



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

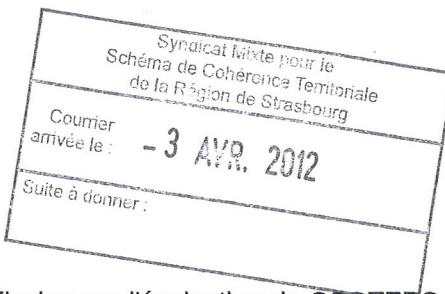
*Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
d'Alsace*

*Service Energie Climat Logement
et Aménagement*

*Affaire suivie par : Patricia Gout
chef du service
patricia.gout@developpement-durable.gouv.fr
Tél : 03 88 13 07 51*

Strasbourg, 28/03/12

Monsieur le Président,



dans le cadre de la réflexion sur l'évaluation du SCOTERS que vous avez engagée, vous avez souhaité recueillir le témoignage d'acteurs qui ont vécu les orientations du SCOTERS. Vous avez sollicité des "dires d'experts" au sein des services de l'Etat, à travers une série de questions proposées à la DREAL/ service ECLA et à la DDT 67/ service SADT, et qui ont conduit à des réponses élaborées en coordination entre les deux directions.

Je vous remercie d'avoir associé la DREAL à cette initiative et vous prie d'en trouver la contribution ci-joint.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Le Directeur de la DREAL

Marc HOELTZEL

**Monsieur Jacques BIGOT
Président du SCOTERS
13 rue du 22 Novembre
67000 STRASBOURG**

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat Développement durable
Infrastructures, transports et mer
Prévention des risques

**Présent
pour
l'avenir**

www.developpement-durable.gouv.fr

Horaires d'ouverture : 9h00-12h00 / 14h00-18h00
Tél. : 33 (0) 3 88 13 05 00 – fax : 33 (0) 3 88 13 05 05
BP 81 005 - F 2 route d'Oberhausbergen
67 070 Strasbourg cedex

Comment appréhendez-vous, notamment au regard des ambitions du Grenelle 2 et aussi de la politique de l'habitat, la place du Scoters dans la dynamique démographique alsacienne ?

Strasbourg et sa région présentent une dimension stratégique pour l'espace régional et national. Les atouts et la dynamique de la métropole régionale stimulent l'ensemble du territoire alsacien, et constitue un enjeu d'aménagement du territoire.

Pendant plusieurs décennies, la Cus a pu manquer d'attractivité résidentielle, tout en étant située dans un département en croissance démographique : l'agglomération strasbourgeoise n'a pu retenir sa population, du fait d'une faiblesse de production de logements. Le report des fonctions résidentielles, notamment pour les familles des classes moyennes, s'est fait essentiellement sur les petites communes bas-rhinoises de moins de 2 000 habitants, qui étaient les plus en capacité d'offrir du foncier à un coût accessible.

Cela a renforcé l'interdépendance des territoires : le fonctionnement territorial du Scoters et de la Cus est étroitement imbriqué avec l'environnement départemental. L'affaiblissement relatif du poids de l'armature urbaine principale s'est accompagné d'une dispersion des fonctions urbaines, d'une forte consommation d'espace, d'une dépendance envers la voiture individuelle et d'une augmentation des distances de déplacement, dans les espaces situés dans la zone d'influence de la métropole. En témoigne la forte extension de l'aire urbaine de Strasbourg constatée par l'Insee à partir les déplacements domicile-travail tels qu'ils ressortent des recensements de la population.

Depuis 2009, notamment sous l'effet du recentrage du dispositif fiscal Scellier, de la politique du logement et de la mobilisation du foncier constructible dans la Cus, on observe une polarisation de la production de logements sur l'agglomération, soulignant une inflexion des tendances passées. Soutenir cette évolution récente permettra de conforter le rôle de la Cus et du Scoters dans l'équilibre régional, en redressant la part de la population de la région strasbourgeoise dans la démographie régionale et en rééquilibrant le solde migratoire.

La poursuite d'une ambition forte pour l'offre résidentielle dans le Scoters et dans la Cus, en l'adaptant à la diversité des besoins des habitants et en intégrant les ambitions environnementales, devrait constituer une des clés du développement durable de la région urbaine strasbourgeoise et de l'Alsace.

L'enjeu de la cohérence territoriale passe certainement par la question du rapport Cus-hors Cus ou plutôt du rapport agglomération – Scoters – Région. Quels sont d'après-vous les sujets essentiels pour aborder cette question ?

Le devenir du Scoters interroge l'échelle du grand territoire. Les interdépendances qui ancrent le Scoters au Bas-Rhin, à l'Alsace et au Rhin Supérieur marquent la réalité du fonctionnement territorial. Penser le Scoters dans une vision large - inter scot - contribue à une meilleure cohérence régionale intégrant les différentes approches territoriales.

Cet enjeu de cohérence à l'échelle du territoire régional est affirmé par plusieurs démarches Grenelle mises en place en Alsace, notamment avec un partenariat Etat-Région conforté : le Schéma Régional Climat Air Ecnergie (SRCAE) et le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) en cours d'élaboration sont des outils de cadrage stratégique. Ils donnent des orientations fortes sur des enjeux clés du Grenelle, qui constituent également des objectifs affirmés des Scots. L'articulation entre le projet du Scoters et la vision régionale est essentielle : que ce soit sous l'angle des territoires post-carbone pour la maîtrise de l'énergie et la lutte contre le changement climatique (avec le SRCAE) ou sous l'angle d'une prise en compte renforcée des corridors écologiques qui déclinent la trame verte et bleue (avec le SRCE). De même, en ce qui concerne la question de l'ambition renouvelée d'une gestion économe de l'espace, l'articulation entre le Scoters et l'approche régionale peut s'appuyer sur la plate-forme régionale du foncier en Alsace et de la consommation des espaces (PREFACE).

En outre, en interactions avec ces trois enjeux clés, plusieurs sujets sont indissociables du rapport agglomération / Scoters / Région : notamment l'armature urbaine régionale voire du Rhin Supérieur, le développement économique et l'urbanisme commercial, la mobilité et les infrastructures de transport.

L'articulation entre urbanisme et transports en commun est largement renforcée avec le Grenelle 2, et devient la clé pour l'organisation et la hiérarchisation du développement. Quelle est votre approche de cette notion d'articulation des transports et de l'urbanisme et des enjeux de mise en œuvre ?

La mise en cohérence opérationnelle de l'urbanisme et des transports est un défi, tant les logiques, les ressources et les calendriers sont souvent décalés entre le monde du transport et le monde de l'urbanisme.

Les critères de desserte en transports collectifs soulèvent notamment la question des périmètres de rabattement sur les axes de transports collectifs structurants. Cette notion élargit sensiblement la définition des zones bien desservies, une des clés de la structuration du développement. Elle peut conduire à diluer la notion de hiérarchisation et affaiblir la polarisation attendue sur les sites stratégiques que sont les territoires de proximité autour des transports structurants, accessibles à pied.

Favoriser la cohérence entre urbanisme et transport, c'est d'abord privilégier l'urbanisation à proximité des axes lourds de transports collectifs : gares et points d'arrêts des trams et bus à haut niveau de service. C'est à dire privilégier une offre urbaine, compacte, au bon endroit, dans une programmation pour l'habitat mais aussi pour les activités, le commerce, les services et les équipements.

Plusieurs approches peuvent être combinées pour mettre en œuvre cette ambition sur le terrain : Tout d'abord, l'action publique pour la mobilisation du foncier autour des transports est essentielle. Cela interroge la culture opérationnelle d'aménagement public et les politiques foncières. D'autre part, le choix de la forme urbaine et architecturale est une des clés pour concilier densité et qualité urbaine, pour faire des quartiers de gare ... des quartiers de ville, de vrais lieux de centralité. Enfin une inter-modalité facilitée rend l'accessibilité à la gare plus attractive, par la qualité des espaces

publics, de l'accueil des mobilités actives, du schéma de voirie, de la gestion et l'insertion du stationnement, de la connection avec le réseau de TC.

L'enjeu est bien de construire la ville avec les transports, de faire des gares et des TCSP non seulement des lieux de projet de transport, mais avant tout des véritables lieux de projet urbain. Dans ce sens, la maîtrise de l'emprise du stationnement dans ces sites stratégiques est une question prégnante.

Le Scoters peut contribuer à fédérer encore davantage les acteurs du transport et les acteurs de l'urbanisme, pour mettre en place des projets opérationnels : pour engager des démarches d'intensification urbaine, conduire des politiques d'anticipation foncière et une politique de qualité environnementale et paysagère exemplaire, améliorer les réseaux de mobilité douce, et co-construire les projets de transports et déplacements.

La question du chiffrage des objectifs de consommation foncière ne peut se raisonner uniquement à l'échelle du Scoters. Comment apprécier et relativiser les responsabilités des Scots alsaciens ? Avez-vous un cadrage à nous communiquer sur ce sujet ?

Dans la logique des lois Grenelle et de la loi de modernisation de l'agriculture, une ambition volontariste de division par deux du rythme d'artificialisation des espaces d'ici 2020 en Alsace a été proposée par le Préfet et le Président de Région dans le cadre du comité de suivi du Grenelle en Alsace.

Le travail en cours au sein de la plateforme régionale d'échange sur le foncier en Alsace et la consommation des espaces (PREFACE) vise à donner corps à ce cap régional ambitieux, en proposant aux partenaires, tout particulièrement aux Scots, d'y réfléchir ensemble pour atteindre l'objectif visé de manière réaliste et territorialisée. Dans cette perspective, l'échelle territoriale des Scots est cruciale étant donné leur rôle de cohérence territoriale. L'enjeu est d'identifier ensemble les marges de manœuvre de chacun pour optimiser la ressource foncière. Cette approche doit se mener en fonction des dynamiques démographiques et économiques propres à chaque Scot, des projets de territoires développés localement, mais aussi en tenant compte des complémentarités et solidarités entre les territoires, existantes et à renforcer, pour un développement d'ensemble équilibré. La contribution de chaque Scot à la réduction de la consommation d'espace en Alsace doit être évaluée en termes d'aménagement du territoire, tout à la fois au sein de chaque Scot et à l'échelle supra-scot.

Pour le Scoters, il importe de participer à l'effort collectif en Alsace pour moins consommer, mais aussi mieux consommer. La part du Scoters dans la consommation d'espace en Alsace est restée stable (environ 20%) depuis une trentaine d'années. C'est le territoire du Bas-Rhin qui optimise le mieux les surfaces artificialisées au regard de la quantité de logements produits. En polarisant le développement régional, le renforcement de l'offre résidentielle dans le Scoters est favorable à l'économie d'espace à une échelle plus large, celle du territoire alsacien.

L'attractivité renforcée du Scoters en Alsace suppose une certaine consommation d'espace. L'optimisation foncière est à conforter, en maintenant les efforts sur la densité optimale des

nouvelles opérations, sur la mobilisation des potentiels fonciers à l'intérieur des tissus existants, et sur la part des logements collectifs ou individuels denses. A l'échelle de son organisation interne, le Scoters joue un rôle majeur pour veiller à ce que la localisation des extensions urbaines conforte le rôle structurant des niveaux hauts de l'armature urbaine et des centralités, optimise les dessertes en transport en commun. Tout en prévenant les risques et préservant les secteurs les plus vulnérables ou les plus riches eu égard aux enjeux naturels ou agricoles.

Au quotidien, et dans les rapports entre personnes publiques ou acteurs publics en général, quelle est la plus value du Scot en matière de cohérence ? Quels sont les champs à développer pour encore améliorer la situation ?

L'effort collectif investi dans le Scoters a conduit à la détermination d'un projet de territoire ambitieux à l'échelle de l'aire urbaine. Il a contribué à l'élévation du niveau de sensibilisation des acteurs locaux, au développement de partenariats, à des habitudes de travail en commun. La qualité des échanges notamment techniques entre le Scoters et les services de l'Etat est à souligner, comme d'ailleurs l'ingénierie stratégique mis en place.

Parmi les champs à développer pour améliorer encore la situation, on peut mettre en exergue :

- certains champs spécifiques d'innovation, tels que la valorisation des qualités environnementales du territoire et l'approche spatiale du développement économique (par exemple quelle densité, quelle forme urbaine, quelle articulation renforcée avec les transports ?) ;
- le relais formé par les intercommunalités pour renforcer le portage du Scoters auprès des communes, et pour favoriser l'articulation entre la planification urbaine et l'urbanisme opérationnel ;
- la mise en perspective du développement du territoire du Scoters à l'échelle de son contexte territorial local, régional et transfrontalier, et par là le renforcement de la coopération stratégique entre les Scots alsaciens.