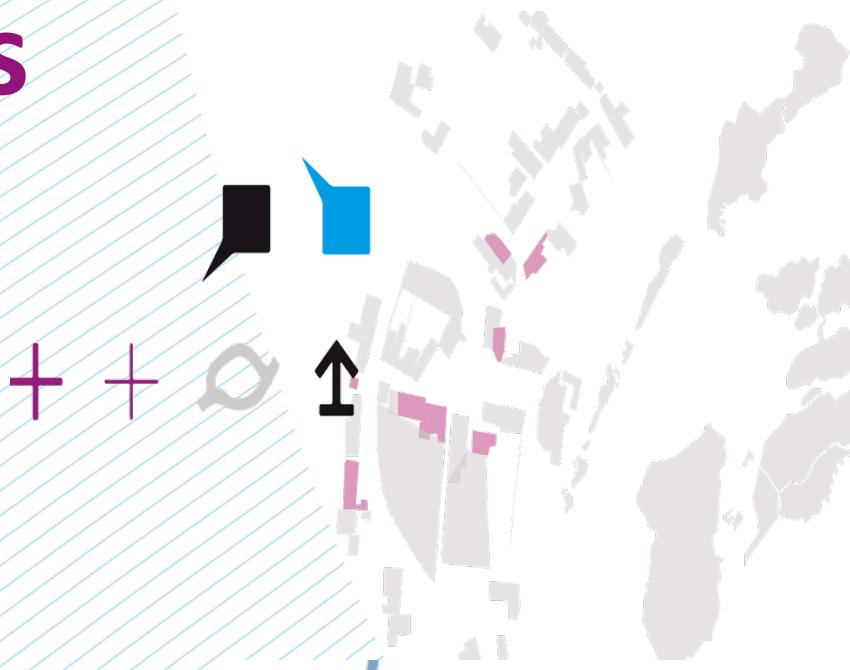


# « Accompagner les modes de vie »

## Bilan SCOTERS 2018

Les ateliers transversaux du SCOTERS

Mars 2018



scoters  
syndicat  
mixte

# DEBATTRE DU PROJET DE TERRITOIRE DU SCOTERS

## Les 3 idées fortes du SCOTERS

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

## Déclinées en 5 familles d'orientations



Un territoire où chaque commune a un rôle à jouer



Organiser le territoire autour des transports en commun



Répondre aux besoins en logements des habitants



Optimiser et partager le développement économique

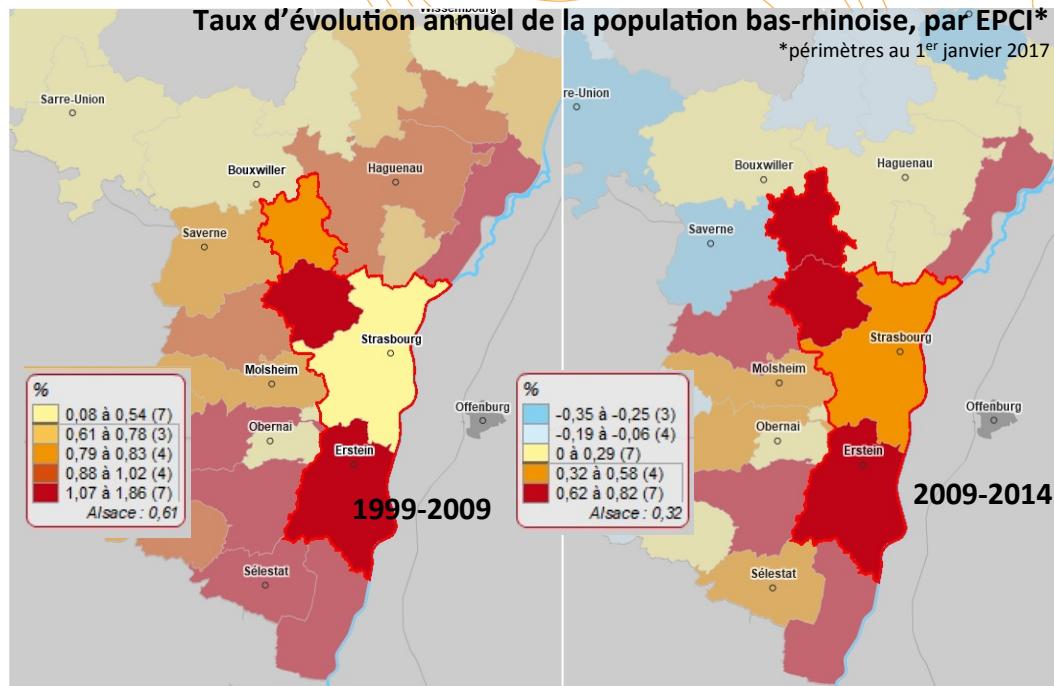


Préserver le cadre de vie et le bon fonctionnement écologique du territoire

# Quelle dynamique démographique ?

Accueillir 50 000 habitants d'ici 2016

- Une dynamique démographique stable / en retrait par rapport à celle du département**
- Des variations différentes selon les territoires :**
  - Espaces métropolitain : 0,34 %
  - Bourgs-centres : 1,08 %
  - Communes bassin de proximité : 0,52 %
  - Villages : 0,86 %
- Perspectives :**
  - Nouveaux périmètres SCOTERS : 0,47 %
  - Moyenne départementale : 0,53 %
  - Rappel du projet actuel SCOTERS : 0,8%



## CONSTAT

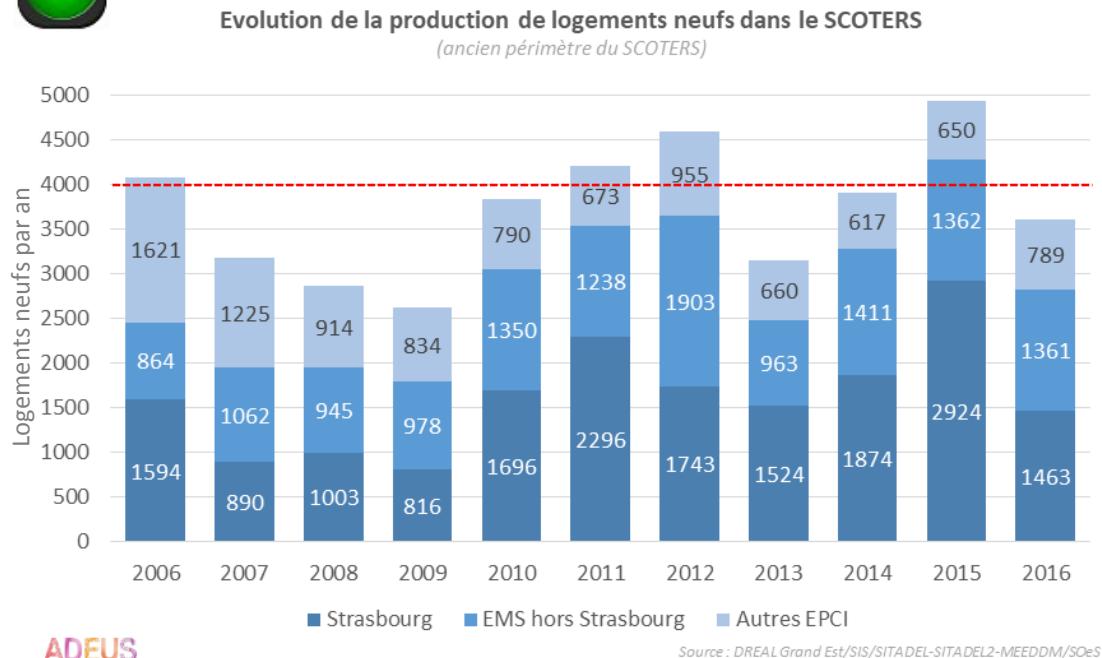
40 500 hab. depuis 1999

58 % de la population du Bas-Rhin au sein du SCOTERS situation stable depuis 2006



# Comment l'offre en logement progresse-t-elle ?

## Construire 4 000 logements par an



ADEUS

Source : DREAL Grand Est/SIS/SITADEL-SITADEL2-MEEDDM/SOeS

Rappel objectifs	Réalisations	Perspectives
EMS	2 700	2 875
CC Zorn	138	95
CC Koch.	156	189
CC Erstein	437	288

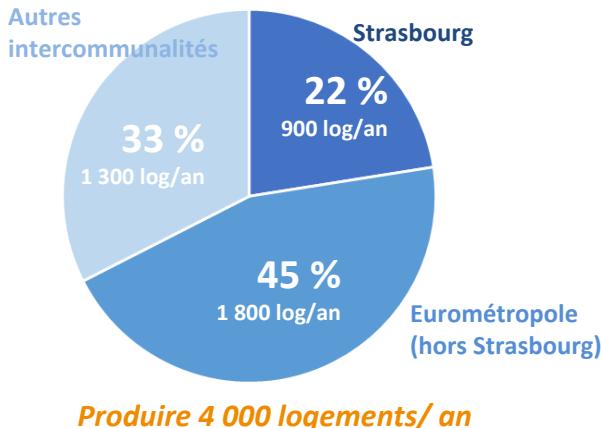
## Une progression de la construction dans l'ensemble du SCOTERS :

- ❑ 3 726 logements/an en moyenne  
(ancien périmètre)
  - ❑ Effets des crises immobilières en 2008, et rupture en 2010
  - ❑ 4 040 logements /an depuis 2012 mais un réel déséquilibre
    - 82 % de la production dans l'EMS
    - dont 47 % à Strasbourg
    - 18 % dans les intercommunalités

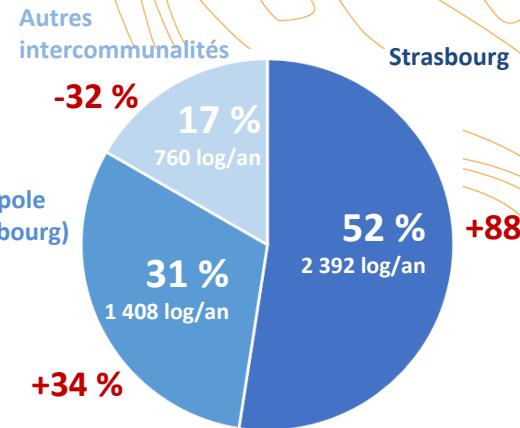
## Réinterroger les objectifs de production de logements au regard du nouveau périmètre.

# Quelle répartition du logement neuf ?

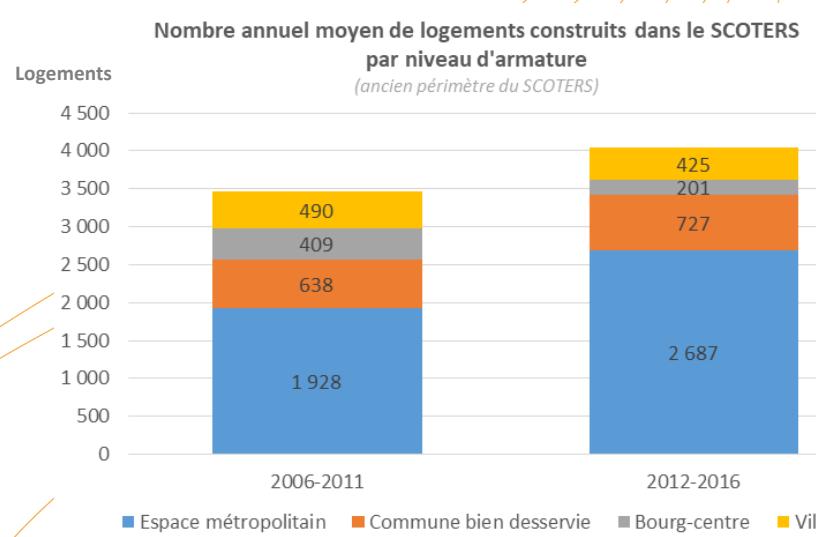
2/3 dans la métropole et 1/3 dans les autres territoires



Répartition théorique annuelle des logements neufs dans le SCOTERS



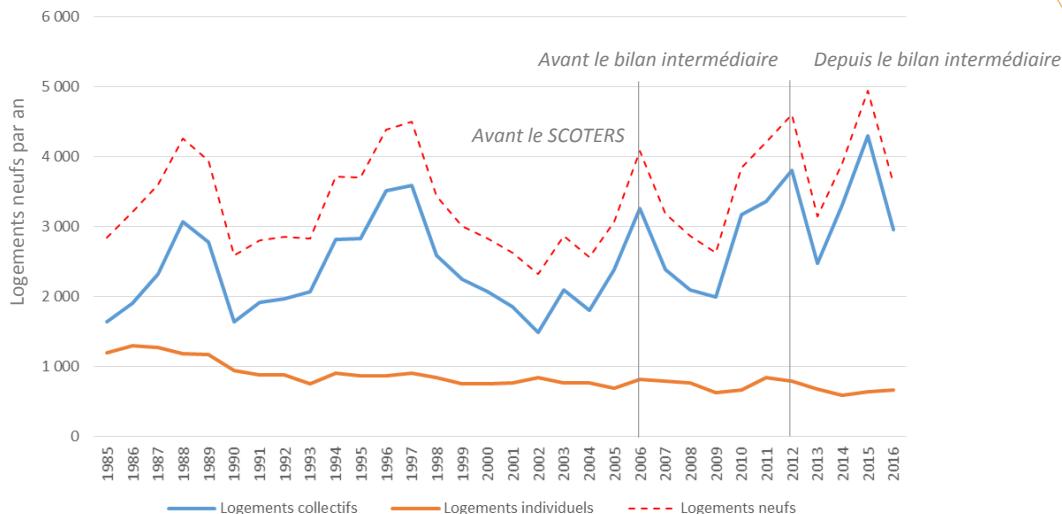
Répartition annuelle constatée (2011-2015)  
(+ évolution par rapport à 2006-2010)



# Quelle diversification de l'offre en logement ?

Favoriser le logement intermédiaire (25%), construire 800 logements aidés par an, ...

Evolution annuelle de la construction neuve dans le SCOTERS (ancien périmètre)



Sources : STADEL 2017, logements mis en chantier en 2016

## CONSTAT

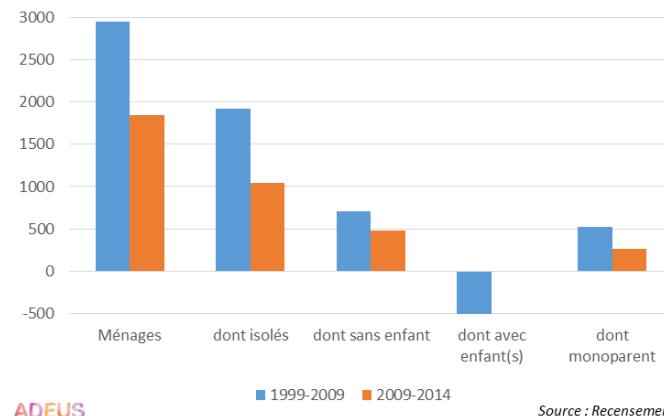
La croissance du nombre de ménages ralentie

37 % de ménages isolés (stabilité)

Le SCOTERS peine à garder les familles avec enfants

Production de T3 et T4. Moins de grands logements dans l'Eurométropole

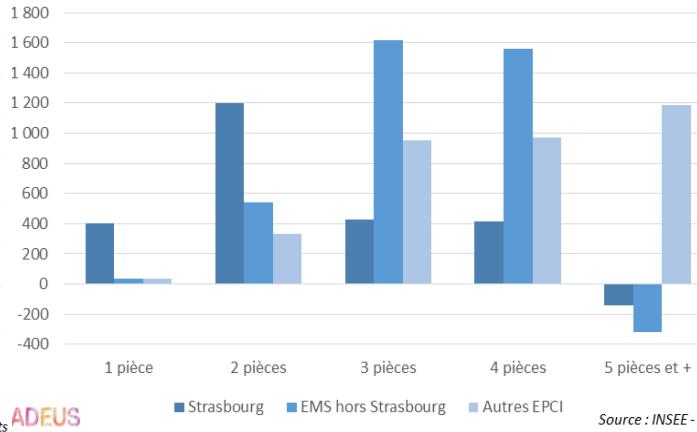
Evolution annuelle moyenne du nombre de ménages selon leur structure (Ancien périmètre du SCOTERS)



ADEUS

Source : Recensements ADEUS

Evolution du nombre de résidences principales selon leur typologie dans le SCOTERS entre 2009 et 2014 (Ancien périmètre du SCOTERS)



Source : INSEE - RP

## CONSTAT

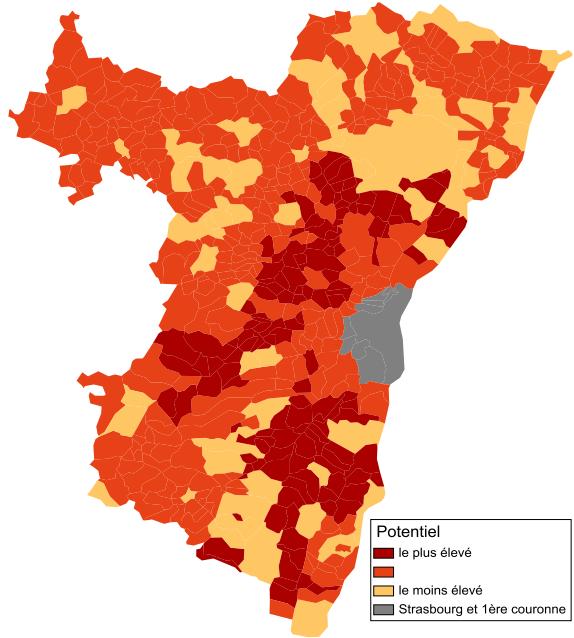
La construction neuve s'accroît, portée par les collectifs (concentrés aux ¾ dans l'Eurométropole)

La lente décroissance de production de maisons individuelles se poursuit

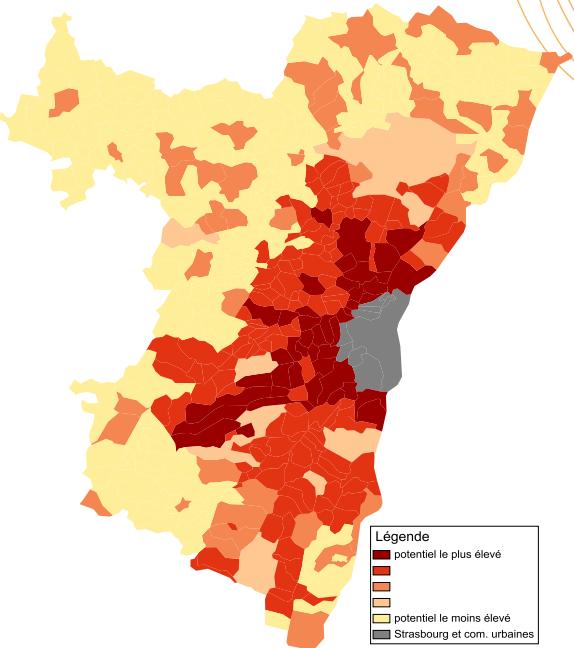
L'offre en logements sociaux reste resserrée sur l'Eurométropole

# Les aspirations des ménages

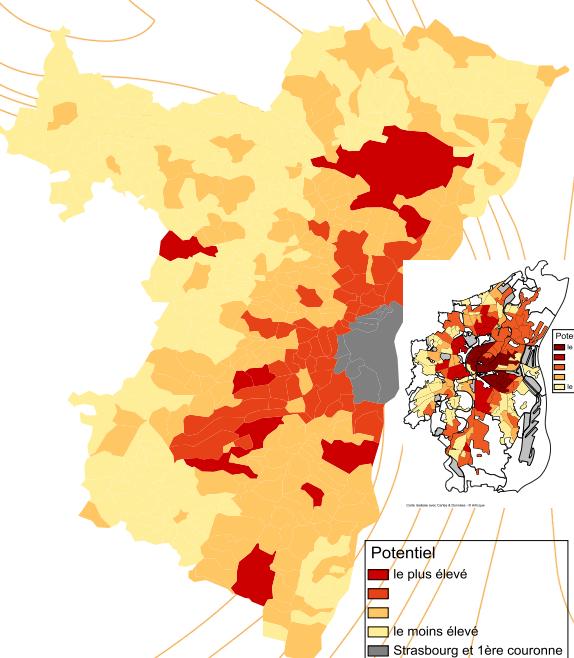
« Mon mode de vie champêtre » 16%



« Mon mode de vie au service de ma famille » 24%



« Mon mode de vie urbain intense » 14%



Carte réalisée avec Cartes & Données - © Articule



Carte réalisée avec Cartes & Données - © Articule



Carte réalisée avec Cartes & Données - © Articule



# Quelle accessibilité quotidienne aux territoires ?

Organiser le développement autour des transports en commun



Localisation de la population et  
“indice de connectivité global”  
des territoires

Carte en anamorphose :

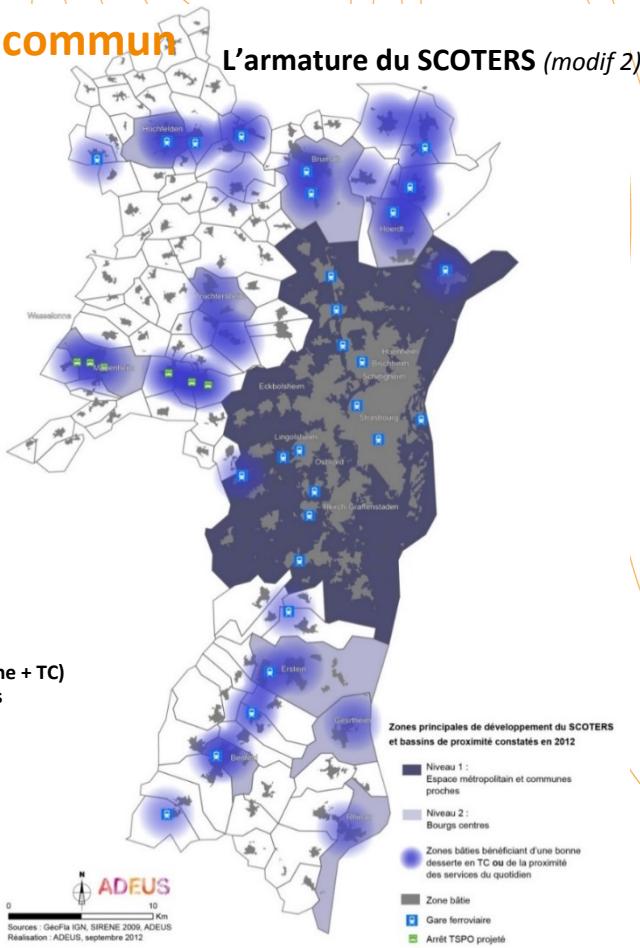
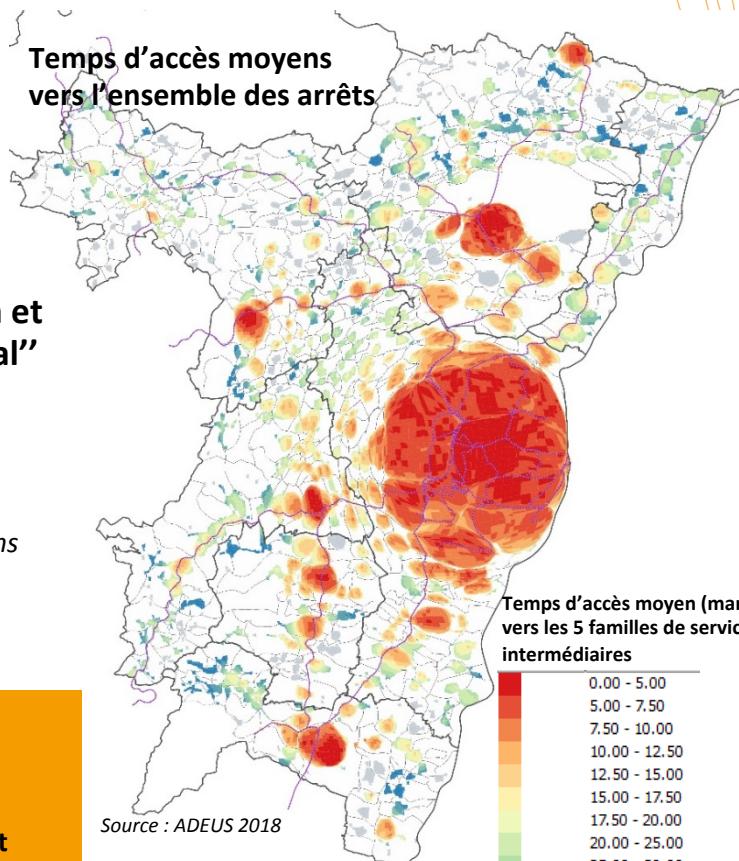
- Carreaux (déformation) = population
- Couleurs = Temps d'accès moyens vers tous les autres arrêts du territoire

## CONSTAT

**98%** des habitants du SCOTERS ont  
au moins une offre de service  
accessible autrement qu'en voiture

**76%** d'entre eux, à moins de 20 mn

**37%** ont accès à l'ensemble des  
services à moins de 500m de leur  
domicile

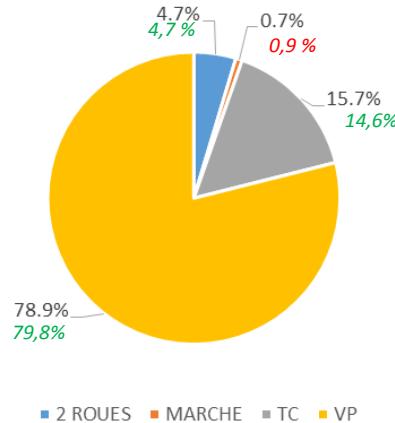


→ Un fonctionnement territorial encore très concentré  
→ Un territoire dense, bien équipé, bien desservi, mais  
inégalement accessible (autrement qu'en voiture...)



# Quelle accessibilité quotidienne aux territoires ?

Limiter l'usage de la voiture en organisant le territoire autour des transports en commun

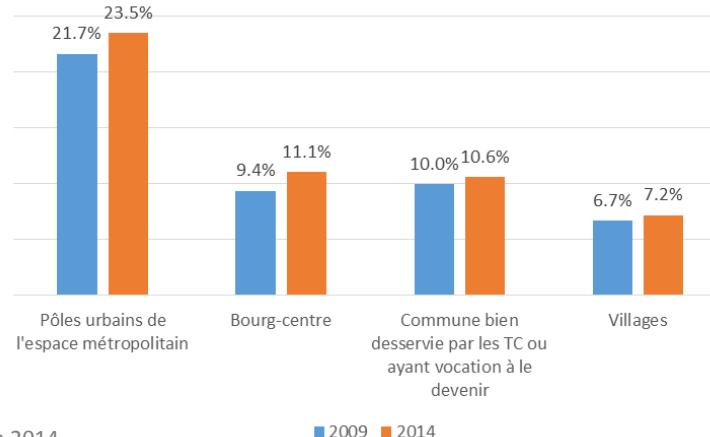


## Evolution des parts modales dans les déplacements domicile-travail

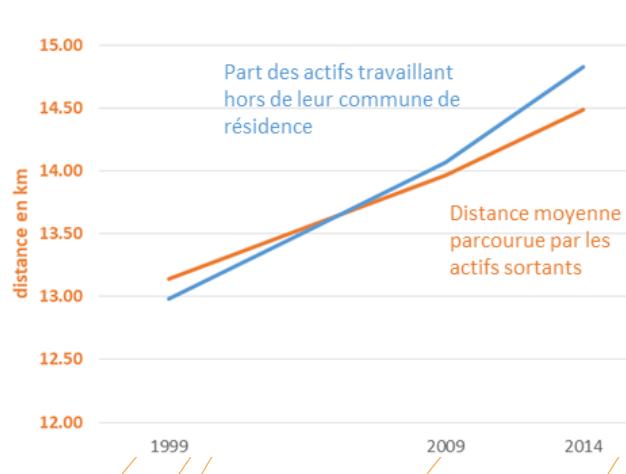
Part en 2014

Part en 2009

### Evolution de la part modale des T.C. selon le lieu de résidence



## Evolution de la part des actifs travaillant hors de leur commune et des distances entre domicile et lieu de travail



## CONSTAT

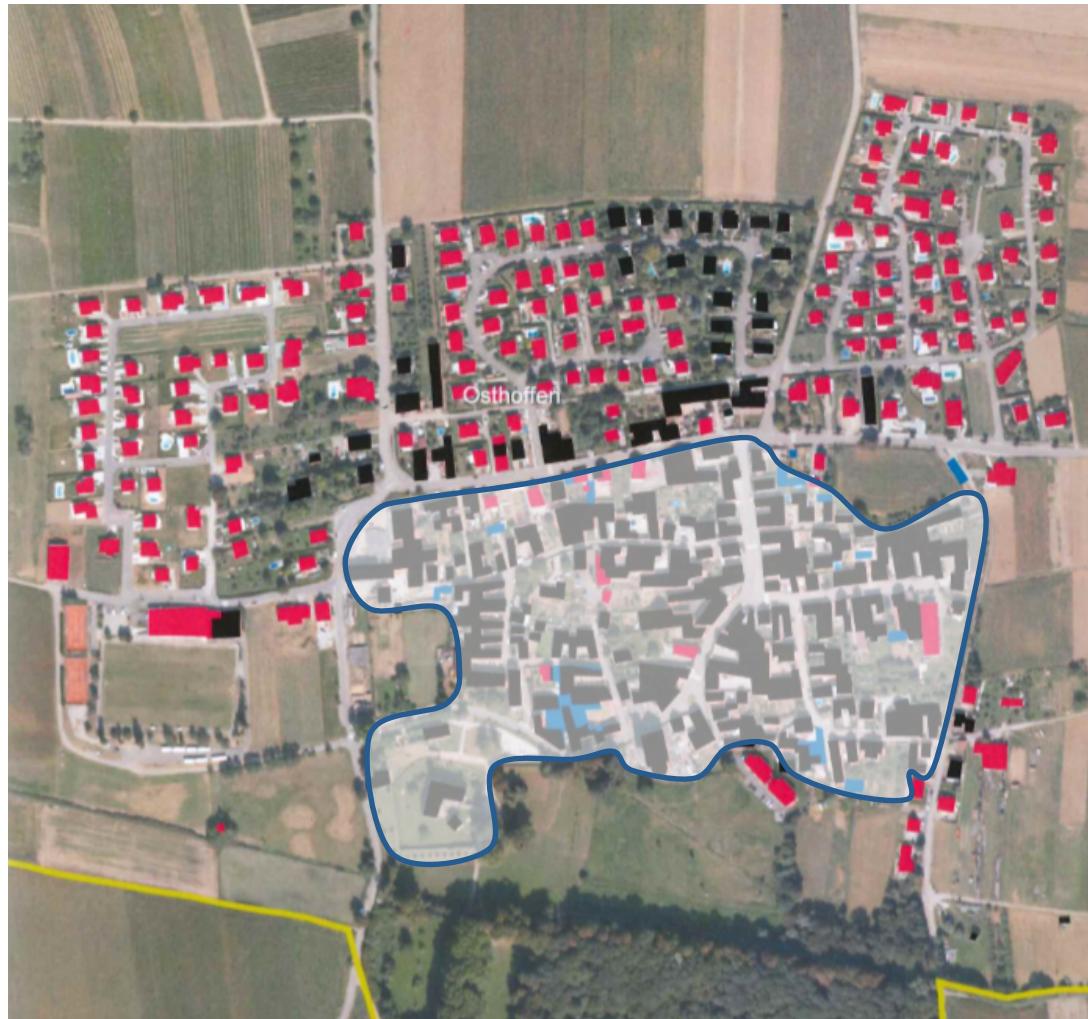
Pour la première fois depuis l'après guerre, la part modale de la voiture diminue au profit des transports collectifs

La part des transports collectifs s'accroît dans tous les échelons de l'armature (politique solidaire sur le réseau CTS, politiques de stationnements payants, etc.)

## MAIS ...

Une difficulté pour des ménages toujours plus nombreux à concilier la proximité entre logement et lieu de travail

# Réduire la consommation foncière : Une injonction nationale *(code de l'urbanisme L 141-3)*



# Exemple d'un village du SCOTERS

**Un enveloppe urbaine qui a doublé de superficie depuis 1975**

pour un gain d'environ :

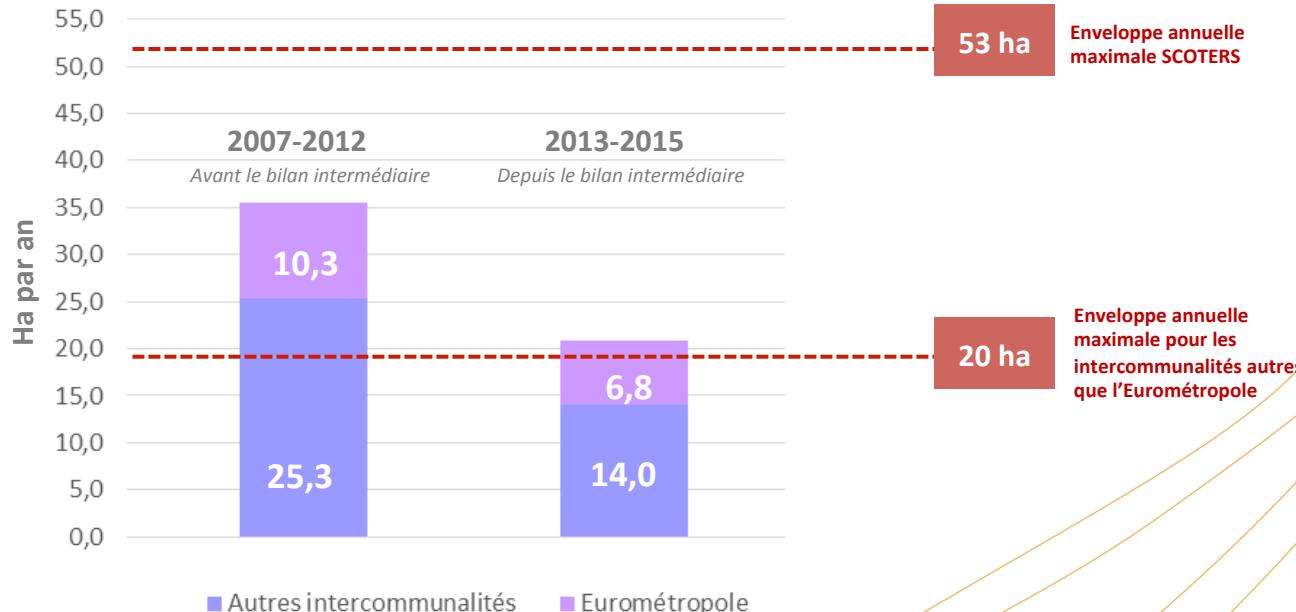
- 300 habitants (sur 800)
  - 3 emplois (sur 70)



# Quelle limitation de la consommation foncière ?

320 ha maximum pour le logement, sur 6 ans  
dont 200 ha l'Eurométropole et 120 ha dans les autres territoires

Moyenne annuelle du foncier consommé par les extensions résidentielles

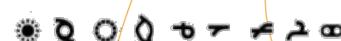


La consommation annuelle dédiée à l'habitat et aux équipements a fortement baissée depuis 2012  
Moins de 40 % de l'enveloppe maximale mobilisée

ENJEUX

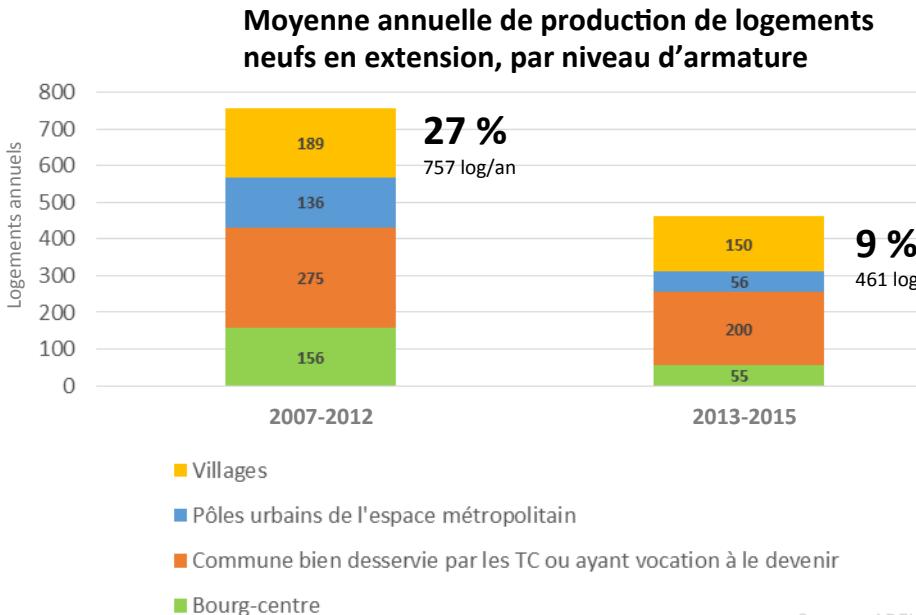
Conserver les objectifs ?  
53 ha/ an sur 6 ans

Pour 0,8% de croissance

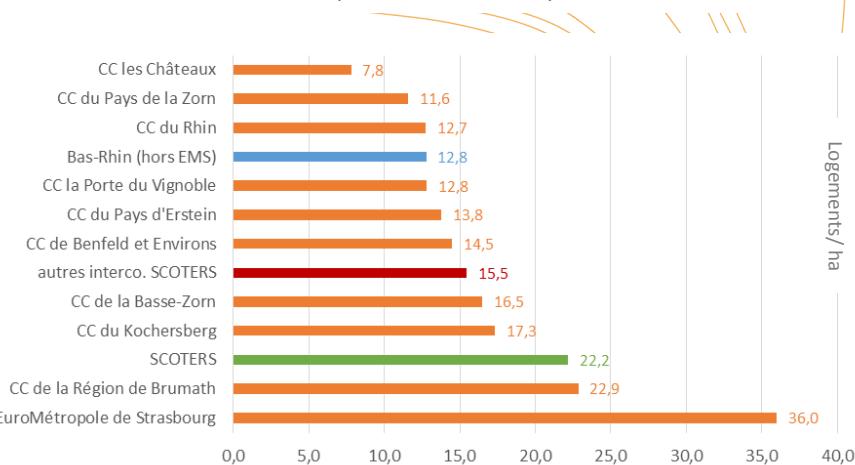


# Quelle gestion du foncier ?

50 % de la production neuve en extension (60% pour l'Eurométropole)



**Densités produites en extension\*, par territoires (entre 2007 et 2015)**



\* Densités brutes comptabilisant l'ensemble des constructions par communes (notamment la construction individuelle dite « diffuse » ou les opérations de moins de 5 logements), et pas uniquement les opérations d'ensemble d'échelle SCOT.

## La part des logements neufs en extension a diminué, suite :

- au recentrage de la construction de collectifs sur l'Eurométropole
- A la baisse de construction de maisons individuelles dans les autres intercommunalités
- A l'optimisation du foncier non bâti dans les enveloppes (production multipliée par 3,5)

ENJEUX

- Faire évoluer les objectifs ?
- Incrire des densités au DOO ?
- Cibler davantage la mise en œuvre ?

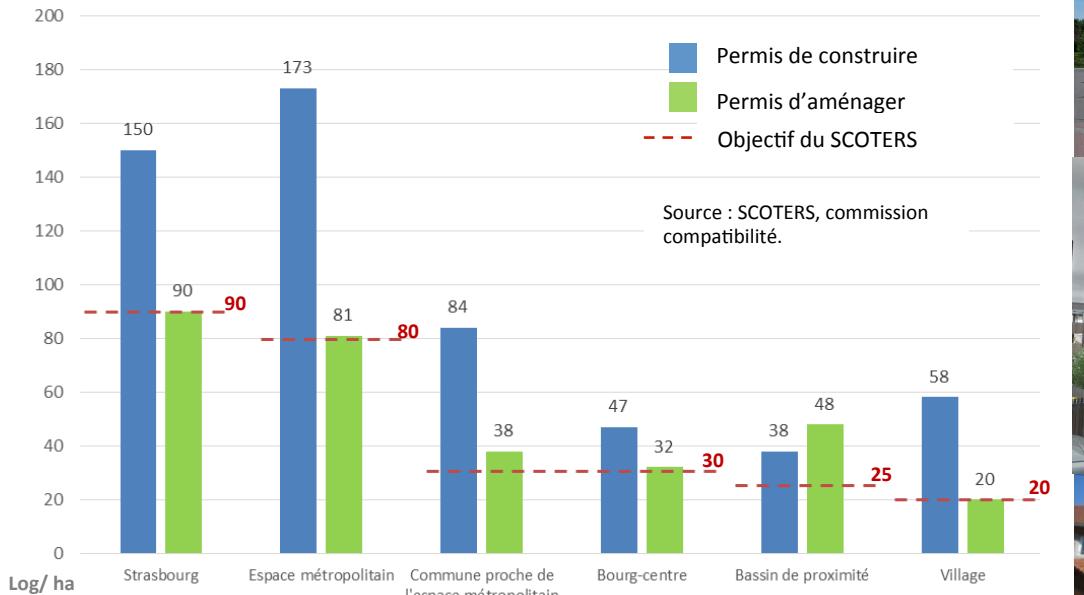


Foncier

# Optimiser l'usage du foncier résidentiel en extension

## Seuils minimums de densité par niveau d'armature (*fiche outil modif 2*)

### Densité moyenne selon l'armature



### CONSTAT

Une densité qui se renforce. Une production de collectifs recentrée sur l'Eurométropole.

L'enjeu de la densité se situe dans la capacité des territoires à produire des logements autres qu'individuels.

Pavillonnaire diffus



5 à 10 log/ ha



Pavillonnaire organisé



10 à 15 log/ ha



Logements intermédiaires

20 à 30 log/ ha



Cœur de village

30 à 40 log/ ha



Collectifs R+3

40 à 60 log/ ha



# Synthèse des enjeux – Urbanisation

Des résultats qui ne contredisent pas fondamentalement les orientations du SCOTERS mais qui interrogent :

- Objectif atteint de production de 4 000 logements par an mais :**
  - Une croissance démographique moitié moins dynamique que prévue
  - Un recentrage de la construction sur l'Eurométropole qui produit plutôt des petits logements / difficulté à retenir les ménages avec enfants
  - **Un tassement de la production de logements collectifs dans les autres territoires / risque de spécialisation**
  - Une offre sociale concentrée sur l'Eurométropole
- Objectif atteint de privilégier le développement dans les polarités, mais :**
  - Les distances parcourues domicile-travail augmentent
  - Les nouveaux EPCI, CdC Canton d'Erstein, ex-CdC des Châteaux notamment, interrogent l'armature initiale du SCOTERS
- Objectif atteint de réduction de la consommation foncière, mais :**
  - Difficulté à produire du logement collectif dans les territoires hors Eurométropole, bourgs-centres notamment

# PERSPECTIVES

*L'horizon à 20 ans du SCOTERS est un outil pertinent pour anticiper l'évolution des modes de vie et réinterroger l'aménagement des territoires*

- **Logements et économie du foncier** : Poursuivre l'effort de production de logements, mais selon quel scénario démographique ? Quelle répartition et sur quel(s) périmètre(s) ?
- **Armature urbaine** : Quelles sont les stratégies des territoires pour bâtir un projet collectif ? Comment rendre plus opérant l'articulation entre urbanisme et transport ?
- **Développement urbain et social** : comment se répartir les responsabilités entre territoire et au sein des bassins de vie ?
- **Enjeux fonciers du SCOTERS** : faut-il inscrire des orientations de régulation dans le DOO ?
- **Evolutions des modes de vie** : quelle place pour le numérique dans le projet du SCOTERS ?

# Ce que dit le SCOTERS

**Quoi** : maintenir la croissance démographique de l'espace métropolitain en accueillant + 50 000 habitants d'ici 2016.

**Combien** : créer 4 000 logement neufs annuels

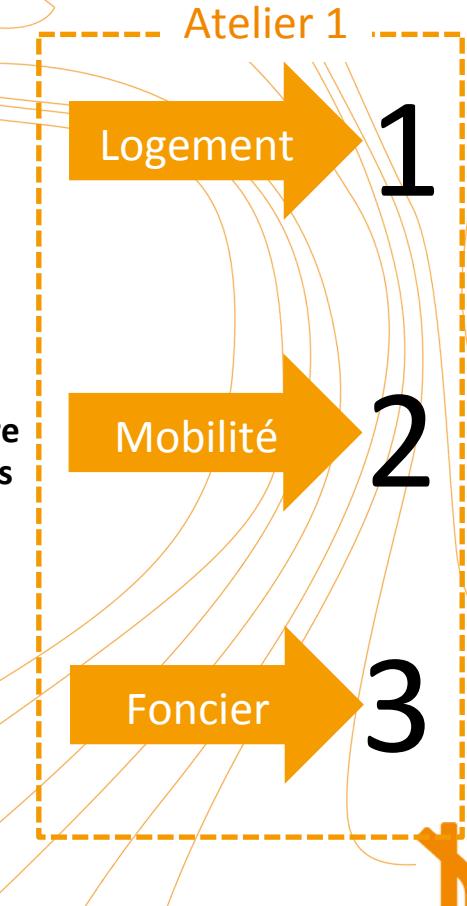
**Où** : répartition entre Strasbourg (900 logements), le reste de l'Eurométropole (1 800) et les autres intercommunalités (1 300)

**Comment** :

- Prioriser la construction à proximité des transports en commun, afin de réduire l'usage de la voiture (enjeux d'accessibilité, de santé publique, d'économie des énergies, ...)
- Diversifier les formes de logements (individuel, intermédiaire, collectif), dont 25% de logements intermédiaires
- Produire 800 logements aidés par an sur l'ensemble du territoire
- En optimisant l'usage du foncier pour limiter l'urbanisation des espaces naturels et des terres agricoles

**Pourquoi** :

- Rapprocher les lieux d'habitat, d'équipements, de services et d'emplois
- Donner la possibilité aux habitants de bénéficier d'un parcours résidentiel au sein de chaque commune
- Limiter l'impact sur les ressources et l'environnement



# Etiquettes énergétiques mobilité

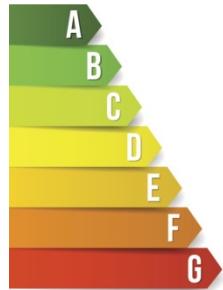
Etiquette énergétique des territoires au regard de leur niveau de dépendance à la voiture

Sources : INSEE 2012, fiches horaires réseaux 2015, BD SIRENE 2014-15, BD

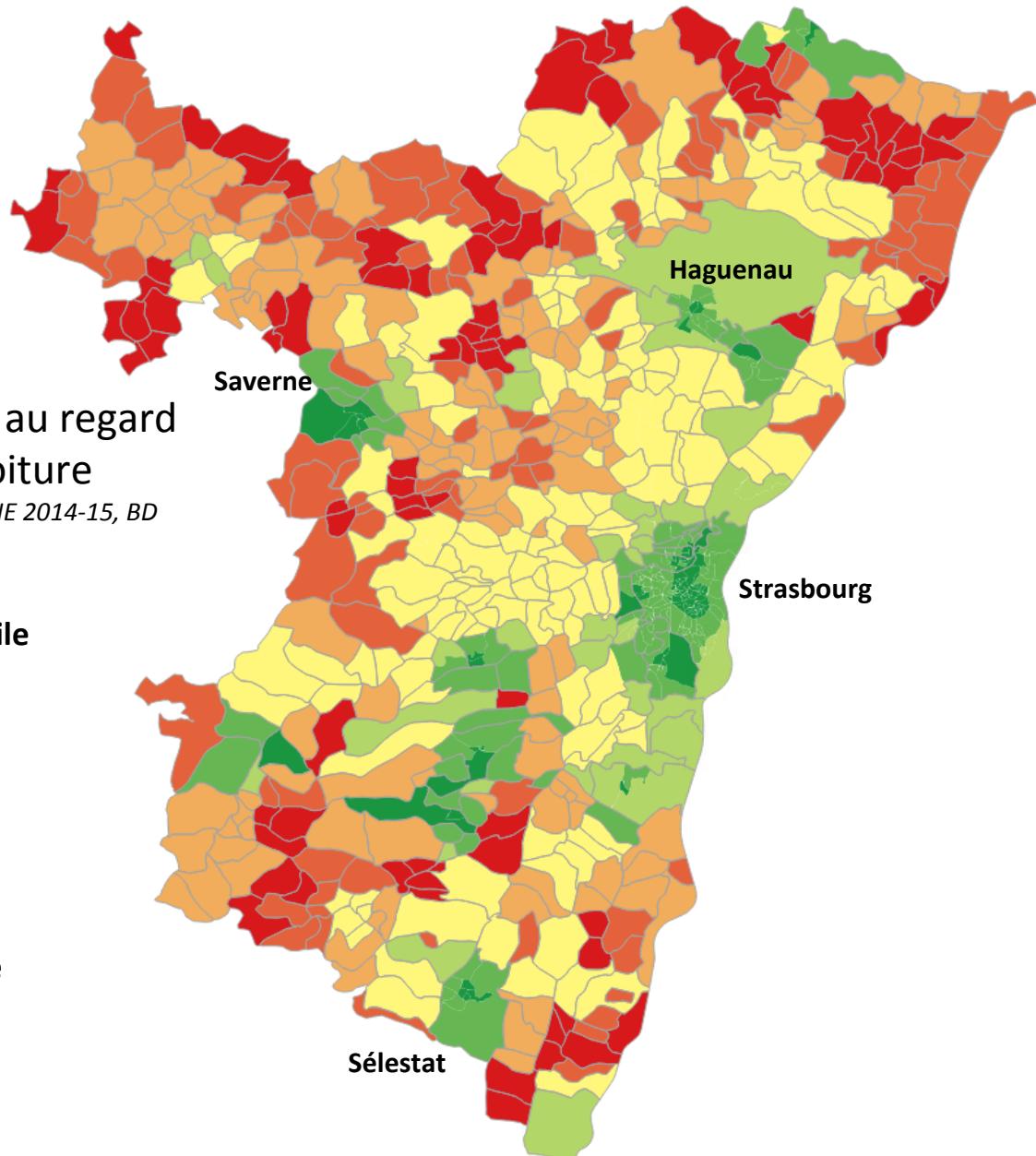
Connecté 2017, ADEUS

Réalisation : 2017

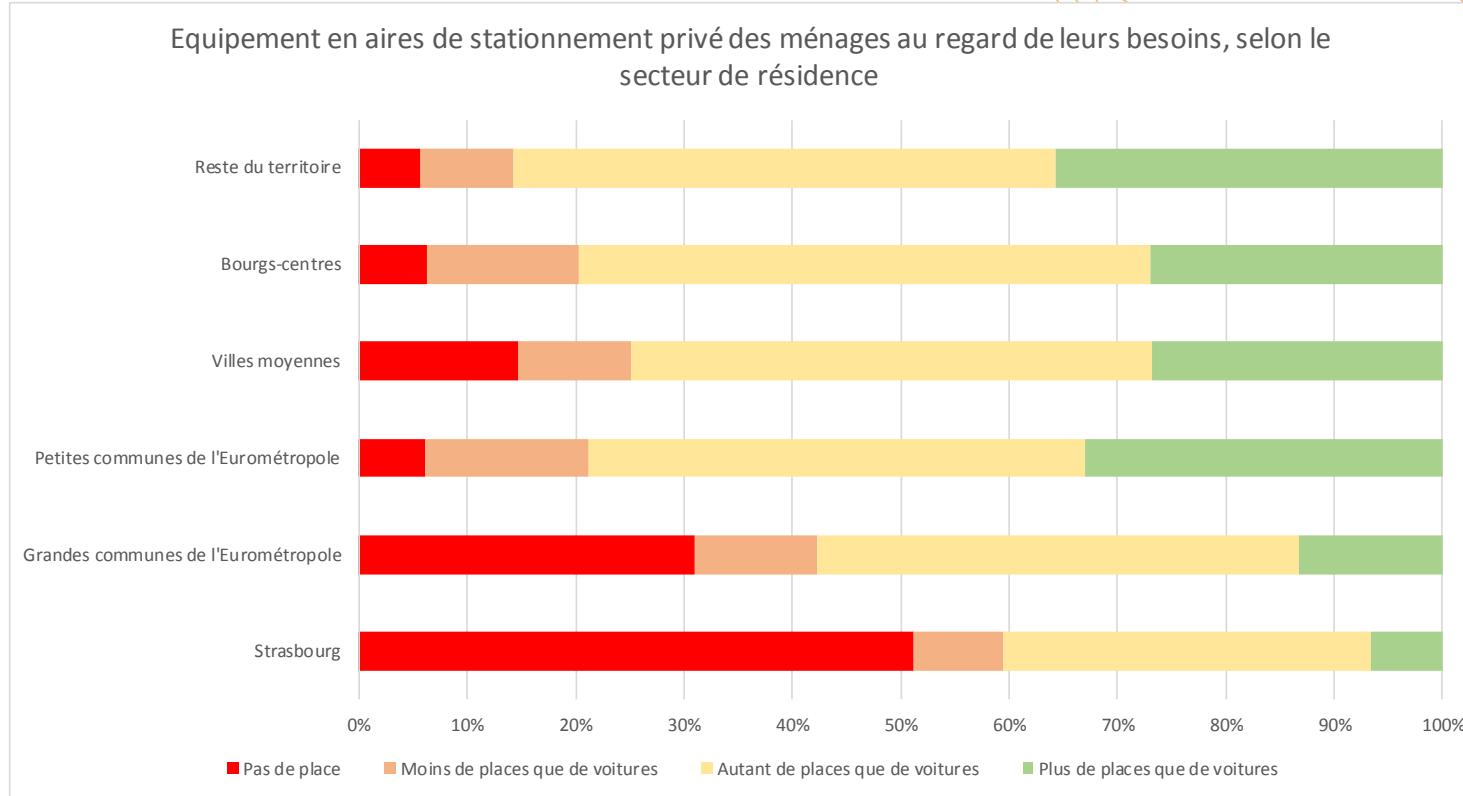
Forte indépendance automobile



Forte dépendance automobile



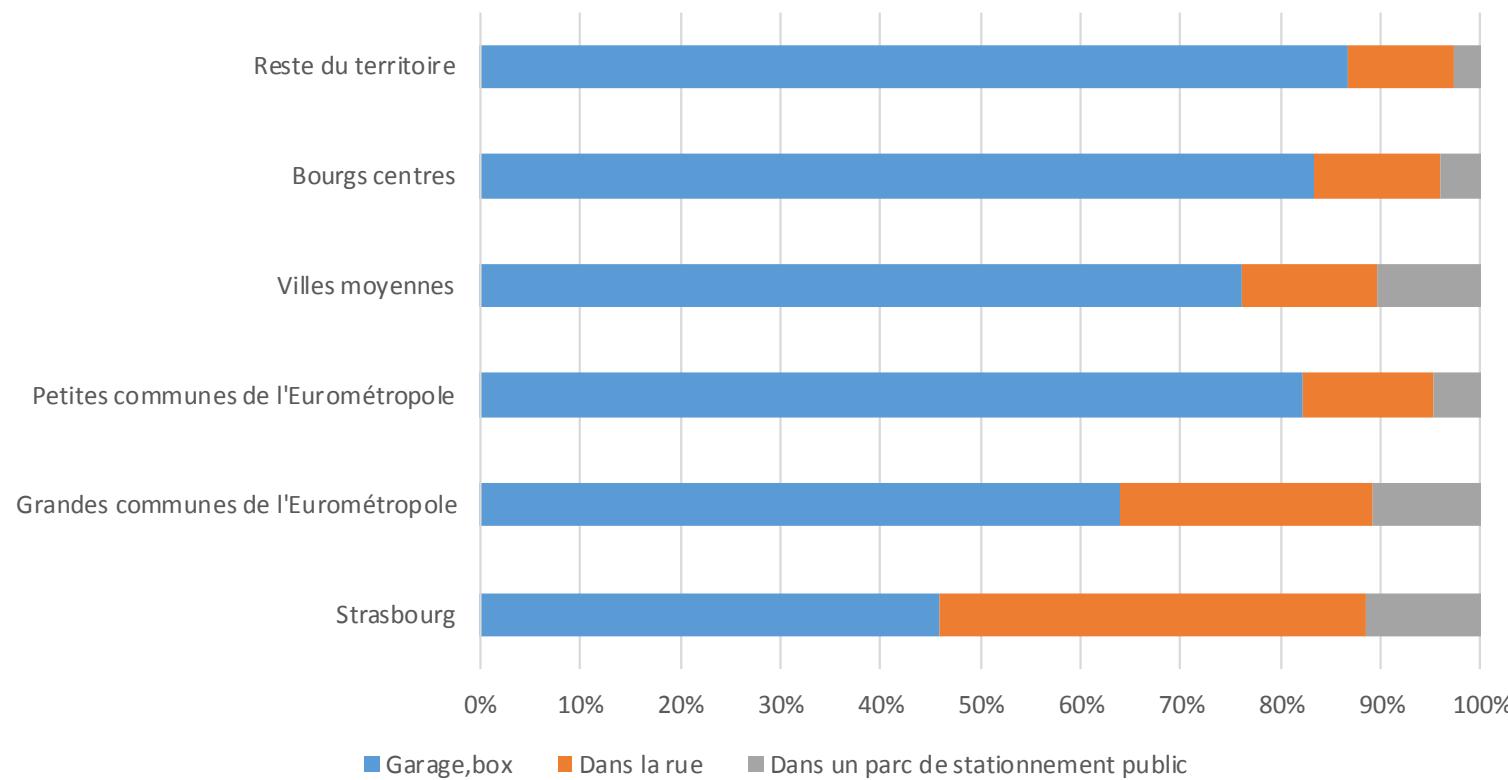
# Stationnement



Source : EMD 2009

# Stationnement

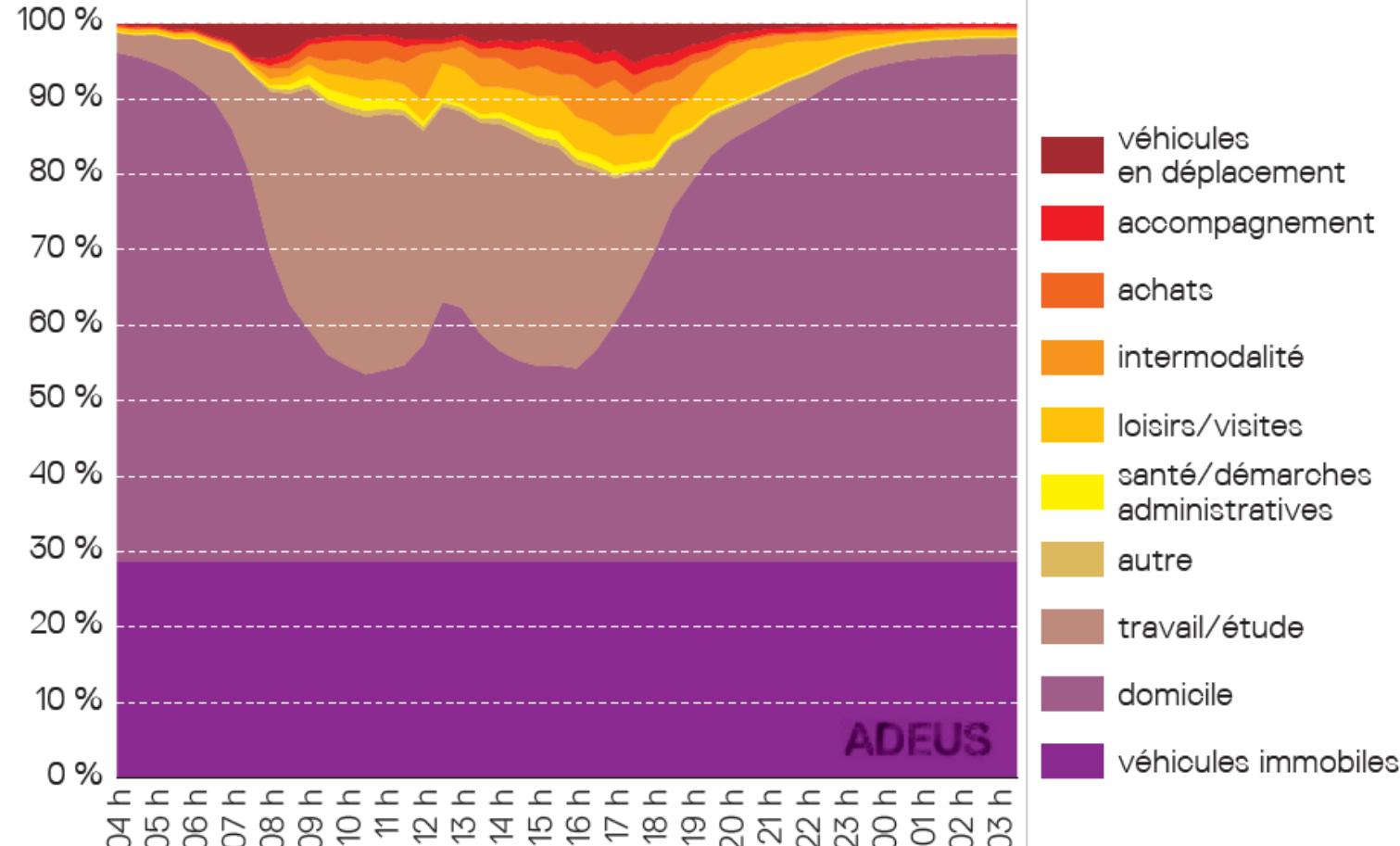
Pratiques de stationnement des ménages, la nuit, selon le secteur de résidence



Source : EMD 2009

# Stationnement

## LOCALISATION DES VOITURES SELON LEUR MOTIF D'USAGE AU FIL DE LA JOURNÉE

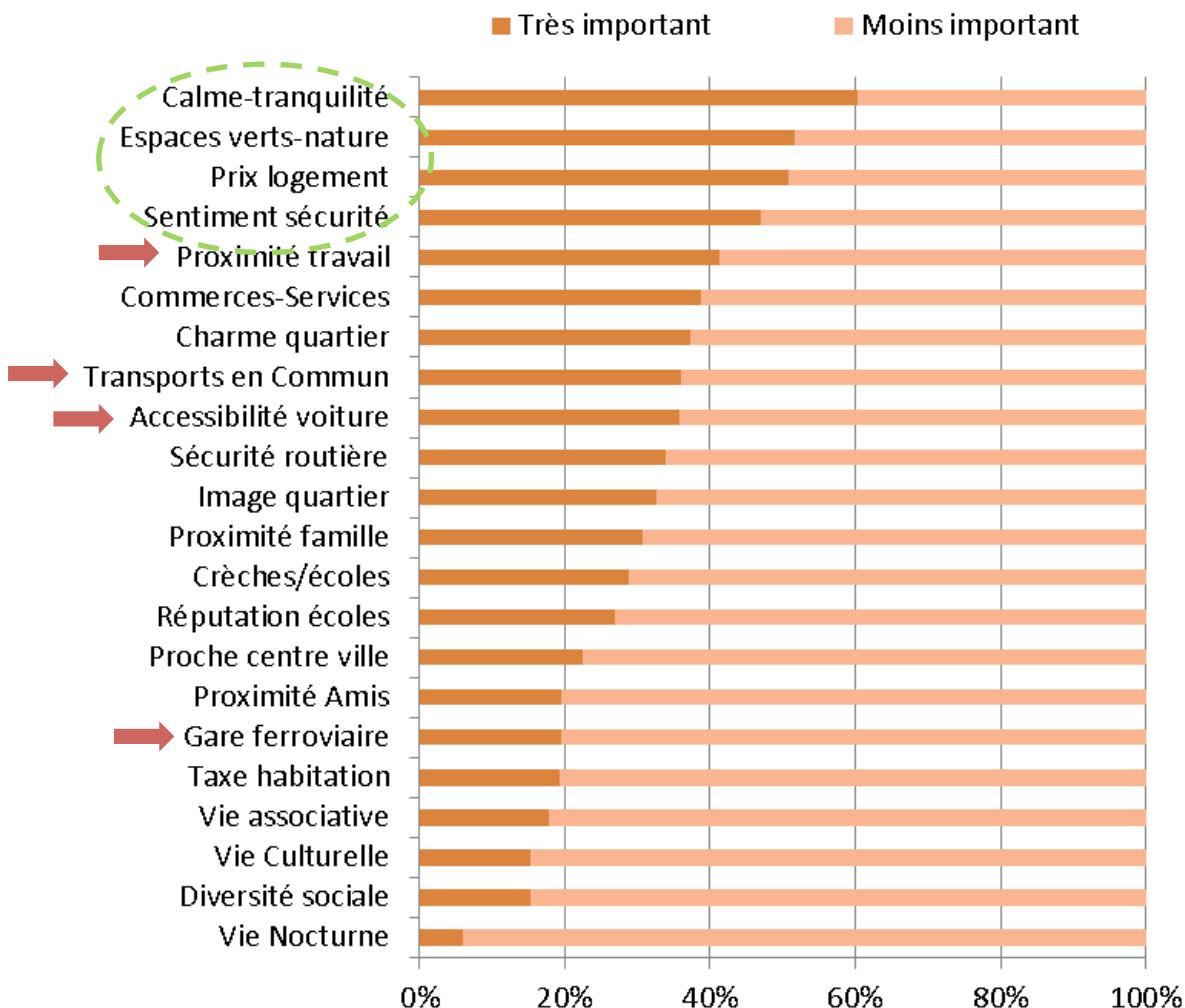


Source : EMD 2009

# Les aspirations des ménages

- \* La qualité des territoires est jugée principalement sur des **critères sensibles et sociaux**
- \* **L'enfant** est placé au centre des arbitrages, bien que le prix du logement reste un élément important
- \* Les critères **fonctionnels** au milieu

Critères du choix de localisation du logement actuel



Source : EMV. Adeus 2012

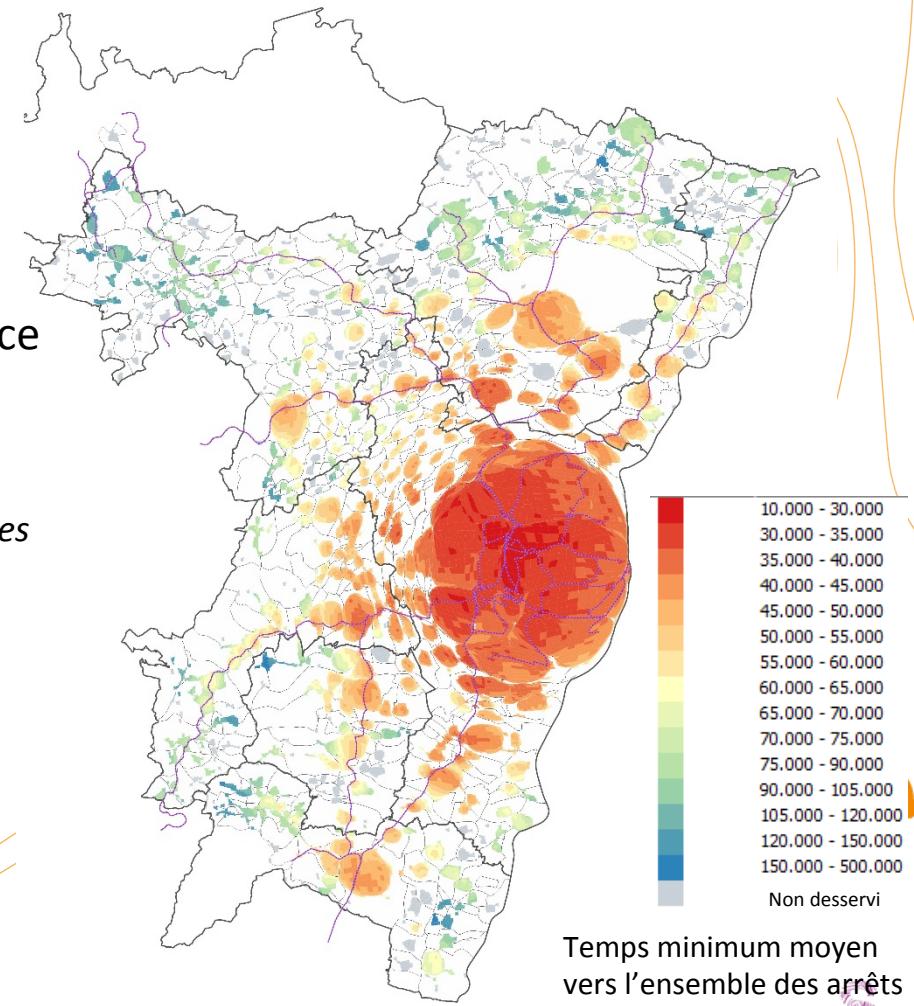
# Connecté : desserte des bassins de vie

Localisation de la population et “indice de connexité global” des territoires

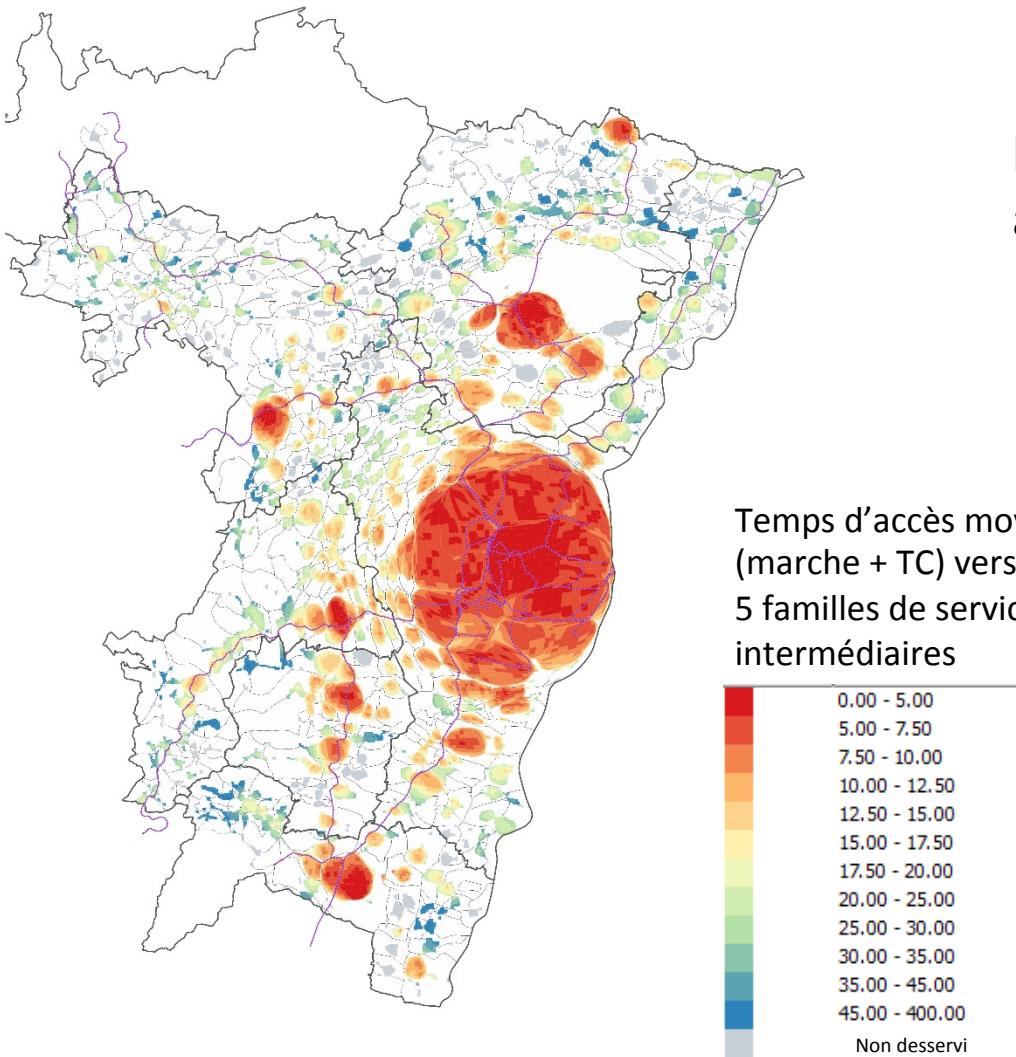
Carte en anamorphose :

- Carreaux (déformation) = population
- Couleurs = Temps d'accès moyen vers tous les autres arrêts du territoire

→ Un fonctionnement territorial encore très concentré



# Connecté : desserte des bassins de vie



→ Un territoire dense, bien équipé, bien desservi, mais inégalement accessible (autrement qu'en voiture...)