SCOTERS.

*Le Comité syndical
sur proposition du Président
après en avoir délibéré,
à l'unanimité*

Valide la proposition de désignation à main levée et procède au vote :

- Désigne M. Jean-Marc WILLER en qualité de remplaçant titulaire et M. Bernard FREUND en qualité de remplaçant suppléant du syndicat mixte pour le SCOTERS au sein de la commission départementale d'aménagement commercial (CDAC), lorsqu'elle est amenée à se prononcer sur des projets situés sur le territoire de la commune d'Illkirch-Graffenstaden.

3. Approbation de la modification n°3 du SCOTERS sur le volet commercial

M. BIGOT laisse la parole à M. WILLER qui a piloté le groupe de travail sur le volet commercial du SCOTERS.

Le contexte

Le SCoT de la région de Strasbourg a été approuvé par délibération du comité syndical le 1^{er} juin 2006.

Conformément à la loi Engagement National pour l'Environnement (loi ENE) du 12 juillet 2010, le SCOTERS a fait l'objet d'une analyse des résultats de son application qui a conduit le

Comité Syndical, par délibération du 29 juin 2012 à décider au maintien des objectifs au vu de cette analyse.

Le projet de modification n°3 porte sur l'évolution du volet commercial du SCOTERS. Il fait suite d'une part à l'analyse des résultats de l'application du volet commercial du SCOTERS et vise d'autre part à prendre en compte les dernières évolutions législatives sur le volet commercial des SCoT dont la loi Engagement National pour l'Environnement (2010-2011), la Loi ALUR (Accès au Logement et un Urbanisme Rénové) de 2014 et la loi PINEL de 2014.

Par ailleurs, l'évolution du volet commercial du SCOTERS répond aux besoins liés à l'augmentation de la population et de prendre en compte les évolutions des comportements d'achats (internet, « drives », circuits court,...).

Les commerces présents sur le territoire du SCOTERS ont un poids important à l'échelle départementale et au delà. Le territoire s'inscrit dans un environnement commercial relativement fort, avec Haguenau au Nord, Sélestat au Sud et Dorlisheim à l'Ouest. Par ailleurs, le territoire est frontalier avec l'Allemagne, avec une attractivité sur des commerces ciblés (hygiène et bricolage notamment).

L'objet de la modification

L'objet de la présente modification est d'une part d'actualiser le diagnostic commercial du rapport de présentation et d'autre part de compléter les orientations du Document d'orientations Générales (DOG) relatives au commerce.

Le choix de la procédure

Cette modification n'apporte pas de changement aux orientations définies par le Projet d'aménagement et de développement durables (PADD), ni n'entre à un autre titre dans le champ d'application de la révision tel qu'il est prévu par l'article L. 122-14 du code de l'urbanisme.

C'est pourquoi, il est recouru à la procédure de modification (art. L. 122-14-1 du code de l'urbanisme). La note de présentation de la modification est annexée à la présente délibération.

Les objectifs de la modification

Cette modification a pour objectif d'organiser au mieux le développement de l'offre commerciale afin de :

- répondre au plus près des besoins des habitants et prendre en compte les attentes des acteurs économiques ;
- maintenir et respecter les équilibres sur le territoire entre les commerces de centre ville, centre bourg et les commerces de périphérie ;
- encadrer le développement des galeries marchandes ;
- ne pas porter atteinte aux commerces de proximité ;
- conforter le centre ville de Strasbourg ;
- répondre à une demande de proximité et favoriser la limitation des déplacements en véhicules individuels ;
- s'inscrire dans une logique de développement durable par la préservation du foncier, la qualité patrimoniale et architecturale, la qualité urbaine et paysagère ;

- avoir une réponse adaptée aux nouveaux besoins de consommation et d'équipements et comportements d'achats.

Les grandes orientations de la modification

Afin de répondre aux besoins générés par la croissance démographique, il est estimé un objectif de développement 60 à 80 000 m² de surfaces de vente à l'échelle du territoire du SCOTERS qui se traduit à travers les orientations suivantes :

- Le centre ville de Strasbourg peut accueillir :
 - Tous types d'activités commerciales
 - Une mixité des fonctions urbaines : commerces, logements, bureaux, équipements, ...
- Les commerces de centres bourgs, centres de villages concernent :
 - Les commerces de proximité
 - La mixité des fonctions urbaines : commerces, logements, bureaux, équipements, ...
- Le pôle régional (Zone commerciale Nord) peut se développer par :
 - Opération d'ensemble de modernisation
 - Opération possible d'habitat en continuité avec le tissu existant
- Les pôles structurants d'agglomération (Baggersee Illkirch, Hautepierre Strasbourg, La Vigie) peuvent se développer par :
 - Densification sans extension du périmètre
 - Extension très limitée des galeries marchandes (unités commerciales de moins de 300 m²) d'environ 10% de la surface de vente de chaque ensemble commercial
 - Commerces de + de 300 m² de surface de vente à condition de participer à l'amélioration de l'aménagement et du fonctionnement de la zone, et qu'ils ne portent pas atteinte au commerce de proximité
 - Commerces de moins de 300 m² de surface de vente s'ils se situent en rez-de-chaussée des bâtiments dans le cadre d'un projet mixte comprenant de l'habitat
- Les pôles intermédiaires (Hochfelden, Bernolsheim, Weyersheim, Brumath, Truchtersheim, Hoenheim, Schiltigheim, Marlenheim, Wolfisheim, Eschau, Erstein, Benfeld, Boofzheim) peuvent accueillir :
 - Des commerces limités à 5 000 m² de surface de vente ;
 - Une extension ou création de galeries marchandes dans la limite de 10% de la surface de vente de la grande surface alimentaire à laquelle elle est accolée ;
 - Une création de tout nouvel ensemble commercial pour des commerces de + 300 m² de surface de vente.

La démarche d'élaboration

Un groupe de travail "Economie et urbanisme commercial" qui réunit des élus et des techniciens des intercommunalités du SCOTERS, ainsi que des représentants des personnes publiques associées, a été créé en 2011 pour piloter la réflexion. Sa mission a consisté d'une part, à mener une réflexion exploratoire, commune et partenariale sur l'aménagement commercial, à partir d'un diagnostic partagé et d'autre part, à identifier une stratégie d'aménagement commercial.

Le Comité syndical du 07 avril 2011 a validé la feuille de route du Groupe de travail.

Le Groupe de travail a œuvré à la construction d'une vision stratégique et partagée du développement commercial, en prenant en compte les ambitions et les orientations des collectivités mais également les attentes des acteurs économiques dans une démarche d'appropriation des nouvelles dispositions des lois ENE, ALUR et PINEL.

La construction du volet aménagement commercial s'est faite en trois phases :

- l'élaboration d'un diagnostic partagé (état des lieux et enjeux) entre tous les acteurs (d'octobre 2011 à avril 2012) ;
- l'élaboration de la stratégie d'aménagement commercial concertée (de mai à août 2012) ;
- la traduction de la stratégie en orientations pour le SCOTERS et la définition des déclinaisons réglementaires (de septembre à novembre 2012).

Chacune de ces étapes a été ponctuée de temps de présentation en bureau et comité syndical ainsi que des temps de concertation avec l'ensemble des acteurs concernés :

- les acteurs du territoire : communes et intercommunalités ;
- les partenaires du Syndicat mixte : chambres consulaires, Etat, Région, Département, ... ;
- les acteurs économiques : commerçants, enseignes, promoteurs et investisseurs immobiliers, ...

La concertation avec les acteurs et les territoires

- **sur le diagnostic de la structure commerciale du territoire du SCOTERS**
 - 15 mars 2012 - Présentation à la Commission Aménagement du territoire et Commerces de la CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin ;
 - 22 mars 2012 - Présentation aux acteurs du monde économique / Enseignes et Acteurs de l'immobilier commercial ;
 - mars – avril 2012 : présentation aux territoires du SCOTERS : Rencontres territoriales (secteurs sud, nord et ouest).
- **sur la stratégie d'aménagement commercial du SCOTERS**
 - 05 septembre 2012 - Présentation aux acteurs du monde économique / Enseignes - Des réunions par secteurs de l'alimentaire, des loisirs / culture, de l'équipement de la maison / bricolage, de l'équipement de la personne ;
 - 10 octobre 2012 - Présentation aux acteurs du monde économique / acteurs de l'immobilier commercial ;
 - 20 novembre 2012 - Présentation à la Commission Aménagement du territoire et Commerces de la CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin CCI.
- **sur la traduction de la stratégie en orientations pour le SCOTERS et la définition des déclinaisons réglementaires**
 - décembre 2012 à février 2013 : présentation aux territoires du SCOTERS : Rencontres territoriales (secteurs sud, nord et ouest)
 - 11 janvier 2013 : présentation à l'Eurométropole - Bureau des Maires
 - 13 février 2013 : réunion avec les maires de la communauté de communes de Benfeld et environs et les membres de la commission du développement économique
 - 13 juin 2013 : réunion avec M. le Maire de Benfeld et M. Jean-Marc WILLER, Pilote du Groupe de travail « Economie/Urbanisme commercial »

- 6 mars 2013 : réunion avec le Département concernant la zone d'activités (ZA) de Wiwersheim, et l'ADIRA
- 8 avril 2013 : réunion du groupe d'élus « urbanisme commercial » de l'InterSCoT 67 et du SCoT de Colmar
- 2 mai 2013 : réunion avec le Département et la Communauté de Communes concernant la ZA de Wiwersheim, des services du Conseil départemental – porteur du projet de desserte en transport en commun « Y du Kochersberg » et l'ADIRA
- 29 mai 2013 : réunion du groupe d'élus « urbanisme commercial » de l'InterSCoT 67 et du SCoT de Colmar
- 3 juin 2013 : Réunion avec M. le Maire de Wiwersheim et M. Jean-Marc WILLER, Pilote du Groupe de travail « Economie/Urbanisme commercial »
- Courrier en date du 17 janvier 2013 aux Maires et Présidents d'intercommunalité pour recueillir leur avis, remarques, suggestions sur le projet
- Mail en date du 6 mars 2013 aux Maires, Présidents et DGS des intercommunalités pour recueillir leur avis, remarques, suggestions sur le projet
- 23 avril 2013 - *Réunion d'échanges avec les partenaires transfrontaliers (Allemands)*

Par ailleurs, de nombreuses rencontres techniques avec les services de l'Eurométropole, de la CCI et de la CCM, de la DDT, du CD67, de l'ADIRA et de la Région ont eu lieu tout au long du processus d'élaboration des travaux sur le volet commercial du SCOTERS.

Suite aux nouvelles dispositions des lois ALUR et PINEL et suite au renouvellement des assemblées lié aux élections municipales de mars 2014, le projet de modification a été soumis au bureau du SCOTERS en date du 16 février 2015 et du 30 mars 2015.

Afin d'intégrer les travaux en cours sur le PLU métropolitain, le projet de modification a fait l'objet d'échanges avec les élus et les services de l'Eurométropole, le 18 mars 2015.

Le projet tel qu'élaboré avant 2014 (soit avant les lois ALUR et PINEL) n'ayant pas subi de changements conséquents, il a été présenté au comité syndical du 17 avril 2015.

L'association de l'ensemble des acteurs à la démarche a permis de prendre en compte les stratégies de chacun et de construire un document partagé par tous.

La validation du travail en vue de sa mise à l'enquête publique

- 08 octobre 2013 - Réunion du Bureau du Syndicat mixte pour le SCOTERS ;
- 22 octobre 2013 - Principe d'une diffusion et d'une délibération des intercommunalités sur le projet ;
- 25 octobre 2013 - Diffusion du projet, soumis à la délibération des intercommunalités du SCOTERS ;
- 16 février 2015 : Réunion du bureau du Syndicat mixte pour le SCOTERS ;
- 30 mars 2015 - Réunion du bureau du Syndicat mixte pour le SCOTERS ;
- 17 avril 2015 : Réunion du comité syndical du Syndicat mixte pour le SCOTERS.

Le bilan de l'enquête publique

Le projet de modification n°3 du SCOTERS a été notifié aux personnes publiques associées,

aux communes et aux intercommunalités en octobre 2015.

L'enquête publique s'est déroulée du 26 octobre 2015 au 25 novembre 2015.

Les avis suivants ont été recueillis :

- les personnes publiques associées :
 - o l'Etat ;
 - o la chambre d'agriculture ;
 - o la chambre de commerce et d'industrie de Strasbourg et du Bas Rhin.

Par ailleurs des observations ont été formulées par les personnes suivantes :

- Madame Evelyne Mugler, habitante de Marlenheim ;
- Madame et Monsieur Landmann, habitants de Hindisheim ;
- Monsieur Christian Jacob, habitant de l'Eurométropole ;
- Monsieur Eric PELEGRIIN et Monsieur Marc MILTENBERGER, du Groupe Immochan ;
- Monsieur Bernard AMANN et M. Philippe AMANN, acteurs économiques à Erstein.

Les avis des personnes publiques associées :

- L'Etat a émis un avis favorable au projet de modification ;
- La chambre d'agriculture « relève, avec satisfaction, la réaffirmation, au travers des modifications apportées sur le document, de quelques principes de bonne gestion de la ressource foncière. Elle aurait souhaité cependant que le volet commercial s'attarde un peu plus sur les enjeux d'optimisation de la consommation foncière dans les opérations d'aménagement de nouveaux programmes ou de rénovations de zones commerciales. La question de densité, de mutualisation de certains équipements ou de choix d'aménagement des espaces d'aération et espaces verts, ainsi que toute autre réflexion à mener en faveur d'une économie de l'espace, auraient pu être développées en complément des orientations générales du SCOTERS, ne serait ce qu'à titre indicatif. » ;
- La chambre de commerce et d'industrie de Strasbourg et du Bas Rhin fait les remarques suivantes (extraits de l'avis) :
 - o Sur l'organisation spatiale et temporelle du développement commercial : elle indique qu'il serait intéressant de prendre en compte les évolutions intervenues depuis 2011 qui caractérisent la dynamique urbaine et commerciale pour réajuster le cadre de référence et de préciser dans quelle proportion le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, qui concentre les densités commerciales les plus importantes, a vocation à accueillir les développements commerciaux futurs par rapport au reste du territoire du SCOTERS.
 - o Sur l'accessibilité et la desserte des pôles commerciaux : La CCI insiste sur le fait que l'implantation de nouveaux commerces et la modernisation des espaces publics soient conditionnées par de mesures préalables, ou a minima concomitantes, visant à renforcer et à diversifier les systèmes de dessertes (tous modes confondus) ainsi que les services qui leur sont associés, parmi lesquels le stationnement. Concernant le centre ville de Strasbourg, la CCI réaffirme la nécessité d'améliorer l'accessibilité autoroutière de l'agglomération en réalisation le grand contournement ouest de Strasbourg dans les meilleurs délais, de faciliter le stationnement

au centre ville en adaptant l'offre aux besoins des usagers des commerces et des services.

- Sur les localisations préférentielles des commerces : la CCI indique que le SCOTERS pourrait figurer des périmètres clairs sur les secteurs où les enjeux d'aménagement sont majeurs, en particuliers les pôles commerciaux de Hautepierre, Baggersee et la Vigie (pôles structurants d'agglomération).

Sur la ZCN, elle indique que le développement d'unités commerciales de moins de 300 m² devrait être limité au sein de cette zone pour ne pas fragiliser les centralités avoisinantes, notamment le centre ville de Strasbourg.

Concernant le périmètre de la zone de Fegersheim devrait être précisé. Par ailleurs, la CCI recommande de compléter la rédaction de l'orientation en précisant que « la création de commerces et de services de moins de 1 000 m² est autorisée dès lors qu'elle accompagne l'activité économique et qu'elle est destinée à répondre principalement aux besoins de proximité des usagers d'opérations d'aménagement. »

Concernant l'implantation des drives isolés, la CCI souhaite que leurs conditions d'implantation soient renforcées en interdisant ces équipements en dehors des zones commerciales.

Le commissaire enquêteur a remis en date du 6 janvier 2016 son rapport au Syndicat mixte. Il conclut que le projet de modification n°3 du SCOTERS peut être mené à son terme avec un avis favorable assorti de deux recommandations :

1. La définition et l'orientation du développement du secteur de la porte ouest de l'agglomération strasbourgeoise devraient être clairement exprimées dans ce document.

Réponse du syndicat mixte :

Le développement de la porte ouest de l'agglomération strasbourgeoise est évoqué dans le DOG actuel sous l'angle d'un développement mixte à long terme.

Ce projet n'étant pas à un stade suffisamment avancé en termes de programmation, le choix a été fait, en lien avec l'Eurométropole de Strasbourg, de ne pas le placer au même niveau de questionnement que les autres secteurs à vocation commerciale du territoire du SCOTERS.

Une évolution des orientations du SCOTERS pourra être envisagée à la lumière du programme d'ensemble, à plus ou moins long terme au regard notamment de l'avancement des projets de transports en commun et des composantes environnementales du secteur concerné.

2. Je recommanderais au Syndicat mixte d'aller au-delà de « procédures adaptées pour les intégrer au SCOTERS » et d'ouvrir une large réflexion prospective pour le travail sur la plus grande prise en compte de l'environnement et l'inscription dans la transition énergétique. Le SCOTERS pourrait alors être moteur dans le changement de la société post- COP 21 au lieu de n'être toujours qu'un document normatif, en retard d'une évolution sociétale.

Réponse du syndicat mixte :

Les travaux sur l'environnement dans le cadre du Grenelle ont associé les élus du territoire du SCOTERS, les personnes publiques associées et les associations concernées.

Les travaux en cours sur la transition énergétique font également l'objet d'échanges avec les territoires via les communautés de communes, les personnes publiques associées et le monde associatif.

Vu le code de l'urbanisme et notamment l'article L122-10 et R. 122-10 ;

Vu le code de l'environnement, et notamment les articles L123-1 à L123-16 et R123-1 23- ;

Vu la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant Engagement National pour l'Environnement ;

Vu la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 relative à l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové

Vu la loi 2014-626 du 18 juin 2014 relative à l'artisanat, au commerce et aux très petites entreprises

Vu le code de l'urbanisme et notamment les articles L.122-1-2, L122-1-5 L122-1-9, L.122-14, L. 122-14-1, L.122-14-2, L. 122-10 et l'article R.122-10 ;

Vu la délibération du Comité syndical du 1^{er} juin 2006 approuvant le Schéma de Cohérence territoriale de la Région de Strasbourg ;

Vu l'arrêté préfectoral en date du 29 février 2012 portant modification du périmètre et des statuts du Syndicat mixte suite au départ de la communauté de communes de Gombsheim-Kilstett pour le SCOT de la Bande rhénane Nord ;

Vu la délibération du Comité syndical du 29 mai 2012 décident du maintien du SCOTERS tel qu'il a été approuvé le 1^{er} juin 2006 ;

Vu l'arrêté de Monsieur le Président portant organisation de l'enquête publique en date du 2 octobre 2015 ;

Vu le dossier de modification du Schéma de cohérence territoriale soumis à enquête publique du 26 octobre 2015 au 25 novembre 2015 ;

Vu l'avis favorable du Commissaire-Enquêteur pour les modifications proposées ;

Considérant les améliorations à apporter au SCOTERS notamment pour répondre aux attendus de la loi Engagement National pour l'Environnement, de la loi Accès au Logement et un Urbanisme Rénové et de la loi relative à l'artisanat, au commerce et aux très petites entreprises ;

Considérant que le projet de modification n° 3 a été concerté et partagé avec les intercommunalités du SCOTERS ;

Considérant le fait que ces améliorations ne portent pas atteinte à l'économie générale du SCOTERS

*Le Comité syndical,
sur proposition du Président,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité*

Décide d'approuver la modification N°3 du SCOTERS telle que soumise à l'enquête publique.

Décide d'approuver en conséquence la modification du rapport de présentation et du Document d'orientations Générales.

Charge le Président de l'exécution de la présente délibération.

M. BIGOT remercie M. WILLER pour le travail accompli durant ces quatre années de travail sur le volet commercial du SCOTERS

4. Modification n°4 du SCOTERS relative à l'environnement

Afin de répondre aux enjeux du territoire du SCOTERS identifiés lors du bilan en 2012 ainsi qu'aux nouvelles dispositions de la loi du 12 juillet 2010 portant Engagement National pour l'Environnement, le syndicat mixte a engagé une réflexion sur l'évolution du volet environnemental du SCOTERS. Ces évolutions présentées lors du dernier comité syndical ont été partagées avec le monde associatif et les territoires lors de réunions dans les intercommunalités.

Les évolutions portent sur :

- le rapport de présentation : mise à jour de l'état initial de l'environnement et évaluation environnementale
- des compléments apportés à deux orientations :
 - Le végétal en milieu urbain :
« La part du végétal doit être augmentée **ou garantie**, en particulier en milieu urbain, à l'occasion de la création ou du réaménagement de voirie. » (DOG p. 17).
« Afin de maîtriser l'écoulement des eaux pluviales, toute nouvelle opération d'aménagement doit comporter des surfaces d'espaces verts non imperméabilisées ou des espaces de stockage, en rapport avec sa taille, **en recherchant une plus grande densité et une diversité des végétaux et en privilégiant des essences locales** » (DOG p. 11).
 - Les zones humides remarquables :
« En outre, dans les zones humides remarquables, localisées sur la carte «Les zones humides remarquables à préserver et les connexions naturelles à améliorer», sont interdits les bâtiments liés à l'exploitation agricole, les aires de jeux, les terrains de sports, les jardins familiaux, les **gravières et les remblais**. » (DOG p. 15)

Les évolutions apportées au document ne portant pas atteinte à l'économie générale du SCOTERS, ne modifiant pas le PADD et n'entrant pas dans le champ de la révision, il est proposé de lancer une procédure de modification n° 4. L'enquête publique pourrait avoir lieu avant l'été après concertation auprès des intercommunalités.

*Le Comité syndical,
sur proposition du Président,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité*

Prend acte de la décision de M. le Président de notifier le dossier de modification N° 4 du SCOTERS aux personnes publiques associées telles que définies aux articles L132-7 et L132-8 du code de l'urbanisme.

5. Avis en matière d'urbanisme : avis rendus par le Bureau lors des réunions du 25 janvier 2016 et du 22 février 2016

A - Bureau du 25 janvier 2016

- | | |
|--------|--|
| 1-2016 | PLUI arrêté de l'Eurométropole |
| 2-2016 | Modification n°1 du PLU d'Erstein |
| 3-2016 | Modification n°6 du POS d'Oberhausbergen |
| 4-2016 | Permis d'aménager – Ecoparc rhénan à Vendenheim |
| 5-2016 | Permis de construire rue Louis Loucheur à Strasbourg |

B - Bureau du 22 février 2016

- | | |
|--------|--|
| 6-2016 | PLUI arrêté de l'Eurométropole |
| 7-2016 | Permis d'aménager lotissement Hoef 2 à Truchtersheim |
| 8-2016 | Permis de construire rue du Bassin d'Austerlitz, bâtiment C à Strasbourg |
| 9-2016 | Permis de construire avenue de Vitry-le-François à Strasbourg |

A - Bureau du 25 janvier 2016

1-2016 PLUI arrêté de l'Eurométropole

L'avis sera rendu lors de la réunion du bureau le 22 février 2016.

2-2016 Modification n°1 du PLU d'Erstein

La commune d'Erstein a transmis, pour avis au Syndicat mixte pour le SCOTERS, le projet de modification n°1 de son PLU soumis à enquête publique du 14 mars au 18 avril 2016.

Description de la demande

La modification n°1 du PLU d'Erstein porte sur :

• le règlement de la zone UX

La modification vise à :

- Clarifier les conditions d'implantation de services en les autorisant aux endroits où ils présentent le plus d'intérêt en matière d'enjeu de localisation, notamment en proximité des axes routiers à condition que le découpage de l'unité foncière sur laquelle ils seront intégrés ne renchérisse pas l'urbanisation de certaines parcelles et contribue à un aménagement cohérent. Les secteurs UX route de Kraft et UXa à l'ouest de la RD 1083 sont particulièrement concernés par cette évolution du règlement.

- Prévoir de réaliser des espaces de stationnement supplémentaires, en dehors des emprises publiques, pour les constructions à usage de services afin de répondre aux besoins de stationnement des usagers.
- Faire évoluer les hauteurs maximales de construction en zone UXz2 et UXz1. Les limitations de hauteur ont pu être des éléments limitant pour certaines implantations lors de la conception de bâtiment. Il s'agit de passer de 10 à 12 m en zone UXz1 et de 12 à 15 m en zone UXz2.
- **le règlement de la zone UA**
L'article 7 prévoit que les constructions nouvelles devront respecter les marges de recul minimal obligatoires figurant aux documents graphiques, par rapport aux berges des cours d'eau des canaux et des plans d'eaux. Cependant le plan de règlement de la zone UA ne comprend pas de prescription de recul graphique. Il s'agit d'inscrire pour les nouvelles constructions et installations, un recul minimum de 10 m à partir des berges des cours d'eau en zone UA, en référence au règlement de la zone UB.
- **la suppression du COS**
- **la suppression d'un emplacement réservé**
L'emplacement réservé n°5 au bénéfice de la commune est supprimé suite à l'abandon du projet de création d'une voie, d'un cheminement piéton et d'une placette en articulation avec le création du nouveau collège.
- **la modification des principes d'aménagement de l'OAP route de Kraft**
Les principes d'aménagement ont évolué concernant la desserte sécurisée et le traitement paysager autour et dans la zone :
 - l'accès principal s'effectuera par l'intermédiaire d'un rond-point route de Kraft. Il devra prévoir, au même titre que les accès secondaires, de ne pas remettre en cause la sécurité de la piste cyclable. Le point de desserte du site par les transports en commun sera maintenu au droit du site et intégré à la démarche de projet ;
 - un traitement paysager soigné des franges de la zone devra être réalisé : interfaces avec l'espace public, les occupations alentours et les espaces agricoles.

Le projet au regard du SCOTERS

La commune d'Erstein fait partie de la communauté de communes du Pays d'Erstein. Au regard du SCOTERS il s'agit d'un bourg centre. La communauté de communes du Pays d'Erstein a implanté par délibération le site de développement économique intercommunal prévu par le SCOTERS à Erstein.

Le SCOTERS vise à maintenir ou à créer des corridors écologiques. Au sein des corridors écologiques, des continuités doivent être assurées en les préservant de toute urbanisation : en milieu urbain, elles doivent avoir une largeur minimum d'environ 15 mètres hors largeur de cours d'eau/fossé. Les 15 mètres correspondent à la largeur totale du corridor qui peut être répartie de façon différenciée de part et d'autre de chaque berge sans être en deçà des 15 mètres.

Le PLU fixe le recul à minimum 10 mètres des berges du cours d'eau. Afin d'être compatible avec les orientations du SCOTERS cette largeur doit s'appliquer de part et d'autre du cours d'eau, soit 10 mètres minimum à partir de chaque berge afin d'avoir une largeur minimum totale de 15 mètres.

Lors de la commission compatibilité, la commune d'Erstein a précisé qu'il s'agissait de 10 mètres de part et d'autre. L'écriture sera reprise dans ce sens pour lever toute ambiguïté.

*Le Bureau syndical
Vu l'avis de la commission compatibilité
sur proposition du Président
après en avoir délibéré,
décide de faire part de l'avis suivant :*

Au regard des orientations du SCOTERS, le projet de modification n°1 du PLU d'Erstein, appelle la remarque suivante :

- garantir dans la rédaction de l'article 7 une largeur minimum de 15 mètres hors largeur du cours d'eau pour maintenir le corridor écologique.***

3-2016 Modification n°6 du POS d'Oberhausbergen

Le Service « prospective et planification territoriale » de l'Eurométropole de Strasbourg a transmis au Syndicat mixte pour le SCOTERS le dossier de modification n°6 du POS d'Oberhausbergen.

Description de la demande

La modification n° 6 du POS d'Oberhausbergen vise à permettre le renouvellement urbain au centre de la commune et à modifier des emplacements réservés :

- création d'une zone UA1 qui reprend principalement la zone UA et s'élargit sur les zones UB4, UB6 et UB7 pour offrir davantage de cohérence avec le bâti existant. Il s'agit d'augmenter la hauteur minimum autorisée des bâtiments non agricoles mesurée à l'égout de la toiture à 10 mètres. Cette hauteur était de 6,5 mètres en UA, entre 6,5 et 9,3 mètres en UB4 et UB6 et entre 5,5 et 9,3 mètres en UB7.
- instauration d'emplacements réservés au profit de l'Eurométropole :
 - A22 pour la création d'une piste cyclable
 - A23 pour reconfigurer un carrefour route de Saverne - rue de Wolfisheim.
- La suppression de la partie nord de l'emplacement réservé C2 au bénéfice de la commune destiné à l'extension du cimetière. Cette extension n'est plus envisagée, notamment en raison de la présence d'un bunker, source de complication. L'extension reste possible via la partie sud de cet emplacement réservé.

*Le Bureau syndical
Vu l'avis de la commission compatibilité
sur proposition du Président
après en avoir délibéré,
décide de faire part de l'avis suivant :*

Oberhausbergen est identifiée dans le SCOTERS comme une commune proche de l'espace métropolitain. Le SCOTERS vise à favoriser le renouvellement urbain : « le développement de l'urbanisation doit favoriser en priorité, là où de telles disponibilités existent, la réhabilitation des quartiers anciens et en déshérence, la reconquête des friches urbaines et la construction dans les «dents creuses», en respectant l'identité des communes et des bourgs et en inscrivant les extensions dans un cadre d'urbanisation maîtrisé. » (P.10 DOG).

Proposition d'avis de la commission compatibilité

Au regard des orientations du SCOTERS, le projet de modification n°6 du POS d'Oberhausbergen n'appelle pas de remarque.

4-2016 Permis d'aménager – Ecoparc rhénan à Vendenheim

Le Service Police du Bâtiment de l'Eurométropole de Strasbourg a transmis au Syndicat mixte pour le SCOTERS le dossier de permis d'aménager du lotissement Eco-parc rhénan sur le ban communal de Vendenheim déposé par BF2 RHEINPARK.

Description de la demande

Le projet vise à aménager la partie nord de l'ancienne raffinerie de Reichstett. Les enjeux sont les suivants :

- recycler la friche industrielle ;
- offrir de grandes parcelles susceptibles d'accueillir des activités lourdes dans l'Eurométropole de Strasbourg ;
- réaliser une zone d'activités de grande qualité intégrant des trames paysagères généreuses.

L'opération projetée couvre une superficie d'environ 85 ha et se situe en zone UX6 du PLU communautaire qui reprend le zonage du PLU de la commune (*cf. modification n°2 du PLU de Vendenheim – avis SCOTERS du 23 novembre 2015*). Le terrain visé comporte aujourd'hui des installations de raffinage qui font l'objet d'un permis de démolir.

Le projet porte sur :

- l'aménagement de 40 lots (maximum possible de 80 lots) destinés à l'activité et à l'industrie
- la création :
 - d'une voie principale reliant les deux ronds points existants sur les RD 37/301
 - d'un barreau vers l'est
 - de 3 voies secondaires permettant de desservir des petits îlots
 - de bassins et noues paysagères de gestion des eaux pluviales et protection incendie
 - d'aires de stationnement poids lourds aux deux entrées
 - l'aménagement de zones de compensation pour les zones humides

L'accès au nord de la zone traverse une continuité écologique pour rejoindre le rond point de la RD37. Un ouvrage est prévu pour franchir le Neubaechel afin de desservir la totalité du site échappant aux zones lourdes de dangers du PPRT au sud. La voirie est basée sur une largeur de profil de 22 m et inclut une trame paysagère composée d'une noue ouverte de gestion des eaux pluviales et la plantation d'un système de haies champêtres et d'arbres isolés venant rythmer l'espace public et créer une synergie avec l'espace naturel existant à l'est. Elle permet à l'ensemble des usagers (vélos, piétons, poids lourds, véhicules légers) d'évoluer confortablement et en toute sécurité sur chaque espace dédié.

Le projet au regard du SCOTERS

Le SCOTERS vise à assurer une gestion économe de l'espace. Au regard des objectifs fixés dans le projet d'aménagement et de développement durable du SCOTERS, le

développement des espaces urbains et à urbaniser doit se faire suivant le principe d'une gestion économe de l'espace, que ce soit pour créer de nouveaux secteurs à dominante d'habitat comme pour développer de nouveaux sites d'activités (DOG p 23).

L'orientation selon laquelle le développement de l'urbanisation doit favoriser en priorité, là où de telles disponibilités existent, la réhabilitation des quartiers anciens et en déshérence, la reconquête des friches urbaines et la construction dans les «dents creuses», contribue à l'objectif de gestion économe (DOG p 23).

La modification n°2 du SCOTERS (22 octobre 2013) vise à renforcer le dispositif de gestion économe de l'espace.

Le SCOTERS vise à créer ou à maintenir les corridors écologiques :

- le caractère naturel, la valeur patrimoniale et la continuité des corridors écologiques, doivent être pris en compte dans l'aménagement des espaces à urbaniser ;
- au sein des corridors écologiques, des continuités doivent être assurées en les préservant de toute urbanisation

Les documents d'urbanisme des communes concernées précisent lesdites continuités et doivent en tenir compte, par un classement approprié, par des emplacements réservés et/ou toute autre mesure appropriée.

Analyse de la demande

- La requalification de friches industrielles constitue un enjeu majeur en termes d'économie de foncier et de préservation de l'environnement
- La création d'un accès au nord sur le rond point de la RD 37 traverse une continuité écologique. L'aménagement de zones de compensation pour les zones humides vise-t-il la création de l'accès au nord de la zone qui traverse une continuité écologique pour rejoindre le rond point de la RD 37 ?

Le Bureau syndical

*Vu l'avis de la commission compatibilité
sur proposition du Président
après en avoir délibéré,
décide de faire part de l'avis suivant :*

Au regard des orientations du SCOTERS, le projet de permis d'aménager Ecoparc rhénan sur le ban communal de Vendenheim appelle la remarque suivante :

- ***La continuité écologique est à prendre en compte dans l'aménagement de l'accès à la RD 37***

5-2016

Permis de construire rue Louis Loucheur à Strasbourg

Le Service Police du Bâtiment de l'Eurométropole de Strasbourg a transmis au Syndicat mixte pour le SCOTERS le dossier de permis de construire rue Louis Loucheur à Strasbourg déposé par SPIRAL.

Description de la demande

Le terrain d'assiette est de 4 124 m². Il accueille actuellement une tour de 70 logements sociaux appartenant à CUS habitat et dont la démolition est prévue en 2016.

Le permis de construire vise la construction de logements collectifs à caractère social, en accession à la propriété, répartis en 3 bâtiments indépendants sur un sous-sol commun :

- Bâtiment A : 30 logements
- Bâtiment B : 17 logements
- Bâtiment C : 18 logements

La surface plancher est de 4 248 m² répartie en 65 logements en PTZ (Prêt à taux zéro).

65 stationnements seront réalisés dont 53 en sous-sol et 14 en extérieur. 5 locaux à vélos sont également programmés.

Le projet au regard du SCOTERS

Strasbourg constitue le pôle métropolitain du territoire du SCOTERS. A ce titre, son développement doit être conforté. Le développement de l'urbanisation doit être favorisé en priorité dans l'enveloppe urbaine, là où des disponibilités existent, via la réhabilitation des quartiers anciens et en déshérence, la reconquête des friches urbaines et la construction dans les «dents creuses», qui contribuent à l'objectif de gestion économe.

*Le Bureau syndical
Vu l'avis de la commission compatibilité
sur proposition du Président
après en avoir délibéré,
décide de faire part de l'avis suivant :*

Au regard des orientations du SCOTERS, le projet de permis de construire rue Louis Loucheur à Strasbourg n'appelle pas de remarque.

B - Bureau du 22 février 2016

6-2016 PLUI arrêté de l'Eurométropole

Le Service prospective et planification territoriale de l'Eurométropole de Strasbourg a transmis, pour avis, au Syndicat mixte pour le SCOTERS le dossier du PLU de l'Eurométropole de Strasbourg arrêté en novembre 2015.

Description de la demande

Le projet de PLU de l'Eurométropole de Strasbourg inscrit le développement du territoire de l'Eurométropole à l'horizon 2030.

Le projet de territoire inscrit dans le PADD s'articule autour de quatre grands enjeux :

- l'attractivité du territoire ;
- l'anticipation des alternatives énergétiques et la place de la nature dans la société ;
- la prise en compte de l'évolution des modes de vie, des temps de la vie et de la ville ;
- l'équité sociale, générationnelle et territoriale.

Ces enjeux sont déclinés en 4 axes :

- Axe 1 - les orientations générales du PADD qui fixent le cap du développement métropolitain pour :

- Une métropole attractive, d'influence européenne et rhénane : Il s'agit de renforcer l'attractivité régionale et internationale de l'Eurométropole, d'inscrire son développement dans un bassin de vie large et transfrontalier, de renforcer son attractivité résidentielle et d'apporter des réponses aux évolutions des modes de vie.
 - Une métropole des proximités : A travers cette orientation, le PADD vise à proposer une offre d'habitat suffisante et diversifiée pour tous. L'offre quantitative doit permettre d'accueillir 50 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030. L'offre qualitative et diversifiée devra répondre aux attentes liées aux différentes étapes du parcours résidentiel dans toutes leurs composantes (statuts d'occupation, formes urbaines). Le PADD vise également à améliorer la qualité de vie et l'offre de services, à s'enrichir de la diversité des territoires et à donner toute sa place aux espaces naturels et constituer la trame verte et bleue.
 - Une métropole durable : Il s'agit de préparer le territoire à une société sobre en carbone, à donner toute sa place à l'agriculture et à développer le territoire en maîtrisant l'étalement urbain et la consommation foncière.
- Axe 2 - L'organisation de l'espace à travers :
 - Les politiques d'aménagement, d'équipement et d'urbanisme : A travers cet axe, le PADD vise à organiser le développement du territoire.
 - La protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques. Cet axe du PADD vise à valoriser et à préserver le patrimoine naturel.
 - La maîtrise des risques, pollutions et nuisances.
 - Axe 3 - Les orientations thématiques
 - Le développement économique et l'équipement commercial
 - La politique de l'habitat
 - Les politiques de transport et de déplacements
 - Le développement des communications numériques
 - La politique en matière de loisirs
 - Axe 4 - Les objectifs de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain
 - Prioriser le développement dans le tissu urbain (enveloppe urbaine)
 - Optimiser les capacités constructibles des territoires
 - Dimensionner les extensions urbaines à vocation d'habitat en fonction des capacités constructibles du tissu urbain
 - Satisfaire les besoins en foncier économique en limitant la consommation foncière

Le projet au regard du SCOTERS

Les orientations du SCOTERS visent à :

- Développer la métropole strasbourgeoise, cœur de la nouvelle Europe

Il s'agit pour Strasbourg et la première couronne de l'agglomération strasbourgeoise d'accueillir les emplois qualifiés, les équipements et les services. A cette fin l'espace métropolitain s'appuie sur le potentiel de l'«axe est-ouest» Oberschaeffolsheim-Eckbolsheim-Strasbourg-Kehl, sur lequel est situé le pôle multimodal que constitue la gare de Strasbourg et sur lequel l'axe parc de l'Etoile-Kehl représente un secteur prioritaire de développement. Il s'appuie également sur les territoires d'excellence

que constituent les sites de développement métropolitain (DOG p 5 ; 7).

- **Structurer l'espace métropolitain**

En développant en habitats et services les différents pôles constituant l'espace métropolitain : ville de Strasbourg, Schiltigheim, Bischheim, Hoenheim, Illkirch-Graffenstaden, Ostwald, Lingolsheim. Il s'agit aussi de développer les nouveaux secteurs de services et d'emplois ou de renforcer ceux existants au sein des pôles urbains de la première couronne strasbourgeoise, à proximité des nœuds potentiels de transports en commun (DOG p 7 ; 8) : gare de Hoenheim, futur arrêt d'Eckbolsheim sur la ligne du Transport routier guidé, gare de Lingolsheim, gare susceptible d'être créée sur le territoire de la commune d'Ostwald, sur la ligne Strasbourg-Erstein.

- **Développer l'urbanisation à dominante d'habitat dans les secteurs desservis par les transports en commun**

Les communes organisent le développement de l'habitat en fonction notamment des niveaux de desserte par les transports en commun et de proximité des services et commerces du quotidien. Il s'agit d'organiser leur urbanisation sans autre limitation que celles qui découlent des autres orientations du présent document et de privilégier le renouvellement urbain et l'extension urbaine dans les secteurs proches des stations de transport. L'ensemble des communes de l'Eurométropole de Strasbourg est identifié comme secteur urbain considéré comme bien desservi et bénéficiant de la proximité d'une offre complète des services et commerces au titre de leur classement comme pôles urbains ou communes bénéficiant d'une desserte de qualité par les transports en commun et proches de l'espace métropolitain (DOG p 9).

- **Répartir les nouveaux logements dans la région de Strasbourg**

Le Projet d'aménagement et de développement durable prévoit la construction de 4 000 nouveaux logements par an avec la répartition suivante :

- 900 logements nouveaux à Strasbourg,
- 1 800 logements dans l'Eurométropole hors Strasbourg
- 1300 logements sur le reste du SCOTERS

- **Augmenter l'offre en habitat intermédiaire**

Dans les zones à urbaniser affectées à l'habitation, en dehors de celles qui sont destinées à accueillir principalement des immeubles collectifs, le développement de l'urbanisation devra ainsi réserver une part significative – qui ne pourra être inférieure à 25 % du nombre de logements – à l'habitat intermédiaire.

- **Assurer une gestion économe de l'espace**

L'enveloppe foncière d'extension urbaine est fixée à environ 740 hectares par période de 6 ans sur l'ensemble du territoire du SCOTERS, que ce soit pour l'habitat, les équipements ou les activités. A ce titre le SCOTERS fixe des objectifs de densité en fonction de l'armature urbaine :

- Strasbourg : 90-100 logements/ha
- Communes de l'espace métropolitain : 80-90 logements /ha
- Communes proches de l'espace métropolitain : 30-35 logements /ha

- **Structurer de façon équilibrée le développement commercial**

A ce titre, l'évolution des pôles structurants d'agglomération que sont le Baggersee à Illkirch, Strasbourg-Hautepierre, La Vigie à Ostwald, est à privilégier par densification, sans extension du périmètre actuel (à la date de la modification n° 3) de ces zones. A cette fin est autorisée une extension très limitée des galeries marchandes (unités commerciales de moins de 300 m² de surface de vente) d'environ 10 % de la surface de vente de chaque ensemble commercial existant. Toute extension doit

s'accompagner d'une amélioration de la qualité urbaine sous la forme notamment d'une meilleure intégration urbaine et paysagère, d'une amélioration de la qualité architecturale, de l'efficacité énergétique et des conditions de desserte.

- **Protéger les paysages remarquables**

Les coteaux de Hausbergen constituent un paysage remarquable et un belvédère sur l'agglomération de Strasbourg. Ils doivent être protégés de toute urbanisation à l'exception des bâtiments existants dévolus à une activité publique. Sont concernées, les communes de Mundolsheim, Niederhausbergen, Oberhausbergen, Mittelhausbergen, Dingsheim, Griesheim-sur-Souffel. La carte «Coteaux de Hausbergen à protéger» figurant en annexe du présent document permet d'identifier les terrains inscrits dans ces limites (DOG p 15).

- **Préserver et valoriser les axes à enjeux environnementaux multiples**

Dans les zones humides remarquables sont interdits les bâtiments liés à l'exploitation agricole, les aires de jeux, les terrains de sports et les jardins familiaux (DOG p 15).

- **Les projets routiers nécessaires au développement de la région de Strasbourg**

A ce titre, l'aménagement de la voie EDF située en bordure du Rhin, au nord du port, permettra d'assurer la desserte du port aux pétroles, voire du port de Strasbourg, en évitant les secteurs urbanisés de l'agglomération strasbourgeoise. Des précautions particulières seront attachées à l'aménagement de cette voie, étant donné la sensibilité du site en termes de risque industriel, de nappe phréatique et d'espaces naturels, de cadre de vie (DOG p 51).

- **Préserver les zones écologiques ou paysagères sensibles**

L'analyse du PLU de l'Eurométropole au regard du SCOTERS

Le SCOTERS affiche dans son PADD sa volonté de « conforter la métropole strasbourgeoise » à tous les niveaux, tout en veillant au développement équilibré de la région urbaine.

Le PLU de l'Eurométropole de Strasbourg s'inscrit dans les orientations du SCOTERS.

- Les objectifs de **production de logements** du PLU sont d'environ 3 000 logements par an sur le territoire de l'Eurométropole. Ces objectifs s'inscrivent dans les orientations du SCOTERS, soit 2 700 logements par an sur le territoire de l'Eurométropole (dont 1 800 logements par an sur le territoire de l'Eurométropole hors Strasbourg et 900 logements par an pour la ville de Strasbourg).
- Le PLU affiche comme objectif dans le PADD et dans les OAP, la **diversification des formes d'habitat** afin de « proposer une offre d'habitat suffisante et diversifiée pour tous ». Cet objectif s'inscrit dans les orientations du SCOTERS, confirmées en 2012 lors de la modification n° 2. Il conviendrait de mentionner l'orientation du SCOTERS qui fixe à 25% minimum la part de logements intermédiaires à produire dans le développement de l'urbanisation.
- Le PLU affiche comme objectif la maîtrise de l'étalement urbain et de la consommation foncière. Dans le cadre de la mise en œuvre de la modification n° 2 du SCOTERS sur le volet foncier, des objectifs de **densité** ont été fixés par niveau d'armature urbaine. Ils s'appliquent à l'opération. Il conviendrait que le PLU reprenne ces éléments, dans l'OAP habitat ou dans les OAP communales. L'OAP communale « Bas coteaux » sur la commune de Blaesheim affiche un objectif de densité de 20 logements à l'hectare. Au regard du SCOTERS, la commune de

Blaesheim est ciblée comme « commune proche de l'espace métropolitain ». A ce titre, elle doit tendre à un objectif de densité de 30 à 35 logements à l'hectare.

- Le SCOTERS fixe des objectifs de développement du **foncier** en extension à hauteur de 740 ha sur 6 ans, dont 320 ha pour l'habitat et 420 ha pour l'activité. Les objectifs du PLU en matière de foncier s'inscrivent à l'horizon 2030. Ils sont compatibles avec les orientations du SCOTERS, étant entendu d'une part que 70% du potentiel foncier en matière d'habitat dans le PLU se situe à l'intérieur de l'enveloppe urbaine et que, d'autre part, le foncier inscrit pour le développement économique répond aux objectifs de développement de l'emploi. Il se place dans une perspective de développement à long terme, par un classement en IIAUX mais également dans une volonté d'être support de mesures compensatoires.
- L'OAP « **critères de localisation préférentielle du commerce** » reprend les orientations du SCOTERS issues de la modification n° 3 du SCOTERS sur l'évolution du volet commercial, notamment sur la question des galeries commerciales. En compatibilité avec le SCOTERS, il est autorisé « *une extension très limitée des galeries marchandes (unités commerciales de moins de 300 m2) d'environ 10% de la surface de vente de chaque ensemble commercial.* ». L'objectif de maintien et de préservation des équilibres entre le commerce de centralité et le commerce de périphérie est partagé. L'OAP métropolitaine « Baggersee », qui s'inscrit dans ces objectifs, pourrait reprendre les mêmes termes que l'OAP « critères de localisation préférentielle du commerce » concernant les commerces de moins de 300 m2.
- Concernant les **coteaux de Hausbergen** : ce secteur fait l'objet d'une orientation particulière dans le DOG. Il est fléché par le SCOTERS comme « *espaces et sites naturels à préserver et à protéger* », au titre de « *paysage remarquable à protéger* » et de « *zone écologique ou paysagère sensible à préserver* ». A ce titre, le DOG prévoit qu'ils « *doivent être protégés de toute urbanisation à l'exception des bâtiments existants dévolus à une activité publique.* ». Ces éléments sont repris dans l'OAP métropolitaine « Coteaux ouest » du projet de PLU arrêté. Dans cette même OAP ainsi que dans le PADD du PLU, ce secteur est défini comme un « *espace naturel, de loisirs de plein air et de détente* ». Le document « évaluation des incidences de mise en œuvre du plan sur l'environnement et les mesures envisagées » (page 162) indique que pour éviter les conséquences dommageables de la mise en œuvre du plan, le règlement écrit comprend quasi exclusivement un zonage N1 / A 1 inconstructible. A la lecture du règlement graphique, ce secteur est concerné par des secteurs de zones agricoles et naturels constructibles :
 - A6 : sont admises les constructions à usage d'habitation, sous condition
 - A7 : sont admises les constructions et installations à vocation commerciale à condition d'être liées aux activités commerciales et agricoles existantes, ainsi que les constructions et installations à condition de correspondre à une vocation de restaurant.
 - N1 : sont admises les installations légères d'une superficie maximale de 20 m2 sous réserve d'être compatibles avec la vocation naturelle de la zone et de ne pas entraver son bon fonctionnement écologique et hydraulique.Il semble qu'il y ait des divergences entre le zonage et les OUS (occupation et usage du sol) y afférents et les objectifs de protection de ce secteur à la fois dans l'OAP et dans l'évaluation environnementale.

Les OUS envisagées ne s'inscrivent pas dans les orientations du SCOTERS pour ce secteur.

- **Partie sud du port autonome de Strasbourg**

Le SCOTERS souligne le rôle de plateforme multimodale de première importance à l'échelle de la région de Strasbourg, du port de Strasbourg. Il constitue un pôle logistique et industriel de première importance et à ce titre doit notamment conserver sa fonction économique (DOG p. 35).

La partie située à l'extrême sud de la zone portuaire est identifiée comme zone humide remarquable à la fois au regard des études menées par le conseil départemental et par l'Eurométropole. Le règlement graphique indique un zonage IAUXb1 pour ce secteur, permettant un certain nombre de constructions et installations. Les différentes pièces du PLU expliquent le choix du classement de ce site en secteur constructible pour de l'activité. En effet, il s'agit de permettre le développement d'une entreprise importante, et à fort potentiel de croissance, qui n'a d'autre possibilité que de le faire sur site ou de se délocaliser. Des mesures d'évitement, de réduction et de compensation sont prévues au PLU.

- **Voie EDF au nord du port autonome de Strasbourg**

Comme il est écrit dans le PLU, le SCOTERS vise la desserte nord du port aux pétroles, voire du port de Strasbourg, en page 51 du DOG. Cette desserte devra se faire via l'aménagement de la voie EDF, située en bordure du Rhin au nord du port aux pétroles et non la création d'une nouvelle voie. En page 41 du PADD à l'orientation n° 2 « réduire l'exposition aux pollutions atmosphériques », le terme « création d'un accès nord » est utilisé.

Le terme « aménagement d'un accès nord » serait plus approprié.

*Le Bureau syndical
Vu l'avis de la commission compatibilité
sur proposition du Président
après en avoir délibéré,
décide de faire part de l'avis suivant :*

Au regard des orientations du SCOTERS, le projet de PLU arrêté de l'Eurométropole est compatible avec les orientations du SCOTERS. Il appelle néanmoins les remarques suivantes :

- ***Les objectifs de diversification de l'habitat du SCOTERS sont pris en compte dans le PLU. Il conviendrait néanmoins de les préciser en indiquant la part de logements intermédiaires à hauteur de 25% et les densités par niveau d'armature urbaine.***
- ***La densité dans les OAP de la commune de Blaesheim est à revoir.***
- ***Les objectifs de l'OAP «critères de localisation préférentielle du commerce » et de l'OAP métropolitaine « Baggersee » s'inscrivent dans les orientations de la modification n° 3 du SCOTERS. Leur expression pourrait se faire dans les mêmes termes, pour en faciliter la mise en oeuvre.***
- ***Les coteaux de Hausbergen sont à préserver.***

L'Agence Territoriale d'Ingénierie Publique a transmis, pour avis au Syndicat mixte pour le SCOTERS, une demande de permis d'aménager pour un lotissement Hoeft 2 à Truchtersheim déposée par CM-CIC AMÉNAGEMENT FONCIER.

Description de la demande

La demande porte sur la 2^{ème} tranche du lotissement Hoeft.

Le terrain d'assiette, d'une surface de 2,41 ha, se situe en zone IAU1a (cf. modification n°7 juillet 2015) et est actuellement occupé par de la prairie, des vergers et des espaces divers permettant notamment le stockage de bois. La surface plancher générée est de 9 999 m² répartie en 70 logements représentant différents types d'habitat :

- 46 logements collectifs dont 14 logements aidés
- 6 maisons en bande
- 18 maisons individuelles ou bi-famille

36 stationnements seront créés en proximité des zones denses.

Le projet prévoit des accès depuis la rue des Vergers, la rue de la Marne et la rue du Riesling d'une emprise comprise entre 7 et 8,5 m avec l'aménagement de trottoirs. Il prévoit également, une rue interne traitée en zone de rencontre sur une emprise de 7,5 m avec des chicanes pour du stationnement et des arbres.

Des connexions piétonnes sont prévues afin de relier le cœur du lotissement aux rues périphériques.

Le projet au regard du SCOTERS

La commune de Truchtersheim est un bourg centre du SCOTERS. Elle a vocation à ce titre à être un lieu privilégié de production de logements et à assurer les besoins en équipements et en services de son bassin de vie.

L'orientation du SCOTERS portant sur l'augmentation de l'offre en habitat intermédiaire indique que « dans les zones à urbaniser affectées à l'habitation, en dehors de celles qui sont destinées à accueillir principalement des immeubles collectifs, le développement de l'urbanisation devra réserver une part significative, à l'habitat intermédiaire, qui ne peut être inférieure à 25 % du nombre de logements ».

Compte tenu des objectifs de rationalisation de la consommation foncière fixés par le SCOTERS, de la taille et des caractéristiques de la commune ainsi que de la localisation du projet, la densité devrait atteindre 30 logements à l'hectare (Modification n°2 du SCOTERS 22 octobre 2013). Le Syndicat a rendu dans ce sens un avis sur la modification n°7 du PLU de Truchtersheim, en février 2015.

En tant que bourg centre, Truchtersheim contribue également à la production de logements aidés. Au regard des orientations du SCOTERS, les projets de plus de 12 logements, dans les bourgs centres comportent au moins 20% de logements locatifs aidés dans l'opération elle-même ou en contrepartie dans la commune.

Analyse de la demande

Le projet présente une diversité de typologie de logements qui concourt à répondre aux besoins diversifiés des habitants et à optimiser le foncier. Les objectifs d'habitat

intermédiaire, de densité et de production de logements aidés s'inscrivent dans les orientations du SCOTERS venant ainsi conforter le rôle de bourg centre de Truchtersheim.

*Le Bureau syndical
Vu l'avis de la commission compatibilité
sur proposition du Président
après en avoir délibéré,
décide de faire part de l'avis suivant :*

Au regard de la compatibilité avec les orientations du SCOTERS, la demande de permis d'aménager pour le lotissement Hoeft 2 à Truchtersheim n'appelle pas de remarque.

8-2016 Permis de construire rue du Bassin d'Austerlitz, bâtiment C à Strasbourg

Description de la demande

Le Service Police du Bâtiment de l'Eurométropole de Strasbourg a transmis, pour avis au Syndicat mixte pour le SCOTERS la demande de permis de construire bâtiment C Rue du bassin Austerlitz à Strasbourg, déposé par SCI BLACK SWANS.

Le projet se situe dans le quartier du Neudorf sur une ancienne zone portuaire en reconversion. Le terrain d'assiette est de 1 597 m² sur lequel il s'agit de construire d'une part un bâtiment en R+16 pour des logements et du commerce en rez-de-chaussée et d'autre part, accolé au premier, un bâtiment en R+8 pour une résidence comprenant de l'habitat et des services communs en rez-de-chaussée.

La surface plancher totale est de 9 265 m² repartie de la façon suivante :

- 8 711 m² pour 156 logements
- 554 m² destinés au commerce

89 stationnements sont prévus et réalisés dans le cadre de l'opération globale « Back Swans » qui compte deux autres bâtiments (commission compatibilité de juillet 2014).

Le projet au regard des orientations du SCOTERS

Le SCOTERS vise à développer l'axe parc de l'Etoile – Kehl pour y recevoir des activités métropolitaines. Il s'agit d'y accueillir de l'habitat, des activités économiques et d'autres fonctions urbaines permettant le développement d'activités métropolitaines.

Analyse de la demande

Le projet se situe sur l'axe parc de l'Etoile – Kehl et répond aux objectifs du SCOTERS en matière d'habitat et d'autres fonctions urbaines.

*Le Bureau syndical
Vu l'avis de la commission compatibilité
sur proposition du Président
après en avoir délibéré,
décide de faire part de l'avis suivant :*

Au regard de la compatibilité avec les orientations du SCOTERS, le permis de construire Bâtiment C Rue du bassin Austerlitz à Strasbourg n'appelle pas de remarque.

9-2016 Permis de construire avenue de Vitry-le-François à Strasbourg

Description de la demande

Le Service Police du Bâtiment de l'Eurométropole de Strasbourg a transmis, pour avis au Syndicat mixte pour le SCOTERS la demande de permis de construire, avenue de Vitry-le-François à Strasbourg, déposé par BOUYGUES IMMOBILIER.

Le projet vise à réaliser des logements. Le terrain d'assiette est de 3 225 m². La surface plancher est de 9 282 m² repartie de la façon suivante :

- 8 451 m² pour 146 logements
- 831 m² destinés au commerce

Un silo de stationnement prévoit 115 places dont 13 pour les commerces représentant une surface de 2 879 m².

Le projet au regard des orientations du SCOTERS

Le SCOTERS vise à développer l'axe parc de l'Etoile-Kehl pour y recevoir des activités métropolitaines. Il s'agit d'y accueillir de l'habitat, des activités économiques et d'autres fonctions urbaines permettant le développement d'activités métropolitaines.

Analyse de la demande

Le projet se situe sur cet axe, dans le quartier du Port du Rhin et répond aux objectifs du SCOTERS en matière d'habitat, économie et autres fonctions urbaines.

*Le Bureau syndical
Vu l'avis de la commission compatibilité
sur proposition du Président
après en avoir délibéré,
décide de faire part de l'avis suivant :*

Au regard de la compatibilité avec les orientations du SCOTERS, le permis de construire avenue Vitry-le-François à Strasbourg n'appelle pas de remarque.

6. Points d'actualité :

- **La loi NOTRE et le SRADDET (Schéma régional d'aménagement et de développement durable et d'égalité des territoires)**

Elle introduit deux documents cadres régionaux :

- Le SRDEII (Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation. Il définit les orientations en matière :
 - d'attractivité du territoire ;
 - d'aides aux entreprises ;
 - de soutien à l'internationalisation et d'aides à l'investissement immobilier et à l'innovation des entreprises ;

- de développement de l'économie sociale et solidaire.
- Le **SRADDET** (Schéma régional d'aménagement et de développement durable et d'égalité des territoires) :
 - un document de **planification** ;
 - un document cadre **intégrateur** des politiques régionales.

Contenu du SRADDET :

- il fixe des **objectifs de moyens et longs termes** sur des thématiques proches des SCoT :
 - équilibre et égalité des territoires ;
 - implantation des infrastructures d'intérêt régional (routière et numérique) ;
 - désenclavement des territoires ruraux ;
 - habitat et gestion économe du foncier ;
 - intermodalité et développement des transports ;
 - maîtrise, valorisation de l'énergie, lutte contre le changement climatique, pollution de l'air ;
 - protection et restauration de la biodiversité ;
 - prévention et gestion des déchets ;
- il édicte des **règles générales** pour contribuer à atteindre ces objectifs ;
- il comprend une **carte synthétique indicative** des objectifs.

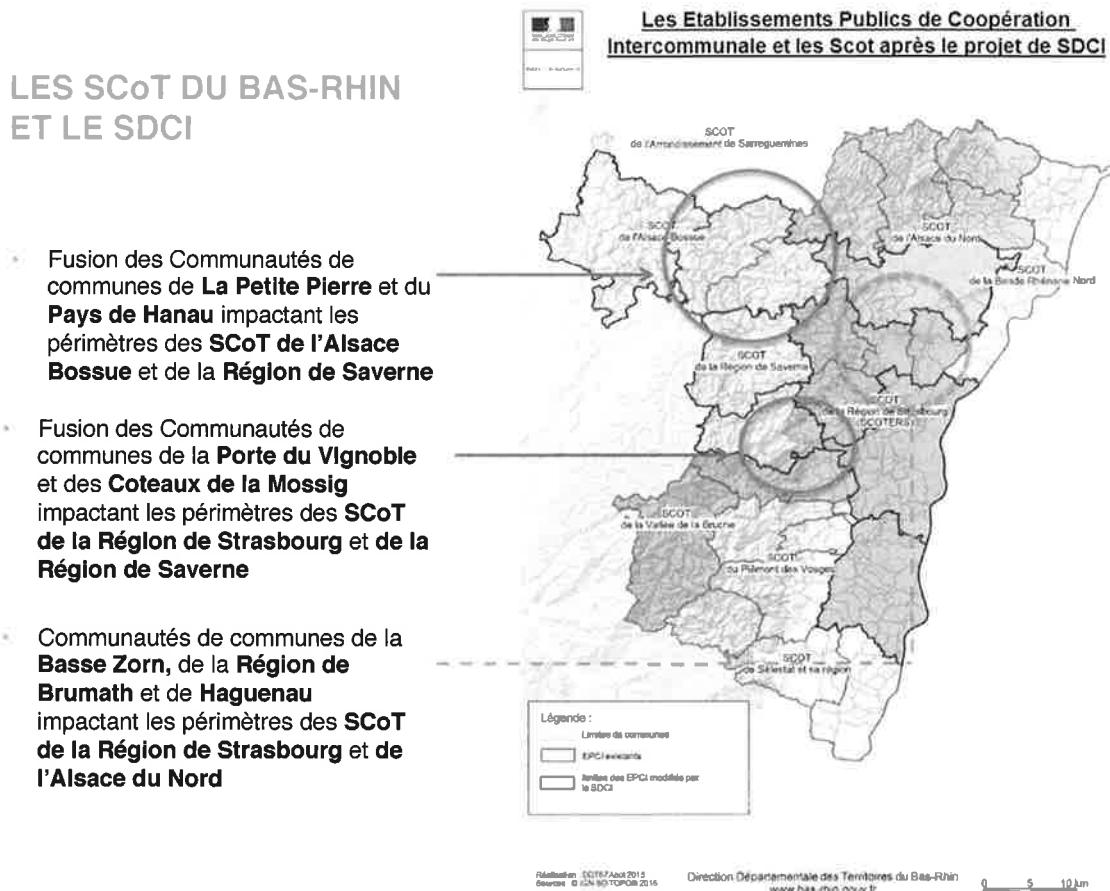
L'approbation du schéma doit avoir lieu dans les trois ans suivant le renouvellement des assemblées.

Concernant les SCoT :

- association des syndicats mixtes de SCoT en tant que **personnes publiques associées** ;
- le SCoT **prend en compte les objectifs** du schéma et doit être **compatible avec les règles générales** ;
- le SRADDET doit lui même intégrer les schémas régionaux dont le SRCE (Schéma régional de cohérence écologique) et le SRCAE (Schéma régional climat air énergie).
Il doit être compatible avec le SDAGE (schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux) et le PGRI (Plan de gestion des risques inondation).

- **Le schéma départemental de coopération intercommunale et les périmètres de SCoT**

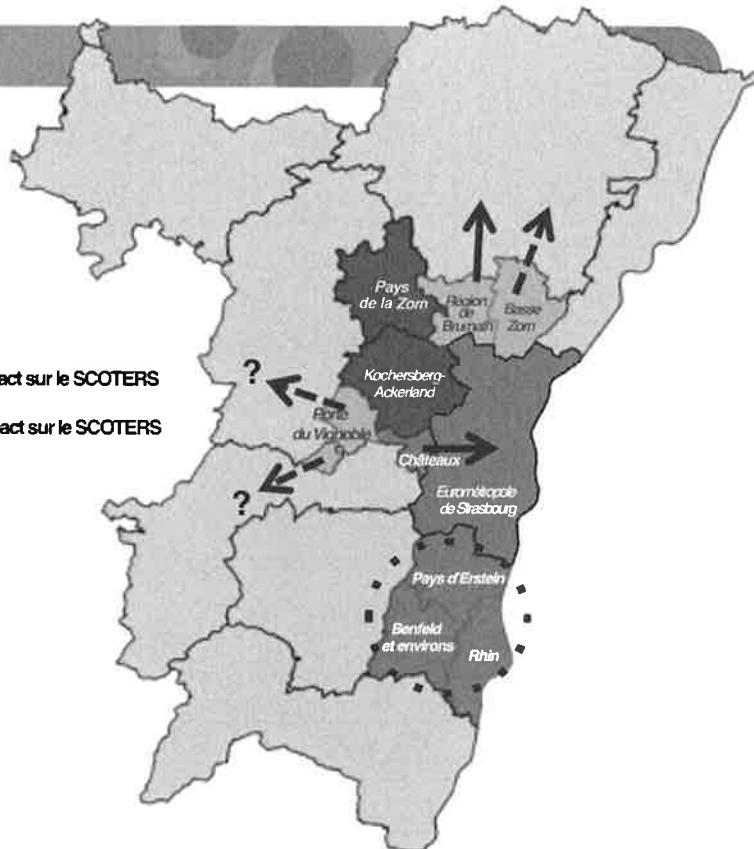
Des cartes portant sur les évolutions engendrées par le schéma de coopération intercommunale et les impacts sur le périmètre du SCOTERS sont présentées en annexe du présent procès-verbal.



FOCUS SUR LE SCOTERS

SCOTERS

- Périmètre d'EPCI non modifié
- Périmètre d'EPCI modifié avec impact sur le SCOTERS
- Périmètre d'EPCI modifié sans impact sur le SCOTERS
- Autres SCoT



Monsieur BIGOT propose, en accord avec le Bureau, d'avoir un échange sur les changements possibles liés à la nouvelle organisation territoriale. En effet, la loi NOTRe prévoit que les communautés de communes de moins de 15 000 habitants doivent fusionner avec une autre communauté de communes pour atteindre ce seuil minimum. Sur le territoire du SCOTERS, c'est le cas de la communauté de communes de la Porte du Vignoble qui va fusionner avec la communauté de communes des Coteaux de la Mossig mais également la fusion des trois communautés de communes Erstein, Benfeld et Rhin. Monsieur Bigot indique que la commission départementale de la coopération intercommunale se réunira la semaine prochaine. Le Préfet peut également faire des propositions qui peuvent aller plus loin.

Ces évolutions vont nécessairement impacter les périmètres de SCoT. Quand deux communautés de communes fusionnent et ne sont pas sur le même périmètre de SCoT, la nouvelle communauté de communes adhérera au SCoT de la communauté de communes la plus peuplée.

C'est le cas de la communauté de communes de la Porte du Vignoble qui fusionnera avec la communauté de communes des coteaux de la Mossig qui devrait adhérer au SCoT de la région de Saverne. La communauté de communes nouvellement créée dispose d'un délai de six mois pour délibérer si elle souhaite adhérer à un autre SCoT : le SCOTERS ou le SCoT de la Bruche.

Par ailleurs, des fusions sont prévues dans la région de Haguenau, notamment la communauté de communes du Val de Moder, celle de Bischwiller pour rejoindre la future communauté d'agglomération de Haguenau. Dans ce cadre, le Préfet a suggéré que, s'ils le souhaitaient, la communauté de communes de la Région de Brumath et celle de la Basse Zorn puissent également rejoindre cette communauté d'agglomération. La communauté de communes de Brumath a déjà donné un avis favorable à l'adhésion.

Concernant la communauté de communes de la Basse Zorn, M. RIEDINGER, président,

indique qu'ils délibéreront quand ils souhaiteront rejoindre cette communauté d'agglomération mais ne savent pas encore à quelle échéance.

Concernant le SCOTERS, au 01/01/2017, les communautés de communes de la Région de Brumath et de la Porte du vignoble quitteront le périmètre du SCOTERS.

Ces départs questionnent la communauté de communes du Pays de la Zorn au sein du périmètre du SCOTERS, se situant seule au-delà du Kochersberg et de l'Ackerland et voisin du SCOTAN.

Les cartes présentées montrent que, sur le territoire du Bas-Rhin, il y a beaucoup de SCoT et souvent de petite taille.

Dans le cadre de l'élaboration du SRADDET, les SCoT seront consultés, en qualité de personnes publiques associées. Sur les 33 SCoT qui existent à l'échelle de la grande région, 15 sont en Alsace. En effet, au niveau de la grande région, on constate que tout le territoire n'est pas doté de SCoT. Ce sont des territoires plus vastes et souvent moins peuplés. Cela pose la question de savoir si nous sommes encore cohérents d'essayer de travailler sur des schémas de cohérence territoriale à des échelles aussi petites ou aussi mal calibrées, notamment dans la perspective des travaux à venir sur le SRADDET. Cette question a fait l'objet d'un échange lors de la rencontre des présidents de l'InterSCoT du Bas-Rhin le 30/01/2016. Les présidents de SCoT, ont convenu de se réunir le 01/04 avec M. BIERY, président du conseil départemental du Bas-Rhin et Robert HERRMANN, président de l'Eurométropole, pour savoir comment s'organiser pour peser au sein de l'organisation de cette grande région de manière un peu cohérente.

C'est pourquoi, Monsieur BIGOT souhaite échanger avec le comité syndical aujourd'hui sur ce sujet. Il invite les élus à s'exprimer sur le devenir du SCOTERS.

M. LUTTMANN, suite à la fusion de sa communauté de communes avec celle des coteaux de la Mossig au 1^{er} janvier 2017, confirme que la nouvelle communauté de communes envisage de rejoindre le SCoT de la vallée de la Bruche.

Il aurait souhaité un SCoT unique sur tout le département du Bas-Rhin pour avoir la meilleure cohérence.

M. BURGER pense que l'idéal serait d'avoir un SCoT unique sur le département du Bas-Rhin. Une seule vision pour décliner dans les PLUI ou PLU faciliterait les choses. Les SCoT ayant une souplesse pour tenir compte des différents territoires, urbains et ruraux.

M. RIEDINGER considère que cette question du SCoT unique mérite réflexion et discussions. Il faudrait au moins que la partie administrative, l'outil de développement et le règlement aient des périmètres cohérents. Il pense aux Pays pour l'outil de développement, aux SCoT pour le règlement et l'arrondissement pour la partie administrative.

M. LUTTMANN précise qu'on peut très bien différencier la réglementation selon les caractéristiques des territoires.

M. BIGOT répond que c'est ce qui existe déjà dans le SCOTERS pour tenir compte des spécificités territoriales. Il précise qu'il faut trouver des équilibres entre les territoires. Les métropoles jouent un rôle important de développement et l'économie se fait à partir des métropoles, ce qui ne veut pas dire qu'elle ne se fait que dans les métropoles. Si on regarde les études, les échanges pour la Région de Brumath se font plus vers la métropole que vers Haguenau mais ensuite il peut y avoir des choix de proximité.

Dans le cadre de la grande région, la question est posée, au titre de la cohérence, de la pertinence de cette multiplicité de SCoT sur le département.

M. LAMBERT indique qu'il faut tenir compte de la population et de la géographie. L'Alsace se distingue par le fait qu'elle a une grande histoire et des territoires différents avec des

cultures propres.

Il ne lui semble pas incohérent de ce fait qu'il y ait plusieurs SCoT sur le département du Bas-Rhin. Concernant les intercommunalités, il a toujours pensé qu'il ne devrait y avoir qu'un seule intercommunalité : le Bas-Rhin.

M. FREUND, vu la position excentrée de la CDC du Pays de la Zorn avec le départ de la communauté de communes de la région de Brumath, se pose la question d'un SCoT unique et du départ du SCOTERS. Il pense que plus la population est dense plus un SCoT unique est cohérent car il y a des infrastructures qui doivent être liées. Il évoque les problèmes de circulation le matin vers la métropole qui commencent à Brumath.

M. BIGOT indique que le débat pose bien la question du rôle du SCoT. Si le rôle est la cohérence de l'aménagement du territoire, il est évident qu'il faut plus tenir compte de la superficie que de la densité de population. La vision partagée inscrite dans les documents d'urbanisme doit s'accompagner de vraies stratégies et c'est là que le SRADDET aura un rôle important. Si la Région prévoit des projets non conformes à ce qu'il y a dans nos SCoT, cela ne servira à rien. Il faut porter une vision commune sur l'ensemble du territoire. Il propose d'essayer de tendre à terme vers moins de SCoT dans notre département. Comme il sera difficile de fusionner plusieurs syndicats mixtes, il faut donc travailler en InterSCoT, et à des documents qui se ressemblent pour arriver un jour vers un syndicat mixte unique sur le département.

M. RIEDINGER peut entendre qu'il y ait un seul SCoT mais pense qu'il y aura des « sous SCoT » qui auront des règlements par territoires. Ce que l'on gagnera c'est d'être un interlocuteur unique avec la grande Région dans le cadre du SRADDET mais la réflexion devra toujours être portée sur les territoires en question.

M. BIGOT répond que si on va de plus en plus vers des PLU intercommunaux et que dans quelques années la grande agglomération autour de Haguenau se fait et est dotée d'un PLU intercommunal, il s'interroge sur le rôle du SCoT par rapport au PLUI. C'est là que la vision est importante. L'articulation entre des PLUI sur des intercommunalités qui sont plus fortes et un SCoT peut poser des problèmes.

M. BURGER souhaite souligner l'importance des PLU intercommunaux. Le PLUI doit traduire la spécificité du territoire. Il pense qu'au sein d'un grand SCoT les PLUI auront leur rôle à jouer et il faut leur donner cette importance. Le PLUI doit avoir un vrai sens, c'est là que nous réussirons l'aménagement de notre territoire. Le territoire du Bas-Rhin est relativement homogène en matière de démographie, il n'y a pas de désert et en superficie il n'est pas immense donc il pourrait supporter facilement un SCoT à grande échelle avec des PLUI qui auront du fonds et du sens.

M. BIGOT souhaite que le rôle des PLUI et le rôle des SCoT soient redéfinis. Le SCoT ne doit pas rentrer dans le détail comme le PLUI.

M. ROECKEL rappelle que le SCoT s'impose au PLUI. Aussi, attention à ne pas avoir de SCoT trop contraignant. On ne peut pas avoir une règle générale pour l'ensemble du territoire.

M. BIGOT rappelle ce qui est inscrit dans le SCoT : les trames de déplacement, les besoins de développer en termes d'habitat et la répartition de ce besoin d'habitat, les questions environnementales et les niveaux de constructibilité. En 2008 les maires ont commencé à découvrir ce qu'est le SCoT et depuis cela s'est amélioré avec le travail de la commission compatibilité et les rencontres intercommunales pour que le document soit nourri par le territoire et ne soit pas imposé par le haut, ce qui est le risque. Ce sera la même chose avec le SRADDET pour s'inscrire dans le principe de subsidiarité, les hauteurs de construction n'ont pas besoin d'être définies au niveau d'un SCoT ; donc à partir de là, avoir une vision des périmètres des SCoT sans doute différente.

M. ERB indique que le SCoT unique n'empêcherait pas de réfléchir en termes de territoire pour les différents PLU.

Il se demande s'il y a une velléité de l'ensemble des présidents de SCoT de discuter de cette

question?

M. BIGOT indique que lors de la réunion des présidents de SCoT du 30/01, tous ont convenu que l'on ne pouvait pas continuer à travailler sans renforcer les relations entre les SCoT. Il y a besoin de plus de cohérence. Et le fait de travailler ensemble est plus pour qu'on ne nous impose rien.

M. ERB indique que concernant les transports, on aurait plus de cohérence en réfléchissant sur un grand territoire que de réfléchir chacun dans son petit coin. Cela permettrait de voir les schémas de transports un peu différemment et sur l'échelle d'un territoire comme le département on aurait peut-être une autre force.

M. BIGOT rappelle les débats lors de la rédaction initiale du SCoT sur le développement de l'habitat dans les bourgs centres et pas dans les communes « mal desservies » en matière de transport, débat qui nous a un peu agité à partir de 2008 car certains disaient on ne peut plus rien faire car nous sommes mal desservis. La rédaction a été revue pour que les communes puissent continuer à se développer en fonction des besoins. Mais c'est vrai que la vision de la rédaction du SCoT initial n'était pas fausse non plus en disant que si vous aviez une petite commune qui développe densément l'habitat et qu'il n'y a pas de solutions pour aller vers les lieux d'activités et d'emploi, cela sert à quoi.

Un élu considère qu'il faudrait diminuer un peu le nombre de SCoT dans le département, voir un SCoT unique qui effectivement prend en compte toutes les différences géographiques, démographiques des secteurs. Et travailler en cohérence, pour s'inscrire au niveau de la région, voir des autres régions sur un ensemble des secteurs.

M. HERRMANN indique que cette question doit être posée à l'aune de ce qu'est aujourd'hui la nouvelle région. Si on regarde Nancy, on a aujourd'hui un SCoT XXL, si on regarde les Vosges, on a la même situation. Par conséquent on va être deux métropoles dans cette région. Par rapport au SRADDET, l'enjeu est extrêmement important car si on a un InterSCoT, quel sera l'interlocuteur valable, le texte ne le prévoit pas. Cette question de l'organisation des SCoT est une question centrale dans l'aménagement du territoire. On a la chance d'avoir dans le département du Bas-Rhin un certain nombre de SCoT, d'avoir une couverture relativement importante de ce territoire. Le choix de faire un InterSCoT est à mesurer dans le dialogue avec la Région pour peser comme interlocuteur, dans la compréhension que la métropole est la locomotive de l'ensemble du territoire et qu'elle doit appréhender la totalité de ce territoire dans sa diversité tel que cela a toujours été fait. Et donc le problème est posé en deux termes, celui de l'acceptabilité politique et celui de la gouvernance. Si on est sur un SCoT plus grand, regardons ce qui se fait ailleurs, par exemple, le SCoT XXL de Nancy, cela signifie qu'à Nancy, par rapport aux risques que les techniciens soient les patrons du SCoT, Nancy a décidé dans sa gouvernance de ne faire du SCoT, dans sa dimension politique, qu'un instrument politique et les techniciens travaillent à la réalisation des objectifs qui sont fixés, dans le cadre aussi des interactions qui peuvent être menées avec les territoires voisins.

Il pense qu'il faut que l'on sorte de cette analyse au regard de ce qu'est la grande région aujourd'hui, du poids que nous pouvons avoir grâce à la métropole, non pas comme un élément ennemi ou hostile mais comme un élément locomotive, en prenant le temps de discuter de la gouvernance de ce que pourrait être un SCoT unique à l'échelle du département, en regardant les avantages et les inconvénients et en regardant comment cette gouvernance pourrait exister. Mais il est aujourd'hui profondément convaincu qu'un InterSCoT est un affaiblissement de notre région en termes d'aménagement du territoire et qu'il y a là un danger réel à fonctionner sous cette forme là. C'est en même temps un affaiblissement sur le plan politique, au regard des autres secteurs géographiques de notre grande région, c'est en même temps la marque d'une difficulté que nous avons ensemble à nous fédérer sur un territoire alsacien et bas-rhinois plus particulièrement et à définir des objectifs communs.

Si on veut rentrer dans une cohérence, simplifier les choses, aller de l'avant, il lui semble que c'est cette voie qui doit être expertisée prioritairement quitte à la rejeter si on s'aperçoit qu'il n'y a aucune possibilité de se mettre d'accord sur les problèmes de gouvernance. Mais sur le plan de l'efficience, dans la période donnée, au moment de la réorganisation, on ne doit pas louper cette étape car si on la loupe maintenant on la loupe pour 10 ou 15 ans. Cela signifie aussi qu'il faut fédérer les différentes intercommunalités, qu'il faut s'appuyer autour de celles-ci et qu'il faut arriver à avoir une vision unique de ce territoire, dans une vision qui respecte chacun des territoires mais qui en même temps fasse qu'ils avancent ensemble.

M. BIGOT pour résumer les échanges, indique que des élus se sont exprimés dans le sens de M. HERRMANN, notamment Marcel LUTTMANN sur l'idée d'un SCoT unique, d'autres ont prononcé des avis un peu plus nuancés. Il y a un réel besoin de clarifier quel est le rôle du SCoT. Entre 2006 et aujourd'hui, il y a une évolution du rôle des SCoT qui doit être aujourd'hui réaffirmée. Avec le développement des intercommunalités et notamment des PLUI, qui sont très différents des petits POS, le rôle des SCoT doit être plus une vision de cohésion territoriale un peu plus macro, sans doute plus macro qu'elle ne l'est aujourd'hui dans notre propre document. Et que les choses un peu plus micro peuvent être renvoyées incontestablement aux PLUI.

La vraie question est aussi le rôle du PLUI, le rôle du SCoT, le rôle du SRADDET pour voir les différents étages au regard des principes de subsidiarité.

M. RIEDINGER regrette que les élus ne soient pas plus nombreux aujourd'hui pour parler de l'avenir de notre territoire et se demande si cette question se pose aussi dans le Haut Rhin.

M. HERRMANN déplore que bien trop peu d'élus s'intéressent à l'aménagement du territoire même si c'est une question essentielle. Il pense que l'on ne peut pas poser la question en termes de territoire mais en termes de structure institutionnelle. A partir du moment où le législateur inscrit que le SRADDET est un élément majeur et qu'il a comme négociateur le SCoT, quand c'est un SCoT unique, la question n'est pas celle des territoires mais c'est un problème d'organisation de gouvernance interne. La question est de savoir si on veut être un interlocuteur puissant et si on arrivera à fédérer les territoires alsaciens et bas-rhinois en particulier pour nous poser comme un interlocuteur. Comme on n'a pas la certitude que le Préfet proposera les InterSCoT comme un élément recevable et qu'il peut y avoir des offensives de la part d'autres secteurs géographiques de notre grande région en faveur des SCoT uniques plutôt que les InterSCoT. On voit bien le risque qu'il y a pour nous à ne pas jouer la carte d'un SCoT unique. Il y a une belle opportunité aujourd'hui de travailler à ce qu'est ce département. Il faut arrêter les oppositions, c'est l'orientation qu'il a souhaité donner au pôle métropolitain, en associant Colmar, en créant un lien avec le sillon lorrain parce que nous avons besoin de travailler sur les 4 frontières et de profiter de cette opportunité par rapport à cette grande région. Et on rentre profondément dans le monde des alliances, ces alliances ne peuvent s'entendre qu'à la condition que chaque territoire soit respecté et que les trajectoires soient communes et qu'elles aient été dessinées ensemble.

L'opposition qui peut exister aujourd'hui entre la métropole et des communes hors métropole est une opposition stérile. On est là dans le débat aujourd'hui, sur la compétition des territoires, sur ce que sont les enjeux à venir, sur les implantations d'entreprises. Ne pas savoir discuter des territoires ensemble, c'est accepter ipso facto un affaiblissement de l'Alsace car quand on plaque la taille de la métropole de Toulouse sur le bassin bas-rhinois, Toulouse en foncier, cela fait grossièrement Sélestat, Haguenau et Obernai en territoire foncier.

Comment discutera-t-on demain avec des entreprises si dans le cadre de la transformation des process industriels et de développement économique on n'arrive pas à se mettre d'accord demain sur notre regard des territoires ?

On est à la croisée des chemins de ce qu'on veut faire de notre territoire et de cela dépendra

le devenir de notre région et de l'Alsace si l'on continue avec des petites querelles stériles avec des élus qui quittent le territoire du SCOTERS pour aller à la confrontation avec Strasbourg. La vraie confrontation n'est pas là et on risque de perdre des opportunités énormes. Je préfère travailler à accueillir l'entreprise Punch ici, à faire en sorte quand un industriel dit je trouve ma place à la porte de la métropole pour monter une usine, il faut qu'on s'en réjouisse tous et toutes. Mais vous remarquerez que les bassins intermédiaires aujourd'hui, Colmar-Sélestat est un bassin qui est en train de s'affaiblir sur le plan économique et industriel, le bassin de Haguenau est encore aujourd'hui fort, il faut continuer à le renforcer impérativement. On a besoin de renforcer Wissembourg, on a besoin de retravailler sur le Rhin. Le Port vient de perdre 8% de son activité parce que la Chine est en train de s'affaiblir, ses exportations sont en baisse c'est donc moins de containers, moins d'activités et que la Suisse est en train de modifier son schéma, que sur le plan routier, la Belgique est en train de monter une taxe, que le Luxembourg va taxer ses autoroutes. Si nous alsaciens n'arrivons pas à regarder cela ensemble alors, on va vivre des heures terribles. Les 10 % de chômage que nous avons ne cesseront de progresser et nous rentrerons alors dans une vraie difficulté malgré le potentiel et les atouts que nous avons. C'est sa vision des choses et il veut bien la défendre partout et tout le temps. Mais il croit qu'on est là maintenant devant un véritable enjeu. Il y a le monde rurbain, il n'y a pas de véritable ruralité en Alsace, on utilise le mot mais en termes d'aménagement de territoire, de regard à travers le monde, on est un territoire extrêmement dense. Et il faut arriver à faire en sorte de sauvegarder la totalité des activités, y compris agricoles. On a 17% de notre industrie qui est une industrie agroalimentaire, il faut non seulement la sauvegarder, il faut la renforcer. C'est en cela qu'il croit qu'il y a aujourd'hui un potentiel, cela ne dépend que de nous et de notre capacité à mettre fin, de manière quasi-définitive, à des querelles stériles entre alsaciens qui n'ont plus cours dans une grande région et qui n'ont plus cours dans la compétition internationale qui est la notre aujourd'hui.

M. BURGER souscrit à ce que vient de dire M. HERRMANN mais pense qu'on ne peut pas qualifier le Bas-Rhin d'un département rural. C'est loin d'être ça, il n'y a pas de zones vraiment désertes. Il faut respecter la spécificité des différents territoires. Il préférerait quand on parle d'InterSCoT, qu'on dise qu'on fait un SCoT unique et puis on discute de la spécificité des différents territoires et on donne tout leur rôle aux PLUI.

M. BIGOT propose de conclure sur l'idée que le rôle des SCoT est plus une cohésion territoriale qui doit se manifester vers en haut qu'une cohésion territoriale qui doit faire de la cohérence en bas. La cohérence en bas on l'a, elle s'est faite maintenant dans les SCoT et les PLUI vont continuer à le faire. Donc à partir de là, il pense que l'élargissement des territoires doit pouvoir se faire, il faut en débattre. Il remercie l'assemblée pour cet échange. L'objectif n'étant pas de conclure.

M. HERRMANN propose d'écrire une tribune, comme un document martyr, en posant la question avantages et inconvénients d'un SCoT unique de manière à ce que les élus de ce département acceptent d'en débattre pour le partager entre les uns et les autres, de donner envie de débattre de cette question et faire toucher du doigt l'ensemble des enjeux.

7. Divers

M. SCHALL s'interroge sur le volet commercial du SCOTERS suite à un article paru dans les DNA concernant l'implantation d'un grand pôle commercial de 13 000 m² à Erstein. Il s'interroge par rapport aux objectifs de la modification sur le commerce notamment sur les questions d'équilibre pour ne pas déposséder un territoire par rapport à un autre.

M. BIGOT regrette que la question n'ait pas été posée au moment où ce point a été abordé en la présence de M. WILLER qui aurait pu répondre. Ce qui était très clair depuis le début c'est qu'il n'y a aucun intérêt à développer de grandes zones commerciales en dehors de

l'agglomération, au nord comme au sud. La vraie question sur les centres commerciaux est le dimensionnement. Est-ce que le commerce de proximité d'une commune comme Erstein qui joue un rôle de centralité dans le sud de notre SCoT peut justifier un équipement de 13 000 m² par rapport à ses besoins ? Il est difficile d'y répondre sans connaître le projet. Le SCOTERS aura de toute façon à s'exprimer quant à la compatibilité du projet. Ce que nous avons adopté tout à l'heure sera l'un des éléments d'aide à la décision.

Le vrai sujet est de savoir aujourd'hui ce que c'est que 10 000 m² de commerces. Le document adopté aujourd'hui sera la base de la réponse et même si le bureau souhaite accepter ce projet, l'Etat nous rappellera notre SCoT et n'importe qui pourra invoquer le SCoT pour dire que cela ne correspond pas. Les règles s'imposent.

Mme HERRMANN répond à M. SCHALL sur le projet d'Erstein en indiquant que la motivation de ce projet est d'offrir des surfaces complémentaires au centre ville, de petites surfaces.

M. BIGOT clôture la séance.

Certifié exécutoire compte tenu de :

La transmission à la Préfecture le **24 MARS 2016**

La publication le **24 MARS 2016**
Strasbourg, le **24 MARS 2016**

Le Président
Jacques BIGOT

Ordre du jour :

1. Approbation du procès-verbal du 7 décembre 2015
2. Désignation d'un représentant du syndicat mixte à la CDAC du Bas-Rhin
3. Approbation de la modification n°3 du SCOTERS sur le volet commercial
4. Modification n°4 du SCOTERS relative à l'environnement
5. Avis en matière d'urbanisme : avis rendus par le Bureau lors des réunions du 25 janvier 2016 et du 22 février 2016
6. Points d'actualité :
 - La loi NOTRE et le SRADDET (Schéma régional d'aménagement et de développement durable et d'égalité des territoires)
 - Le schéma départemental de coopération intercommunale et les périmètres de SCoT
7. Divers

Membres présents : Jeanne BARSEGHIAN, Jacques BAUR, Jacques BIGOT, Etienne BURGER, Martine CASTELLON, Danielle DAMBACH, Eddie ERB, Bernard FREUND, Claudine HERRMANN, Robert HERRMANN, François JEHL, Eric KLÉTHI, Patrick KOCH, Jean-Charles LAMBERT, Marcel LUTTMANN, Séverine MAGDELAINE, Thibaud PHILIPPS, Denis RIEDINGER, Etienne ROECKEL, Stéphane SCHAAL, Thierry SCHAAL, Serge SCHAFF, Denis SCHULTZ, Jean-Marc SUSS, Valérie WACKERMANN, Jean-Marc WILLER, Fernand WILLMANN

Membres absents excusés : Syamak AGHA BABAEI, Françoise BEY, Olivier BITZ, Jean-Jacques BREITEL, Yves BUR, André BURG, Claude FROEHLY, Francine FROMENT, Camille GANGLOFF, Jean-Baptiste GERNET, Mireille GOEHRY, Benoît GSELL, Pia IMBS, Alain JUND, Dany KARCHER, Fabienne KELLER, Christel KOHLER, Claude KERN, Brigitte LENTZ-KIEHL, Michel LÉOPOLD, Jean-Philippe MAURER, Laurence MULLER-BRAUN, Pierre PERRIN, Michèle QUEVA, Roland RIES, Sophie ROHFRITSCH, Françoise SCHAETZEL, Bernard SCHNEIDERLIN, François STIEGLER, Pierre SCHWARTZ, Xavier ULRICH, Laurence VATON, Michèle VOLTZ, Justin VOGEL, Sylvain WASERMAN, Anne-Catherine WEBER, Etienne WOLF, Sébastien ZAEGEL

Membres absents : Patrick DEPYL, Roland MICHEL, Anne-Pernelle RICHARDOT