

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

Affaire suivie par : Christian ACKER
Chargé de mission prospective
Tél. : 03 88 76 68 61
Fax : 03 88 76 69 77
Mél. : christian.acker@cq67.fr

Strasbourg, le 15 MAR. 2012

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

Vos réf. : Votre courrier du 25 octobre 2011

Objet : Evaluation du SCOT de la Région de Strasbourg.

Monsieur le Président,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

et h p a l

Le Président,
Guy-Dominique KENNEL

PJ :

- Evaluation du SCOTERS

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

1. La démographie.

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

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

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

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

Source : projection Omphale 2010 INSEE.

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

2. La population jeune et les seniors.

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

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

3. L'armature urbaine du SCOTERS

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

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

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

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

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

4. L'articulation du PDH et du SCOT.

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

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

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

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

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

5. Les transports et les déplacements.

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

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

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

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

6. Planification et exploitation des transports

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

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

7. Les transports en commun.

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

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

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

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

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

8. Les projets de liaison routière.

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

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

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

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

9. La desserte numérique des territoires.

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

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

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

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

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

10. L'économie et les zones d'activités

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

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

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

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

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

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

II. Le paysage.

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

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

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