



CONSEIL
RÉGIONAL

PHILIPPE RICHERT
PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL D'ALSACE
MINISTRE CHARGÉ DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

Monsieur Jacques BIGOT
MAIRE D'ILLKIRCH GRAFFENSTADEN
PRESIDENT DE LA CUS
PRESIDENT
SYNDICAT MIXTE POUR LE SCHEMA DE
COHERENCE TERRITORIALE DE LA
REGION DE STRASBOURG (SCOTERS)
13 RUE DU 22 NOVEMBRE
67000 STRASBOURG

Strasbourg, le
05 MARS 2012

Monsieur le Président,

Vous m'avez fait l'honneur de m'adresser un questionnaire préparatoire à l'évaluation des orientations du SCOTERS que vous engagez après presque six années de mise en œuvre du schéma.

J'ai le plaisir de vous adresser ci-joint des éléments de réponse qui éclaireront, je l'espère, votre travail pour répondre aux nouveaux enjeux territoriaux et environnementaux qui attendent les SCOT.

Je me permets de saisir cette occasion pour vous remercier d'associer les élus de la Région à vos réflexions et vous proposer en retour de figurer comme « SCOT pilote » dans le cadre de la nouvelle Plateforme Régionale du Foncier en Alsace et de la consommation des espaces (PREFACE) que j'ai mis en place avec le Préfet de Région, pour inviter l'ensemble des acteurs de l'aménagement à concourir à un grand objectif mobilisateur de réduction de la consommation des espaces naturels, forestiers et agricoles d'ici 2020 dans le cadre du Grenelle de l'Environnement.

Justin VOGEL, Vice-Président de la Région en charge de PREFACE et du partenariat CIGAL, se tient à mes côtés pour vous accompagner dans vos démarches et tracer des perspectives d'échanges et de travail conjointes.

Dans cette attente, veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Philippe RICHERT
Président du Conseil Régional

6 ANS D'APPLICATION SUR LE TERRITOIRE. VERS UN BILAN ET DES PERSPECTIVES ?

Question 1

Le SCOTERS se comprend et s'applique à la lumière de son scénario démographique. Celui-ci est tendanciel et prévoit une croissance régulière de + 0,8% par an sur 10 ans soit 650 000 habitants sur son territoire d'ici 2016.

C'est sur cette hypothèse que reposent bon nombre de ses orientations, comme par exemple produire 4000 logements par an. On voit donc bien l'enjeu d'évaluer ce scénario.

Quelle est votre approche de la question démographique à l'échelle de l'Alsace ? Comment appréhendez-vous la place du SCOTERS dans la dynamique démographique régionale ?

Réponse

La question démographique, au cœur des scenarii classiques des politiques publiques, demande aujourd'hui à être plus systématiquement confrontée au cycle et au modèle économique de croissance d'un territoire, aux enjeux de biodiversité et à l'accompagnement des changements climatiques.

Elle doit être également repositionnée à l'aune de la grande échelle. Elle relève, ce faisant, autant des dynamiques dont il faut prendre acte (la population alsacienne dépassera les 2 millions d'habitants d'ici 2030 d'après l'INSEE, avec un infléchissement du solde migratoire due à une baisse d'attractivité économique) que de l'éthique : *doit-on, faut-il et comment composer avec une telle tonicité démographique sur un territoire géographique limité, la région Alsace ? Doit-on, faut-il et comment partager les enjeux de rééquilibrage démographique et de régulation des tensions foncières sur les marchés au niveau de la Région Métropolitaine du Rhin Supérieur ?*

Il convient, en tout état de cause dans le cadre des SCOT, d'éclairer les tendances démographiques à la lumière de nouvelles questions au rang desquelles la santé publique, les ressources énergétiques et économies de production et de consommation, les changements climatiques, la question de l' « autosuffisance », la place de la nature, mais également la structure économique en jeu et ses équilibres ou déséquilibres (poids relatif de l'économie résidentielle, désindustrialisation...). Un travail d'investigation serait à mener en ce sens. On pourra également s'appuyer sur le Schéma Régional Air Energie Climat co-piloté par l'Etat et la Région (SRAEC) dont une version est aujourd'hui en consultation (cf. lien <http://www.alsace.developpement-durable.gouv.fr/ouverture-de-laconsultation-a1441.html>)

En termes d'équilibre global, de cohérence territoriale et de compétitivité, le territoire du SCOTERS et, en son sein singulièrement l'agglomération de Strasbourg, doit recouvrer à l'échelle régionale un rôle moteur en matière d'attractivité résidentielle et économique. De la même manière, le SCOT de la Région Mulhousienne qui entrera également prochainement dans une phase de révision devra être conforté dans son rôle d'interface avec le Sud Alsace et le pôle bâlois pour surmonter la « déprise » résidentielle et démographique de la deuxième agglomération mulhousienne.

Question 2

La question démographique est intimement liée à l'ambition économique d'un territoire. Le SCOTERS aborde la question du développement économique par une approche essentiellement foncière. Il hiérarchise le type de zones, les calibre en terme d'envergure et les localise sur le territoire. Au-delà de la dimension foncière, le document explicite peu la question d'une stratégie de développement économique : complémentarité / spécialisation des zones d'activités, synergie des compétences, potentiel d'innovation et de rayonnement, pôles de compétitivité ou d'excellence...

Quelle est votre analyse de cette question au regard de la politique de développement économique portée par la région Alsace ?

Réponse

La politique de développement économique portée par la Région Alsace est axée sur le développement de filières, les outils de financement et une veille sur les secteurs, métiers et l'orientation, adossée au dispositif de formation professionnelle. En l'absence de SRADT ou de prospective régionale récente sur les forces et faiblesses de grands territoires (les 10 Pays plus la Région de Strasbourg), il est difficile de répondre à cette question. A noter toutefois que l'Agence Territoriale de Strasbourg de la Région a réalisé un important travail de diagnostic en données 2009/2010 (contact : mireille.barbe@region-alsace.eu). La Région accompagnera bien entendu le SCOTERS dans ses réflexions et objectifs à la fois ambitieux et qualitatifs, en tant que SCOT moteur. Il paraît indispensable que la question du développement du territoire ne soit en effet plus abordée sous l'angle du « zoning » et des seuls besoins fonciers en zones d'activité (ou alors, le SCOT doit se montrer conséquent et précis à partir de ratios pertinents de type nb d'hectares/typologie d'emplois, nb d'hectares supplémentaire / emplois supplémentaires créé, part des emplois en tissu urbain mixte), et que des objectifs soient fixés en « économie réelle », sur la base d'un diagnostic qui pourrait être établi, en l'espèce, au niveau du projet d'agglomération/ ECOCITE de la CUS à partir de la capitalisation des éléments disponibles, avec cette limite que le SCOT ne peut pas jouer tous les rôles en la matière.

Le développement économique n'a pas à être obligatoirement traité sous tous les aspects par un SCOT et doit être directement connecté aux autres enjeux (à partir d'un diagnostic refondé du socle de ressources énergétiques et des sensibilités environnementales). Il s'agirait en effet de passer d'une réflexion en termes de croissance de population à une réflexion en termes de stratégie d'accueil en fonction des sensibilités environnementales et énergétiques du territoire et de son degré de dépendance aux énergies fossiles. Un SCOT peut prendre le parti d'approfondir un aspect (ex. les activités économiques liés à l'agriculture ; la résorption et requalification des friches commerciales ; la promotion de parcs urbains d'activités nouvelle génération plus denses et plus innovants, en lien avec l'accessibilité numérique etc.).

Le SCOT n'est, en la matière, qu'un maillon dans le cadre d'une chaîne d'acteurs et d'outils dont, par exemple, un établissement public d'aménagement adossé à des grands concours d'architectes, pour rendre lisibles et mettre en scène les activités économiques au sein du système urbain (campus, grappe d'innovations et services générés). Il pourrait très bien être envisagé que la révision du SCOT soit stimulée par la réalisation préalable de grands projets, qui viendront l'inspirer et l'alimenter (dans le cadre d'ECOCITE ?), dans un dynamique ascendante, en connexion avec les besoins réels du territoire.

Question 3

Le SCOTERS approche le développement urbain en définissant une armature urbaine. Elle s'appuie sur le « cœur métropolitain » (Strasbourg et sa première couronne), les pôles d'emplois et de services, les 9 bourgs-centres et les communes qui bénéficient / bénéficieront de points de transport en commun intensif (Gares, arrêts du TSPO).

Après presque 6 ans d'application, comment percevez-vous cette armature urbaine ? Par exemple : quid du statut de Brumath et d'Erstein ? Comment analysez-vous l'armature urbaine au regard des dispositifs des SCoT voisins ?

Réponse

L'armature urbaine de ce SCOT d'agglomération présente, du point de vue « régional », la caractéristique de ne pas comporter de niveau 2 « ville moyenne » et, par construction, de ne pas inclure la répartition des rôles avec les villes moyennes bas-rhinoises, et singulièrement Molsheim qui est devenu un pôle attractif spécifique en matière d'emplois, quand bien même ces villes moyennes ne relèvent pas de son périmètre. Il en résulte un différentiel très/trop élevé entre la CUS et les bourgs-centres, qui requiert toute l'attention en termes d'anticipations, dans la mesure où des opérations de développement tendant à combler ce différentiel pourraient s'avérer collectivement difficiles à maîtriser si les objectifs à venir sont bien une meilleure structuration du périurbain, une régulation plus stricte de la consommation foncière et la constitution d'un pôle métropolitain relié à des réseaux qui excèdent largement le territoire du SCOT.

En données BDOCS-CIGAL sur la période 2000/2008, 8 % des mutations des surfaces agricoles en artificialisées ont été le fait des niveaux intermédiaires de Brumath et d'Erstein, contre 45 % au sein de la CUS, 15 % au niveau des bourgs-centres et 32 % aux niveaux des petites communes.

Dans une vision « supraSCOT », la question de l'armature urbaine du SCOTERS devrait être traitée à partir d'un tronc commun dont se dotorait l'INTERSCOT, comme les 7 SCOT de la région métropolitaine lyonnaise qui ont accepté de réévaluer leur rôle et objectifs sur la base d'un nouveau diagnostic solidaire. Parmi les conditions à réunir, ce pourrait être à la CUS-métropole, forte de ses liens avec Mulhouse dans le cadre du nouveau pôle métropolitain de donner le « coup d'envoi » et la mise sur agenda politique (cf. le parallélisme, toute proportion gardée, avec les synergies entre Lyon et Saint-Etienne).

La plateforme régionale du foncier PREFACE, initiée par le Président de la Région et le Préfet de Région dans le cadre du Comité de Suivi du Grenelle de l'Environnement en Alsace, et co-animee par Justin VOGEL, Vice-Président de la Région, et Michel GUERY, DREAL Adjoint, va pour sa part, tenter d'y contribuer lors des deux prochains COPIL. Elle mettra en place deux ateliers de travail « cadrage régional » et « scénarii de consommation d'espaces» au printemps 2012, pour proposer aux SCOT intéressés un cadre de réflexion et de mobilisation.

Question 4

L'armature urbaine, combinée avec la question de l'articulation du développement urbain et des transports en commun, est la clé pour répartir l'effort de développement urbain.

Quel est votre regard sur ce dispositif après 5 ans d'application (aspects réglementaires et opérationnels)?

Réponse

Au moyen de sources comme SITADEL à partir de périmètres définis (300 m, par ex. autour d'un arrêt), le bilan peut être fait de la part des logements situés à proximité des gares et arrêts, en considérant également les arrêts de rabattement pluri-communaux. Le même travail devrait être fait pour les services et implantations d'activités, ainsi que pour le repérage du rythme ou de la dynamique de restructuration des quartiers-gares.

La Région souhaite qu'à l'occasion d'une révision, une typologie des vocations des gares et communes-gares, ainsi que les logiques de rabattements soient réétudiées et actualisées ([cf. guide d'attendus de la Région dans le cadre de ses aides aux SCOT](#)).

Les Services de la Région sont associés par ailleurs à une démarche exploratoire nouvelle pilotée par le Conseil Général du Bas-Rhin qui concerne l'ouest du SCOTERS pour articuler une ligne de transports en commun structurante, le TSPO, à des projets d'aménagement cohérents.

Question 5

Le principe d'articulation entre urbanisme et transports, défendu par le SCOTERS sort renforcé par la loi Grenelle 2. Néanmoins, l'application sur le terrain des orientations du SCOTERS conduit les élus à formuler une critique du dispositif du SCOTERS, qui peut se résumer de la manière suivante :

- Le SCOTERS ne considère comme transport en commun structurant que les lignes de transports en site propres (TSPO, fer).
- Ce faisant il n'aborde que la connexion à Strasbourg et gomme ou méconnait la dynamique des bassins de vie.

Même si les échanges sont forts avec Strasbourg et la CUS, tout ne peut se mesurer à l'aune de la question de l'accessibilité au cœur métropolitain

En tant qu'AOT, mais aussi en tant que partenaire technique et financier des territoires sur certains projets, comment analysez-vous cette critique du territoire vers le SCOTERS ? Quelles pistes de réflexion voyez-vous pour répondre à cette demande, tant au niveau de la planification, que des actions ?

Réponse

La Région en a pleinement conscience, même si elle n'est pas en première ligne sur la desserte fine des bassins de vie, puisqu'elle statue sur des lignes ferroviaires (ou des lignes de substitution de type bus SNCF, BHNS) structurantes et rentables à l'échelle de grands bassins d'emplois et de déplacements, en lien avec la chaîne intermodale (du TAD jusqu'au rabattement bus du Conseil

Général du Bas-Rhin, en passant par la facilitation des circulations douces).

La Région encourage, à ce titre, au travers de ses aides, des projets en secteurs gare autour de la notion de nouvelles centralités de service. Toute réflexion sur l'articulation TC/urbanisation peut être ainsi encouragée financièrement soit au titre des Programmes d'aménagement de gares, soit au titre des projets globaux d'aménagement (de niveau communal ou intercommunal) ou des projets de rang Pays (dans le cadre des Conventions Intégrées de Développement Durable).

Des outils comme des « tours de table » autour de lignes de transports stratégiques en binôme avec les AOT sont facilitateurs d'une telle connexion entre lignes structurantes, bassins de vie desservis et urbanisme durable.

L'initiative du Conseil Général du Bas-Rhin autour du TSPO et de ses ramifications vers des bourgs centre en capacité d'accueillir des équipements de centralité comme Truchtersheim, devrait apporter des éléments en ce sens.

Question 6

« Articuler transport et urbanisme » est un principe qui donne parfois lieu à des débats du type « qui de la poule et de l'oeuf ... ». Néanmoins il pose au moins trois familles de questions :

- La question de la coordination du temps long de la planification et de la production de la ville, avec le temps court de l'exploitation d'un réseau de transport.
- La question de la capacité des acteurs de l'urbanisme à s'engager très en amont des projets sur un niveau de production, une intensité urbaine (un nombre de logements par exemple) de manière à être identifié et donc pris en compte par les exploitants des services de transports.
- La question de l'accompagnement urbain, des mesures de cohérence qui facilitent le rapport entre opérations d'urbanisme et services de transport (connexion aux pistes cyclables, aménités urbaines etc.).

Quelles sont, selon vous, les pistes de réflexion réglementaires et/ou opérationnelles pour surmonter ces difficultés ?

Réponse

Une partie des pistes de réponses sont données dans les sous-questions du questionnaire qui nous est soumis. En lien avec la question précédente et sous réserve d'une concertation avec les Autorités Organisatrices e Transport, le SCOTERS pourrait, par exemple, affirmer plus fortement dans ses futurs objectifs que la planification des transports collectifs (extensions de tram, requalification de voiries pour du transport en site propre, plan vélos etc.) devrait servir de base au développement de l'agglomération et des centralités secondaires. Il pourrait flétrir prioritairement la création ou l'optimisation de ZA desservies par les transports en commun et proposant une offre de services de mobilité vers la zone et dans la zone. A signaler : tout un arsenal d'outils et d'exemples pour surmonter les difficultés est disponible au CERTU (fiches « ville des courtes distances » www.lesentretiensducertu.fr).

S'agissant des secteurs hors agglomération ou « bassins de vie », un des outils stratégiques qui commence à être utilisé est de favoriser des plans intercommunaux (voire supra) de pacification ou modération du trafic automobile (en introduisant systématiquement des zones 30 et zones de rencontres sur des segments pertinents de la traversée des bourgs-centre), et en réduisant la vitesse sur les RD (90-> 70 km/h), tant il est avéré que les infrastructures rapides (de type VLIO, GCO) disqualifient les déplacements de proximité (cf. études du GART, du CERTU etc.). Cette entrée est l'occasion de repartir des besoins de la population (cadre de vie, sécurité, animation), de repenser la hiérarchie des voies, le recalibrage viaire, le redimensionnement du stationnement et de restructurer

les espaces publics, afin de dissuader la circulation automobile d'une part, de sécuriser les TC et les modes actifs vers des pôles de rabattements plurimodaux d'autre part. Cela passe par une mobilisation d'ampleur, l'animation des concertations avec la population, les commerçants. Cf. initiative des élus de la Communauté de Communes Erdre et Gesvres dans le cadre du SCOT de la Métropole Nantes-Saint-Nazaire, avec l'appui de l'Agence d'Urbanisme <http://www.scot-metropole-nantes-saint-nazaire.fr/>.

Pour autant, les outils (souvent efficaces) ne remplacent pas la stratégie et les prises d'initiatives. Là encore, les initiatives doivent être encouragées, suscitées sur le terrain, sur la base de « bonnes pratiques » et dans une logique participative.

Question 7

Le SCOTERS reconnaît aux communes desservies par un point de transport en commun intensif (transports en commun en site propre) une responsabilité en termes de développement de l'habitat.

Les rencontres de terrain menées par le Syndicat mixte ont néanmoins fait émerger la remarque suivante : les gares sont des éléments structurants et rayonnants à l'échelle des bassins de vie, dont l'aménagement, le financement, l'organisation des rabattements... devraient être discutés à l'échelle du bassin de vie / de l'intercommunalité. Quelle est votre perception de cette remarque importante formulée par les territoires ?

Réponse

La Région est en phase avec ce principe de repositionnement des échanges autour des objectifs stratégiques partagés au sein des intercommunalités et entre les intercommunalités, tel que proposé par les instances du SCOTERS.

La pédagogie que pourrait déployer le SCOTERS devrait être adaptée aux différents contextes territoriaux, en mettant au point les bons éléments de langage et messages, à partir de l'enquête-ménages déplacements de 2009 notamment : s'il est vrai qu'une partie prédominante des actifs (en particulier de la grande couronne ouest) travaillent dans la CUS, le périurbain est en voie de structuration autour de beaux projets de vie, d'animation et de services, puisque tout aussi bien une part significative des actifs vont travailler dans l'une des communes périurbaines voisines : dans cette optique, aucun acteur n'a « le dessus » si l'on peut dire, car un projet « gare » concerne par définition plusieurs territoires, dans un jeu de négociation à parité en « inter-territorialité », ce qui pourrait (re)mettre à parité la CUS, les bourgs-centre et les grandes AOT. Cela nécessite une nouvelle ingénierie de projet (telle que développée à l'heure actuelle par la filiale « gares et connexions » de la SNCF).

Question 8

Au delà de l'ambition économique et démographique du territoire, la question de l'organisation territoriale est prégnante : où accueillerons-nous les futurs habitants de demain : dans le coeur métropolitain (Strasbourg et la CUS), ou sur l'ensemble du territoire alsacien ? Quelle est votre perception de la critique formulée par les territoires, qui consiste à dire que le développement de l'habitat est l'affaire de toutes les communes et pas seulement du « haut » de l'armature urbaine ?

Réponse

L'habitat est l'affaire de toutes les communes, mais toutes les communes ne peuvent pas se

développer de la même manière et au même niveau (a fortiori dans le cadre du Grenelle de l'Environnement).

Le ciblage sur les premiers niveaux de l'armature (avec cette réserve que le niveau 2 est absent du territoire du SCOTERS) doit être maintenu, dans la mesure où les villages de moins de 3000 habitants assument aujourd'hui encore la majorité de la construction neuve et génèrent de ce fait un éparpillement du foncier d'habitat (d'après l'Observatoire foncier de l'ADEUS).

Les densités villageoises, plus élevées, doivent être d'une part associées à des formes urbaines adaptées et non à des produits standard comme les collectifs de ville, d'autre part à des propositions alternatives et différenciées de développement maîtrisé et modéré, en lien avec leurs contextes, ambiances, atouts et savoir-faire.

Dans le cas du SCOTERS, Strasbourg-CUS devrait, pour sa part, clairement confirmer son effort pour recouvrer des marges de manœuvre foncières, accueillir et fixer les habitants, les familles constituées et les cadres.

Question 9

L'enjeu de cohérence territoriale à l'échelle de la région Alsace passe certainement par le rapport agglomération strasbourgeoise - SCOTERS - Région. La CUS travaille par ailleurs à la constitution d'un pôle métropolitain avec Mulhouse.

Quels sont d'après vous les sujets essentiels pour aborder ces questions de cohérence territoriale ? Quel est le rôle de l'InterSCoT et de l'entreSCoT sur ces questions ?

Réponse

Cette question demande à être posée à un niveau stratégique à l'ensemble des grands « donneurs d'ordre ». La question de la cohérence territoriale et de l'articulation des échelles est majeure et concerne bien entendu le rôle de la collectivité régionale au premier plan.

La Région a salué la constitution du pôle métropolitain avec Mulhouse et encourage le rôle, non pas d'un *entre-SCOT* mais bien d'un INTERSCOT qui commence à jouer un rôle constructif d'interpellation et d'association de la Région et du Conseil Général (cf. question n°3). L' INTERSCOT est l'interlocuteur indiqué d'une vision « supra- SCOT », qui reste à construire aujourd'hui en partenariat avec l'Etat, pour assurer le lien entre les différentes démarches partenariales en cours PREFACE-SRCE-SRAEC.

Question 10

Avec le Grenelle 2, le Document d'Aménagement Commercial (DAC) devient une pièce obligatoire du SCoT. Il s'agit de répondre, à travers ce document, tout autant à des objectifs :

- de développement économique et de rayonnement ;
- d'équilibre et de cohérence entre armature urbaine et armature commerciale ;
- de développement durable : ressource foncière, intégration paysagère, déplacements...
- de fonctions de proximité.

Mais la question de l'aménagement commercial ne peut se résumer à une approche SCoT par SCoT, au risque de créer des disparités réglementaires et potentiellement des déséquilibres importants entre les territoires.

Comment assurer une cohérence à plus grande échelle ? Quel est votre position quant à la possibilité d'un cadrage régional sur ce sujet ?

Réponse

La Région a renforcé son appui financier aux SCOT pour leur révision et leur mise en oeuvre, en leur donnant la possibilité de s'outiller davantage et d'approfondir des thématiques prioritaires pour la Région, dont **le développement des activités économiques et commerciales** en lien avec les enjeux air-climat-énergie et l'accessibilité numérique.

Elle encourage également leur mobilisation au travers de leur participation aux études lancées par les Pays et leur association à des démarches de concertation régionale telles que d'une part, le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (**SRCE**) et d'autre part, la Plateforme régionale d'observation et d'échanges co-initiée par la Région et l'Etat sur la consommation des espaces (**PREFACE**), qui a vocation à développer une vision partagée des dynamiques d'occupation des sols, y compris pour les activités économiques et commerciales, et à permettre la construction d'un cap collectif réaliste et territorialisé de limitation de la consommation d'espaces en Alsace, - l'enjeu étant *in fine* de favoriser l'optimisation et la coordination des leviers d'action mobilisables pour une gestion économe de l'espace.

La question de l'urbanisme commercial ne peut être dissociée de celui du foncier économique en général, la Région appelant ses partenaires à travailler sur son évolution dans le cadre de PREFACE (attache est d'ores et déjà prise avec la CCI du Bas-Rhin). Il pourrait être à l'issue proposé aux SCOT un « document régional de cadrage » rappelant les bons principes d'aménagement et rendant attentif aux nouvelles zones d'emplois, secteurs d'attractivité et aux « zones sensibles intermédiaires » *i.e* inter-SCOT, comme contribution prospective à verser au débat, assortie de cartes très lisibles.

Question 11

La question du chiffrage - et donc du calibrage de la consommation foncière - est du ressort des SCoT. Aujourd'hui, cette question de l'usage rationnel du foncier est transversale à de nombreuses orientations du SCOTERS. Celui-ci est rédigé de manière à garantir des orientations de fond mais sans chercher à quantifier ou à nommer des objectifs.

D'après votre expérience du SCOTERS, quels sont les avantages du système actuel (qui laisse la place à l'interprétation et à l'ajustement de terrain) ? Quelles sont ses faiblesses ? Avez-vous des préconisations ou des conseils pour que le passage à des objectifs chiffrés se fasse dans des conditions optimum ?

Réponse

Le système actuel n'est efficace que dans la mesure où il génère de l'« autocontrôle » grâce à une

régulation (type commission d'arbitrage « compatibilité PLU » des élus du SCOTERS) et à un accompagnement pédagogique et de l'ingénierie d'accompagnement (par l'ADEUS, le CAUE 67, l'EPFL...).

La nouvelle orientation impulsée par le groupe foncier du SCOTERS est pertinente, à savoir le repositionnement de cet enjeu au niveau intercommunal (optimisé suite à la fusion de certaines communautés de communes) et la recherche d'un consensus sur les indicateurs avant la fixation de valeurs chiffrées. Les défis sont à présent de deux ordres : l'acceptation d'un rôle ambitieux pour la CUS ; l'inscription dans un cap global qui soit lui-même compatible avec un cap régional.

Le passage à des objectifs chiffrés doit être étayé par un diagnostic le plus actualisé possible sur la période 2007-2010. Il doit également introduire des modulations selon un autre « filtre » d'analyse qui serait celui, à notre sens, des contextes périurbains différents en fonction des logiques d'interdépendances de pôle à pôle habitat/emplois : l'agglomération et le périurbain dense (quel périmètre partagé ?), le périurbain localiste (ou autocentré) (quel bourg-centre incontesté, sur quel périmètre vécu reconnu ?), le périurbain polycentrique avec une problématique accentuée de maîtrise des déplacements.

Question 12

La question du chiffrage des objectifs de consommation foncière ne peut se raisonner uniquement à l'échelle du SCOTERS.

Dans un contexte national qui vise à une division par deux de la consommation foncière, comment apprécier et relativiser les responsabilités des SCoT alsaciens ? Avez-vous un cadrage à nous communiquer sur ce sujet ?

Réponse

C'est l'objet de la plate-forme d'observation et d'échanges PREFACE que de construire un cadrage (et non simplement de le « *communiquer* ») : PREFACE n'a pas une vocation prescriptive de fixation d'objectifs par SCOT ; il s'agit d'une co-construction, d'un travail partenarial par excellence qui ne peut se faire sans l'acceptation et la mobilisation des partenaires, et en particulier des élus des SCOT. Le SCOTERS s'inscrit d'ores et déjà dans cette perspective, - ce que les élus de la Commission « Développement des Territoires » ont au demeurant souhaité encourager dans l'aide régionale à la mise en oeuvre 2012.

L'effort de consommation plus économique doit être collectif et systématique sur l'ensemble de la région, mais il ne peut être envisagé au même degré ni de la même façon d'un territoire à l'autre. Un tel effort doit être contextualisé et envisagé en fonction d'une « triangulaire » entre trois enjeux qui se dégagent pour le SCOTERS : l'attractivité résidentielle et économique métropolitaine, la valorisation des atouts agricoles et de biodiversité, et la haute performance de l'accessibilité TC, sur la base d'un diagnostic actualisé et enrichi en données nouvelles.

S'agissant des évolutions récentes (2008/2000) en données BDOCS-CIGAL, le SCOTERS affiche de par sa taille et le rôle de la CUS une progression de 120 ha/an sur la période représentant l'évolution la plus élevée (en volume de surfaces), à nuancer par un taux de 4, 5 % légèrement inférieur au taux d'évolution moyen régional (en rythme d'artificialisation). L'artificialisation est le fait majoritairement de l'augmentation des grandes emprises (zones d'activité, grands bâtiments d'activités, infrastructures inter-urbaines, gravières exploitées hors plan d'eau, ports ...), soit 54 % contre 39 % pour l'habitat, ce

qui le distingue des autres SCOT. Au sein de la CUS, sur les 641 hectares qui ont muté sur la période vers l'artificialisé ou à l'intérieur des espaces artificialisés (renouvellement urbain), seuls 20% ont muté en habitat. A l'inverse, dans les niveaux inférieurs de l'armature urbaine du SCOTERS, parmi les 346 hectares qui ont muté sur la période vers l'artificialisé, les mutations en faveur de l'habitat représente 48 % (et 44% pour les grandes emprises). Le SCOTERS comporte la plus forte proportion de terres agricoles en 2008, et donc la plus forte proportion de terres agricoles sous pression. Enfin, si 35 % du territoire est en zones humides, la proportion de ZDH en surfaces artificialisés n'est pas supérieure à la moyenne régionale.

Question 13

Le Grenelle 2 renforce également les objectifs des SCoT en matière d'environnement et de biodiversité. Le SCOTERS intègre d'ores et déjà la trame verte et bleue régionale élaborée par la Région Alsace en 2003.

Quelle est votre analyse de la prise en compte de la trame verte et bleue par le document ? Quels en sont ses atouts, ses difficultés ?

Réponse

Du point de vue de la Région, le SCOTERS combine en l'état actuel au moins 9 des 13 critères dont la combinaison créerait les conditions d'une traduction opérationnelle de la trame verte et bleue : étude zoomée, distinction entre maintien et restauration des continuités, priorisation des noyaux, fléchage des corridors, mobilisation des milieux associés, intégration de la nature en milieu urbain, repères chiffrés, interfaces avec les infrastructures, distinction d'espèces(cf. état des lieux qui a été présenté aux SCOT).

Il reste à optimiser cette prise en compte dans le cadre réactualisé du SRCE, notamment en matière d'indicateurs de suivi et d'outils d'animation pédagogique que le SCOT peut soit proposer (groupe de travail partenarial, visites, simulation avec des communes pilotes), soit déléguer (ex. charte de l'agriculture périurbaine).

La traduction du SRCE alimentée par les retours de terrain et des SCOT sera facilitée par un guide opérationnel.

Question 14

La région Alsace travaille à l'actualisation de la trame verte et bleue régionale, dans le cadre de l'élaboration du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE). Les SCoT devront prendre en compte ce nouveau document.

L'enjeu pour les SCoT est donc d'intégrer le SRCE et son « diagnostic fin » du territoire, tout en en laissant la souplesse nécessaire aux communes dans l'appréciation des enjeux sur leur territoire. Ceci dans l'optique de respecter au mieux la « nature » du SCoT, qui est un document d'orientations.

Au delà de l'intégration de la nouvelle trame verte et bleue dans les SCoT, le SRCE soulève une question de gouvernance et de mise en oeuvre. Comment travailler à la traduction quotidienne des orientations dans les documents d'urbanisme ou au travers des projets des communes ? Il s'agit de réfléchir à un système de gouvernance, permettant d'échanger et de

partager une analyse technique, environnementale et urbaine autour des projets et documents d'urbanisme. Quelle est votre approche de cette question et comment cette gouvernance peut-elle s'envisager ?

Réponses 14+ 15

La Région a reconduit son dispositif d'aide aux projets de trame verte et bleue et lancé également un appel à projet « trame verte en milieu urbain » qui propose le concours d'un bureau d'étude en accompagnement.

Les Services pourront mettre à disposition le nombre et le type de projets de maintien ou restauration de la trame verte soutenus dans le cadre de ses aides sur le territoire du SCOTERS. Votre contact : christian.dronneau@region-alsace.eu poste 6762 Enfin, le dispositif aval du SCRCE va être conçu pour diffuser et valoriser les outils d'animation existants (plans paysagers, ZAC, PGDR, conventions d'objectif avec la profession agricole...) ou en expérimenter de nouveaux à la demande des élus et des acteurs intéressés.

Question 15

Toujours sur la question de la trame verte et bleue régionale, les rencontres de terrain ont souligné tout l'enjeu et la difficulté de sa mise en oeuvre. Au delà de la prise en compte de la trame verte et bleue dans les documents d'urbanisme : servitudes de recul, protection de certains espaces... la question souvent évoquée est de savoir comment contribuer concrètement à la création de corridors et continuités, comment lutter contre la destruction de certains espaces ou boisements...

Quelle est votre analyse de cette remarque formulée dans quasiment toutes les rencontres intercommunales ? Pouvez-vous nous indiquer combien de communes du SCOTERS ont bénéficié d'un contrat de création / restauration d'une trame verte, dans le cadre des aides régionales ? Cf. ci-dessus

Question 16

Le numérique est une condition du développement économique, résidentiel et d'accès à la culture. Le schéma directeur territorial d'aménagement numérique (SDTAN) élaboré en partenariat avec la région Alsace et le département du Haut-Rhin doit permettre de donner un cap et un plan d'actions pour la couverture numérique de notre territoire. Parallèlement, le Grenelle fait du développement du numérique une nouvelle priorité pour les SCoT.

Comment le SCOTERS peut-il, en termes de planification, prendre en compte cette composante de l'aménagement du territoire ?

Réponse

Le SDTAN n'est pas un document prescriptif opposable directement aux SCOT, mais un cadre incitatif posant les principes, critères et moyens chiffrés de couverture en haut et très haut débit, à

partir d'un état des lieux régional, pour une programmation optimale.

Pour leur part, les SCOT doivent « *déterminer les conditions permettant d'assurer, dans le respect des objectifs de développement durable, (...) la diversité des fonctions urbaines et rurales(...), en tenant compte des objectifs de(...)développement des communications électroniques, (...)* » (art. L.121-1, Loi Grenelle II), mais ne peuvent pas, par exemple, conditionner l'ouverture de nouvelles zones d'activités ou urbaines à l'accessibilité numérique¹. Ce que les SCOT peuvent faire :

- collecter des éléments de diagnostic plus fins ;
- rappeler dans le PADD la nécessité d'une cohérence du déploiement des réseaux avec l'implantation des grands équipements et déterminer des secteurs préférentiels à couvrir ;
- recommander un phasage en fonction de la hiérarchie des pôles urbains et des zones d'activité.

Ce que la Région peut attendre des SCOT :

- une sensibilisation de leurs élus dans le cadre de leurs projets de réseaux et d'aménagement ;
- une participation aux études territorialisées plus fines à venir.

Question 17

La question de l'équipement des territoires est également renvoyée aux SCoT par la loi Grenelle 2. Il s'agit sans doute d'une opportunité pour questionner les modalités de diffusion des équipements sur les territoires, leur rôle dans l'animation des bassins de vies. C'est aussi une question d'équilibre entre territoires et de juste mobilisation des moyens publics.

1 Ce sont, au demeurant, les variables d'accessibilité en transports collectifs, de prise en compte des sensibilités environnementales et de polarisation des fonctions sur les niveaux principaux d'armature urbaine qui restent discriminantes en équipement et aménagement du territoire, dans le cadre d'un SCOT.

Quel est votre regard sur le maillage des territoires par les équipements structurants ? Quelle est votre analyse de la situation au regard de l'armature urbaine proposée par le SCOTERS et de l'attente des acteurs locaux qui souhaitent une meilleure prise en compte des logiques de bassin de vie ? Comment le SCOTERS peut-il, en termes de planification, prendre en compte cette composante de l'aménagement du territoire ?

Réponse

La logique des bassins de vie doit être bien entendue prise en compte sans être surévaluée. Les logiques de bassin de vie demandent à être redéfinies pour répondre à cette question et revisitées à la lumière des mobilités et des interdépendances (emplois, commerces, services).

La hiérarchie des équipements en fonction des niveaux d'armature urbaine et leur localisation préférentielle relève du rôle classique d'un SCOT et donc à la portée du SCOTERS, s'il s'appuie davantage sur les compétences de gestion de la communauté urbaine, sous condition d'un diagnostic de qualité actualisé sur les besoins et manques (exemple de grands équipements aqua-ludiques sur l'agglomération de Strasbourg), sur les fonctions métropolitaines et sur les besoins énergétiques

associés.

Une suggestion serait de travailler en groupe de travail 2012 sur les équipements et services autour d'un élu référent en lien avec les enjeux d'accessibilité TC, air énergie climat et très haut débit.

La Région s'est jusqu'en 2010 davantage attelée à développer le niveau d'équipements et de services des « villes moyennes » en tant que porte d'entrée du territoire et est davantage en mesure de répondre lorsqu'elle a accompagné les projets sur un territoire de Pays. Sur le territoire du SCOTERS, la Région conforte, outre ses aides à la CUS, ses aides aux polarités qui assument de fortes charges de centralité en matière de commerces de proximité, de modernisation des gares et secteurs-gare, de parkings en ouvrage (ex. d'Erstein), de pépinières et hôtel d'entreprises, d'équipements de formation (ex. plate-forme de Benfeld), de maisons de services multifonctionnelles à rayonnement de bassin de vie ou de pôles culturels (ex. Truchtersheim), de complexes sportifs etc. Une liste géolocalisée des projets accompagnés pourrait être produite (elle ne ferait sans doute pas apparaître de sous-équipement marqué). Les incitations doivent porter sur la conception et gestion mutualisée de ces équipements, proportionnées à la taille des intercommunalités et à une armature urbaine revisitée.

Question 18

Si vous deviez identifier deux sujets stratégiques pour le territoire demandant une évolution du SCOTERS, quels seraient-ils ?

Réponse

La dimension économique et métropolitaine

Le leadership de l'INTERSCOT