

Printemps 2011

EVALUATION

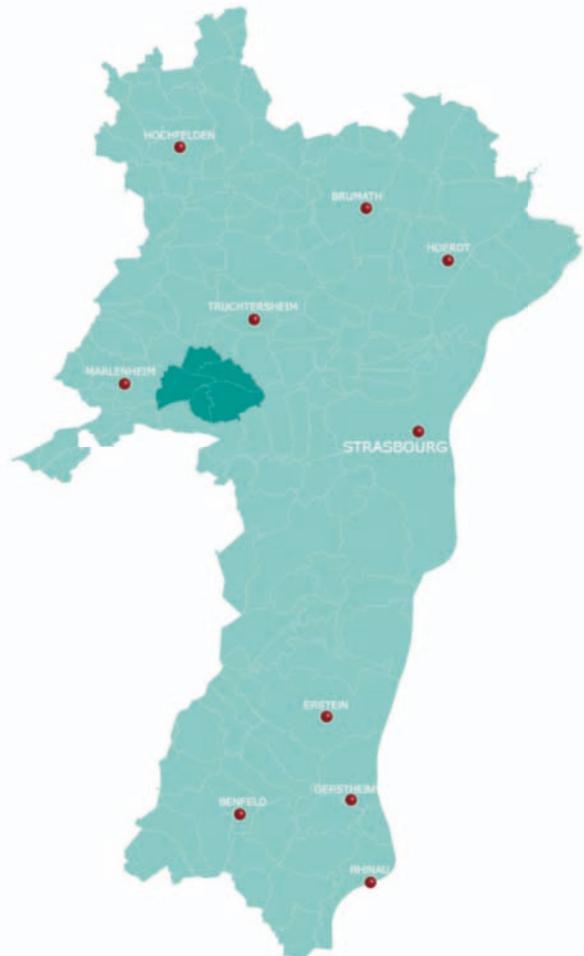
SYNTHESES RENCONTRES INTERCOMMUNALES

WWW.SCOTERS.ORG

SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE DE LA REGION DE STRASBOURG



Communauté de communes Ackerland



PROJET DE TERRITOIRE : Quelle gouvernance des orientations du SCOTERS ?

L'intercommunalité est composée de 5 communes, de petites et moyennes tailles, et ne possède pas de bourg centre au titre du SCOTERS. Les communes de Furdenheim et d'Ittenheim jouent cependant un rôle de pôle de proximité à l'échelle de ce territoire, qui devrait se renforcer avec la concrétisation du TSPO. Le projet de territoire de l'intercommunalité, qui a été travaillé dans le cadre d'un projet d'élaboration de PLU intercommunal, traduit la volonté des élus d'articuler le développement de leur territoire avec la future desserte du TSPO : zones prioritaires de développement, organisation des rabattements ...

L'armature urbaine du SCOTERS, organisée autour de points de transports en commun intensifs, est jugée nécessaire par les élus pour structurer le développement. Les communes d'Ittenheim et de Furdenheim, ont, à ce titre, un rôle particulier à jouer dans le développement de l'offre résidentielle, de services et commerces de proximité etc.

Le développement de l'habitat

Les chiffres de production de logements à l'échelle de l'intercommunalité, établis lors des rencontres de l'habitat en 2008, appellent plusieurs remarques :

- l'objectif de développement pour les communes bien desservies par les transports en commun correspond-il à un minimum ?
- l'objectif de développement pour les communes dites « mal desservies » par les transports en commun correspond-il en revanche à un maximum ?

Les élus soulignent que cette distinction serait utile pour clarifier les objectifs de développement et faciliter ainsi leur mise en œuvre.

Par ailleurs, deux problèmes majeurs sont identifiés dans la mise en œuvre de ces orientations :

- l'absence de relais entre l'échelle du SCOTERS et celle de la commune. La nécessité de créer ces relais pour élaborer une politique de développement est partagée. L'intercommunalité est, pour les élus, l'échelle de gouvernance adaptée pour fixer des objectifs de production de logements, organiser leur répartition etc.
- l'application systématique de certaines orientations directement à l'échelle de l'opération d'aménagement. Le problème qu'a récemment rencontré la commune d'Hurtigheim est particulièrement révélateur de cette limite. Le SCOTERS impose en effet la réalisation de 25% d'habitat intermédiaire par opération d'aménagement. La commune d'Hurtigheim a connu un fort développement de l'habitat intermédiaire et collectif ces dernières années (largement supérieur au ratio de 25% d'habitat intermédiaire), et donc une forte augmentation de la densité pour un village de cette taille. L'obligation de réaliser à nouveau 25% d'habitat intermédiaire dans la dernière opération est largement questionnée par les élus. Ils soulignent le danger de « sur-densifier » ces petits villages. Comment dépasser cette limite et améliorer l'application des orientations du SCOTERS ? Cette question renvoie à celle du « bon pas de temps » pour évaluer le développement urbain et suivre la mise en œuvre des orientations. Le projet de création d'une Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) sur la commune d'Ittenheim est à ce titre évoqué par les élus. Le projet, prévu en 3 tranches sur une zone d'environ 8 hectares, vise la création de 290 logements, ce qui correspondrait à un apport de population d'environ 700 personnes sur une période de 10 à 15 années. Les élus soulignent à travers cet exemple la limite de l'échelle de l'année, prévue par le SCOTERS pour suivre et évaluer le développement urbain. Comment prendre en compte le temps du projet urbain ?

Cette question soulève également la nécessité de pouvoir connaître et suivre précisément les projets à l'échelle de chaque commune, ce qui n'est aujourd'hui pas possible pour le Syndicat mixte. Peut-on créer un outil de gestion à l'échelle intercommunale et communale, permettant d'analyser et de comprendre les nouveaux projets par rapport à la situation de la commune ? La discussion rejoint les orientations prises par le Groupe pilote foncier, qui devrait présenter en septembre un outil de suivi des projets au niveau des intercommunalités et des communes.

Les débats évoquent également la question du stationnement, qui est très problématique dans certains villages, de nombreux ménages étant bi-motorisés. Comment éviter que le stationnement soit un frein à la réalisation de petits collectifs ou de logements aidés ? Cette question renvoie à l'importance de coupler au travail d'organisation du territoire, des actions de sensibilisation et de pédagogie vers les habitants sur ces questions.

Le développement économique

Un des enjeux majeurs pour les élus est de veiller au bon équilibre entre habitat et activité économique sur leur territoire. Plus de 80% de la population active de l'intercommunalité fonctionne par déplacement pendulaire. Afin de ne pas aggraver ce ratio, les élus souhaitent préserver et développer l'emploi à l'échelle de l'intercommunalité, en privilégiant de façon volontariste les PME dans le domaine de l'artisanat, de l'activité de production et du service.

A ce titre, la possibilité prévue par le SCOTERS, de créer une petite zone de développement économique (de 3 à 5 hectares) ou d'agrandir les zones ayant été recensées comme existantes lors de l'élaboration du SCOTERS (Zone de Furdenheim, agrandissement possible de l'ordre de 3 à 5 hectares) s'inscrit dans la stratégie de développement économique de l'intercommunalité et répond aux attentes des élus.

Concernant le site de développement intercommunal, les élus ont retenu celui d'Ittenheim (13ha), permettant de

concrétiser un projet de longue date et de bénéficier directement de l'arrivée prochaine du TSPO. Cette zone sera entièrement gérée et financée par un partenaire privé. Elle est cependant freinée dans sa création par un recours remettant en cause la procédure d'évaluation de l'impact du projet sur l'espèce hamster et son milieu.

ASPECTS REGLEMENTAIRES

L'urbanisme agricole

L'urbanisme agricole est identifié comme un sujet important pour les élus. Dans une région comme l'Alsace, où les terres agricoles sont particulièrement riches, peut-on mieux organiser les sorties d'exploitation et éviter le mitage des espaces agricoles ?

Le regroupement des sorties d'exploitation sur un site unique à l'échelle de la commune est une solution intéressante, mais pose néanmoins la question de la maîtrise foncière pour les exploitants, mais aussi celle du raccordement aux réseaux, ce qui complexifie les projets. Quels outils peut-on mettre en place pour mieux organiser les sorties d'exploitation ? Comment peut-on davantage travailler la question du lien entre urbanisme agricole et insertion paysagère ?

MISE EN œuvre DU PROJET – COORDINATION DES POLITIQUES PUBLIQUES ET DES ACTEURS

La difficulté à maintenir certains espaces naturels remarquables est évoquée. Au delà de la réglementation, la disparition des bosquets d'Handschtuheim soulève la question de l'application de la réglementation et du travail de la police de l'environnement.

Les élus soulignent également la nécessité de mobiliser des outils pour protéger les vergers dans les villages : comment le SCOTERS peut-il appréhender cette problématique ?

ELEMENTS DE PROSPECTIVE

La discussion montre la volonté des élus de s'inscrire dans un schéma de développement plus équilibré du territoire à l'échelle du SCOTERS. La logique de concentration des activités / équipements / services à Strasbourg est questionnée. L'intercommunalité souhaite travailler à un équilibre bassin de vie / bassin d'emplois à son échelle.

Si les bourgs centres, qui concentrent équipements et services, sont structurants à l'échelle du SCOTERS, les élus soulignent l'importance d'avoir un maillage fin du territoire, avec des centralités relais, notamment pour les services.

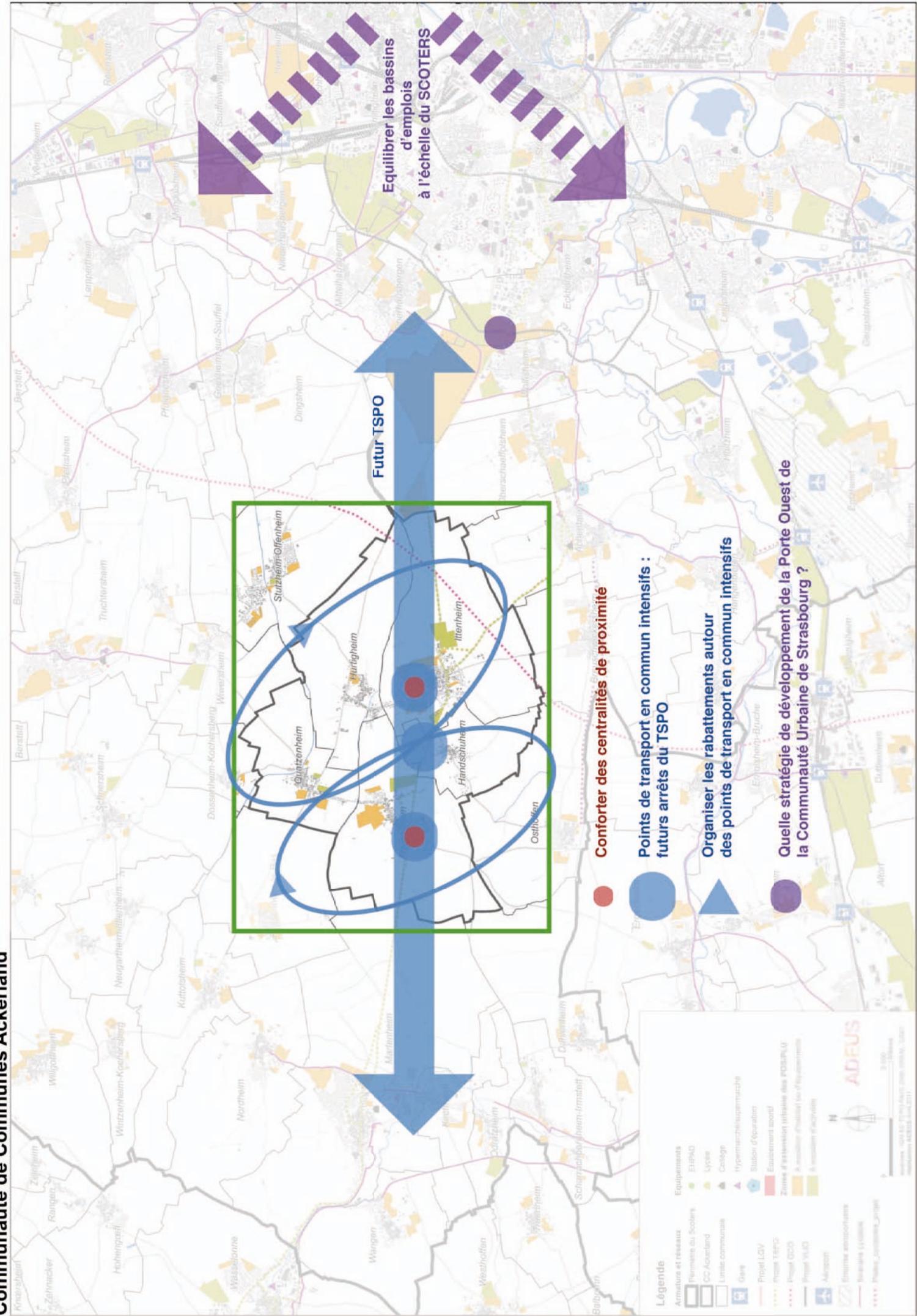
Les élus font également part de leurs interrogations concernant le Grand Contournement Ouest : quel impact sur le territoire ? Quelles conséquences sur le plan de la circulation, de la consommation de terres agricoles, du développement des communes qui se trouvent à proximité ? Cette question se pose tout particulièrement puisque le projet prévoit un échangeur au niveau de la RN4, à l'est d'Ittenheim. Le GCO est un Projet d'Intérêt Général porté par l'Etat. Il est à ce titre repris et inscrit dans le SCOTERS, comme projet routier nécessaire au développement de la région de Strasbourg. Le SCOTERS n'a néanmoins pas de prise directe sur le projet lui-même, même si plusieurs orientations permettent de garantir une cohérence entre le projet et les orientations du document. Dans ce cadre, le SCOTERS mentionne que :

- la réalisation du GCO ne doit pas conduire à augmenter globalement la capacité routière automobile vers Strasbourg ;
- le nombre d'échangeur est limité à 2 ;
- l'insertion paysagère devra être particulièrement soignée, notamment par rapport à l'impact visuel et sonore du tracé et aux continuités viaires et écologique.

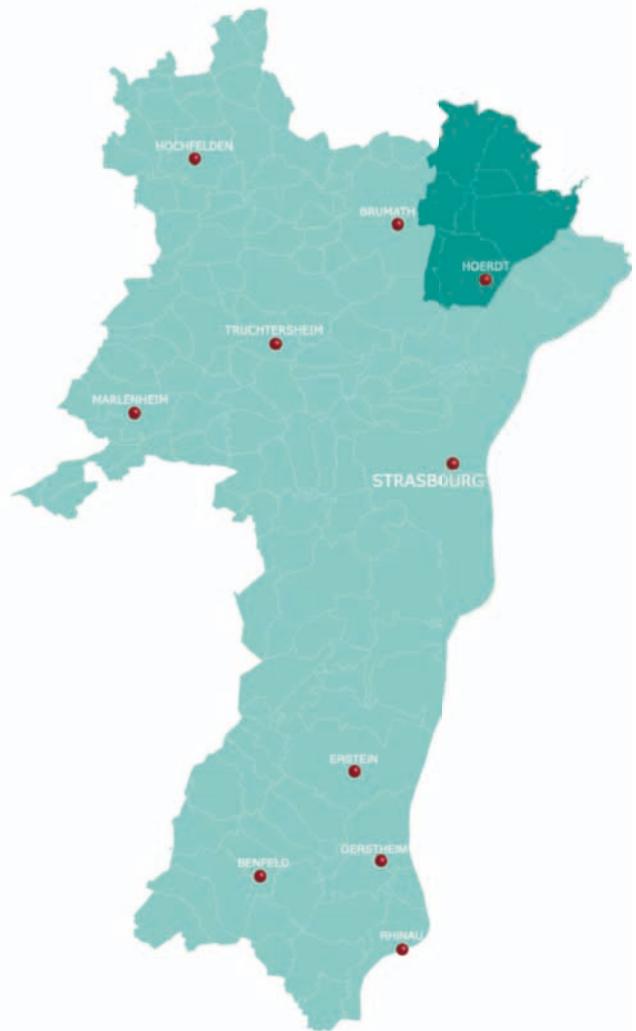
La question de l'articulation du GCO avec le TSPO, la VLIO, le développement de la porte ouest de la CUS et des communes situées à proximité des échangeurs... sont posées et devront faire l'objet d'un travail partenarial spécifique.

Les élus s'interrogent enfin sur le positionnement de la CUS par rapport à la porte ouest de son territoire. Quelle stratégie de développement de ce secteur ? Quelle concrétisation du pôle d'emplois et de services prévu par le SCOTERS à Eckbolsheim, et surtout, à terme, quel impact sur les territoires voisins, notamment en termes de demandes de logements, de services... ?

Communauté de Communes Ackerland



Communauté de communes de la Basse-Zorn



PROJET DE TERRITOIRE : Quelle adaptation de l'armature urbaine sur le territoire ? Quelle prise en compte des spécificités du territoire ?

Développement et spécificités de ce bassin de vie

L'intercommunalité est constituée de communes de tailles quasiment équivalentes, qui forment un bassin de vie équilibré (population / emplois / équipements / services), structuré autour de plusieurs centralités. Cette spécificité doit, pour les élus, être davantage prise en compte dans le document. Si Hoerdt possède le statut de bourg centre, la commune de Weyersheim, de taille presque équivalente, joue un rôle important dans ce bassin de vie, notamment au niveau économique. Dans ce domaine, le fonctionnement réel de ce territoire correspond plutôt à une centralité bipolaire : Hoerdt – Weyersheim, qui n'est pas traduite dans le SCOTERS

L'armature urbaine

La notion de commune « bien/mal desservie » par les transports en commun est questionnée par les élus. Cette définition leur apparaît trop déconnectée de la réalité du terrain. Le territoire possède en effet 3 gares, qui permettent aisément de desservir les autres communes de l'intercommunalité. Ainsi, la commune de Weitbruch est située à seulement 4 km de la gare de Kurtzenhouse, les communes de Guedertheim et Bietlenheim respectivement à 4 km et 1 km de la gare de Weyersheim et la commune de Guedertheim à 4 km de la gare de Hoerdt, ce qui fait de la Communauté de communes un territoire bénéficiant d'une desserte de qualité vers Strasbourg et Haguenau. Le réseau 67 vient de plus compléter et renforcer cette offre.

L'importance d'organiser des rabattements efficaces vers les gares est soulignée par les élus. Ceci-renvoie directement à la question de la mise en œuvre des orientations du document. L'articulation urbanisme/transport en commun, au delà de « permettre » le développement dans les communes bénéficiant d'une desserte en transport en commun, doit aussi créer les conditions efficaces de l'utilisation de ces réseaux alternatifs à l'usage de la voiture.

L'intercommunalité mène depuis 2 ans, en partenariat avec de nombreux acteurs (Groupement d'intérêt économique, dirigeants d'entreprises, communes de Hoerdt et Weyersheim, Conseils régional et général, CCI, ADEME, CRAM...) une démarche importante et innovante pour la mise en place d'un Plan de Déplacement Inter-Entreprises (PDIE), le premier hors de la Communauté Urbaine de Strasbourg. Le Parc d'activités du Ried et la zone d'activités de Weyersheim, principaux pôles d'emplois de l'intercommunalité, accueillent près de 150 entreprises et 3 000 salariés, dont 90 % viennent quotidiennement en voiture. L'objectif de cet outil est d'optimiser les déplacements des salariés et de favoriser les modes de déplacement alternatifs à l'automobile à l'intérieur du bassin d'emplois de l'intercommunalité. Avec une offre *ter* de grande qualité, le dernier kilomètre est souvent décisif, d'où l'enjeu d'une bonne coordination avec le réseau 67 et l'offre de déplacement en « modes doux ».

Les élus soulignent également la difficulté d'organiser le territoire et son développement en anticipant les changements de comportement des ménages. La densification des villages et des bourgs est un enjeu important, mais le changement de comportement des ménages, qui s'inscrit dans un temps plus long (bi-motorisation de nombreux ménages), pose de nombreux problèmes au quotidien.

Le développement de l'habitat

Les perspectives de développement en logements apparaissent trop importantes pour les élus, dans un espace contraint déjà fortement dense à l'échelle du département et de l'Alsace (Objectifs de 160 logements/an pour l'intercommunalité, de 50 à 60 logements/an pour les communes d'Hoerdt, Gries, Kurtzenhouse et Weyersheim et de 10 logements/an environ pour les trois autres communes, proposés dans le cadre de la rencontre intercommunale de l'habitat en 2009). Le développement de l'habitat doit, pour les élus, être partagé et porté par toutes les communes, ce qui est possible en organisant efficacement les rabattements (plan des circulations douces...). La question du développement des petites communes est également posée : comment gérer la reconversion des corps de ferme, le rythme de développement induit par ces opérations etc. ?

Le développement économique

Weyersheim est un pôle de développement économique de l'intercommunalité, qui n'a pas été pris en compte au moment de l'élaboration du SCOTERS. La commune compte 500 emplois et bénéficie d'une très bonne desserte ferrée, routière (autoroute) et en bus (Réseau 67). Son développement est aujourd'hui totalement bloqué (agrandissement possible de 3 à 5ha maximum) puisque le site de développement économique a été choisi à Hoerdt. Comment le SCOTERS peut-il intégrer cette zone de développement économique ?

La stratégie économique du territoire se fait principalement par le développement de Zones d'Activités proches des centres urbains (mais pas intégrées) et bien desservies en modes doux, sans nécessairement chercher à maintenir l'activité économique dans le tissu urbain. La spécialisation de ces zones a été réfléchie en amont et mise en œuvre : artisanat, transports, logistique etc.

Les élus n'identifient pas de problèmes spécifiques par rapport à l'activité commerciale. En effet, les zones d'activités économique sont restées majoritairement à vocation industrielle ou artisanale et ne se sont pas ouvertes trop brutalement au commerce. Ainsi, le phénomène des galeries commerciales en périphérie ne s'est pas trop développé. Les centres bourgs et de villages reste animés par un commerce de proximité jugé satisfaisant et intégré.

Les élus soulignent cependant la nécessité d'un Document d'Aménagement Commercial. La zone de Vendenheim est vue comme un problème majeur par rapport aux déplacements, qui se font essentiellement en voiture, et aux émissions de GES que cela induit.

Hypothèses fondatrices du SCOTERS : quel scénario démographique et économique aujourd’hui ?

Les élus s'interrogent sur le scénario économique qui sous tend le SCOTERS. Quelle a été la prise en compte du contexte économique à l'époque ? Les hypothèses qui fondent aujourd'hui le SCOTERS sont-elles principalement tirées d'un scénario industriel en croissance ? Ce scénario est-il toujours valable ? Quelle stratégie de développement mettre en place dans un contexte économique mondial ? Quelles sont les marges de manœuvre du SCOTERS dans l'organisation du développement économique ? L'approche du développement économique par le SCOTERS se fait aujourd'hui essentiellement par une entrée foncière. Le document hiérarchise et encadre la superficie des zones de développement, dans un souci d'optimisation de la consommation du foncier. Le SCOTERS a néanmoins d'autres leviers d'action importants dans ce domaine, liés au cadre de vie, à la cohésion sociale, au développement du numérique, à l'efficacité des déplacements ...

ASPECTS REGLEMENTAIRES

La discussion n'a pas soulevé de points particuliers.

MISE EN ŒUVRE DU PROJET – COORDINATION DES POLITIQUES PUBLIQUES ET DES ACTEURS

Perspectives d'évolutions du site de l'EPSAN en lien avec la stratégie de développement de la CUS

L'ancien site de l'EPSAN, aujourd'hui vide, est encore concerné par un périmètre SEVESO, qui n'est plus justifié suite à la fermeture de la raffinerie de Reichstett. L'objectif pour l'intercommunalité est d'obtenir, dans un premier temps, la levée du périmètre pour pouvoir entamer une réflexion sur l'avenir du site. A ce stade, aucune réflexion n'est engagée en lien avec la CUS, ce qui sera néanmoins nécessaire. L'intercommunalité travaille avec les maires des communes voisines dans la CUS, mais n'a jamais ouvert de discussion directement avec la Communauté urbaine. Le Syndicat mixte pourrait constituer un relais efficace dans ces réflexions.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme

La question de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme est évoquée et apparaît indispensable aux élus pour créer des conditions de travail claires et efficaces.

Trame Verte et Bleue : quelle méthode d'élaboration ?

Les élus s'interrogent sur la méthode d'élaboration qui a été mise en place pour la Trame Verte et Bleue régionale aujourd'hui intégrée dans le SCOTERS. Quelle cohérence de cette trame avec la réalité du terrain ? Des relevés de terrain ont-il été réalisés à l'époque et ce document a-t-il été partagé par les élus ? L'élaboration du Schéma Régional de Cohérence Ecologique permettra de réactualiser cette trame. Il s'agira néanmoins d'ouvrir cette discussion avec les élus pour s'assurer de sa cohérence et des modalités de sa mise en œuvre à l'échelle de chacun des territoires du SCOTERS.

Gestion des risques : le problème des coulées d'eau boueuses

Une étude a été lancée en lien avec le Département et l'Agence de bassin Rhin Meuse. Mais dans la réalisation des ouvrages, les communes se retrouvent souvent seules.

ELEMENTS DE PROSPECTIVE

Urbanisme agricole : comment intégrer cette problématique ?

La question de l'urbanisme agricole est largement évoquée lors des débats. Les élus déplorent l'éparpillement des sorties d'exploitation sur leur territoire. Comment mieux les organiser ? La Chambre d'agriculture a demandé le regroupement des zones, mais en pratique la première sortie occupe souvent la totalité de la zone prévue, ce qui pose de nombreux problèmes pour gérer les sorties suivantes. Quels outils peut-on mettre en œuvre ?

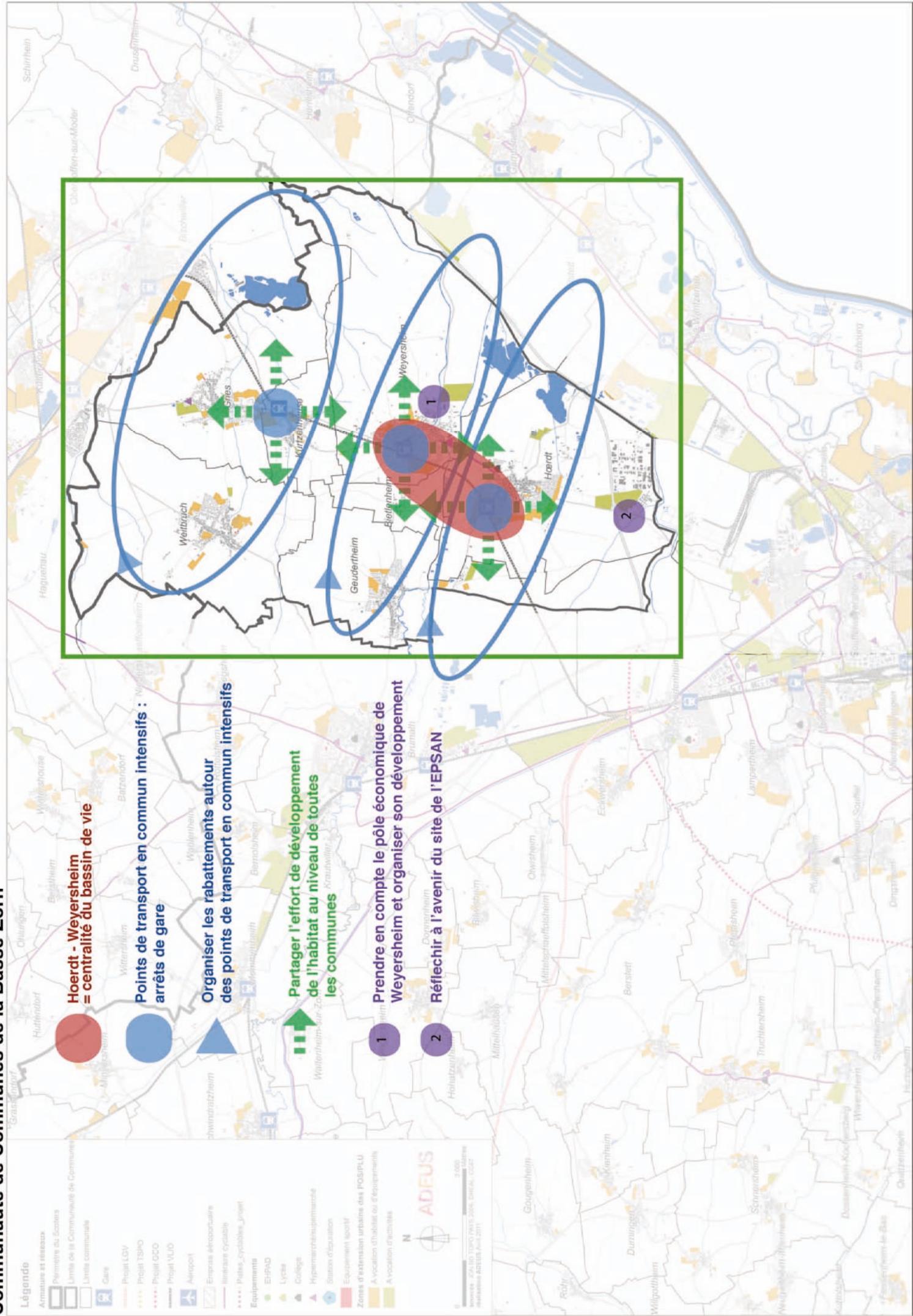
L'aménagement numérique

La desserte en numérique est identifiée par les élus comme un sujet primordial pour le développement économique du territoire. Comment assurer une desserte très haut débit dans les zones d'activités pour les rendre plus attractives ?

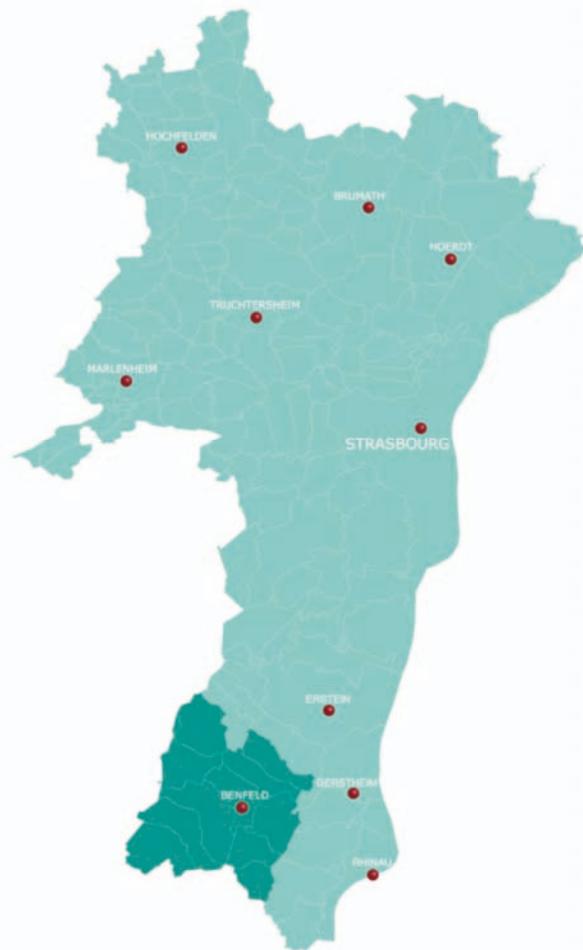
Le vieillissement de la population

Le vieillissement de la population est également une préoccupation forte des élus. L'intercommunalité connaît tout particulièrement ce phénomène et est très mal pourvue en structures d'accueil spécialisées. Une réflexion devrait s'ouvrir à l'échelle du SCOTERS sur cette problématique.

Communauté de Communes de la Basse-Zorn



Communauté de communes de Benfeld et environs



PROJET DE TERRITOIRE : Quelle adaptation de l'armature urbaine sur le territoire ? Quels place et rôle des communes dans cette armature ?

L'intercommunalité est constituée de petites et moyennes communes, organisées autour de la commune de Benfeld (5200 habitants), qui joue le rôle de centralité de proximité. Très attractif sur le plan résidentiel, l'enjeu majeur pour ce territoire est d'attirer des activités économiques et développer ainsi son bassin d'emplois.

L'armature urbaine

L'armature urbaine est jugée nécessaire par les élus pour organiser et hiérarchiser le développement du territoire. La définition de commune « bien/mal desservie » par les transports en commun, telle qu'elle est proposée dans le SCOTERS, est néanmoins au cœur du débat. Plusieurs éléments sont abordés à ce sujet.

- La définition de la qualité de la desserte en fonction de la seule présence d'une gare ou non sur le ban communal est jugée trop réductrice et trop loin de la réalité du terrain. Comment améliorer cette définition et y intégrer d'autres critères ? Les exemples évoqués sont nombreux. La commune de Kertzfeld est située à environ 2 kilomètres de la gare de Benfeld, distance probablement équivalente à celle reliant certains quartiers de Benfeld à la gare. Pour l'intercommunalité, cette définition doit être complétée en fonction de la distance à la gare, de la qualité des rabattements vers ces points (tout en minimisant les nuisances liées aux traversées des communes), des capacités et des conditions de stationnements etc. La Communauté de Communes a mis en place un Schéma intercommunal de réalisation des parcours cyclables, à des fins de loisirs, mais aussi utilitaires et a organisé un Transport A la Demande (TAD) inter-territoriaux, en lien avec les Communautés de Communes du Rhin et du Pays d'Erstein. La structuration des rabattements est un point essentiel, qui doit être davantage pris en compte.

- La définition de la qualité de la desserte par rapport au seul bassin d'emplois strasbourgeois est questionnée par les élus. Comment prendre en compte les autres polarités et les autres bassins d'emplois ?

- *La question de la coordination des différents AOT est également soulevée, elle est au cœur du sujet.* Comment améliorer la complémentarité entre la desserte ferroviaire et les rabattements organisés par le réseau 67 ? La desserte de la gare d'Erstein et la ligne 263 illustrent bien l'importance d'un système coordonné puisque « les bus y circulent majoritairement à vide ».

Par ailleurs, les élus soulignent l'importance des modes de vie des ménages et la nécessité de coupler à ce travail d'organisation du territoire, des actions de sensibilisation et de pédagogie sur ces questions.

Le développement de l'habitat

Le rythme de production de logements proposé par le SCOTERS paraît trop soutenu pour les élus. Comment le territoire peut-il supporter ce développement dans le respect de ses ressources ? Jusqu'où peut-il encore se développer ? Les élus soulignent que le simple maintien de la population à son niveau actuel implique la création d'un nombre important de logements (décohabitation, vieillissement, familles recomposées), parfois difficile à assumer pour les petites communes.

Les élus revendentiquent un effort de développement du logement porté par toutes les communes de l'armature urbaine. Il s'agit pour eux de partager la politique de l'habitat, tout en travaillant les formes d'un développement plus respectueux de la ressource foncière (dents creuses, renouvellement urbain...), notamment dans les petites communes.

La construction de logements aidés est évoquée comme un enjeu majeur, qui doit être assumé par l'ensemble des communes et pas simplement, par le Bourg centre. Ceci d'autant que la question du logement des plus jeunes ou des plus âgés concerne toutes les communes. Les élus s'interrogent à ce titre sur la santé financière des bailleurs sociaux et sur leur pérennité à moyen/long terme.

Enfin, l'échelle de l'année pour évaluer le développement de l'habitat est questionnée et renvoie à la question du « bon pas de temps », ou de la bonne période (3 ans, 6 ans...) pour suivre le rythme de développement des communes.

Le développement économique

Le territoire de l'intercommunalité est aujourd'hui attractif sur le plan résidentiel, grâce à une offre foncière à prix encore abordable. Les élus souhaitent accompagner ce développement démographique par un développement économique plus soutenu : il s'agit de poursuivre le développement économique porté notamment par le Parc d'activités des Nations. L'objectif est d'équilibrer le bassin de vie et réduire l'explosion des déplacements pendulaires vers Strasbourg et leurs conséquences diverses sur le territoire. Il s'agit notamment pour l'intercommunalité de prévenir une éventuelle crise énergétique ou à tout le moins de participer à la réduction de la dépense énergétique des ménages liée aux déplacements, en confortant le bassin d'emplois de son territoire.

Les élus reconnaissent cependant la difficulté à organiser une stratégie de développement économique, ce qui renvoie à la question de l'ingénierie publique disponible pour accompagner les petites/moyennes communes : comment offrir un cadre attractif et attirer les activités économiques, quelle stratégie de développement mettre en place, quel devenir de la friche de la papeterie de Kogenheim par exemple ?

Le site de développement économique intercommunal a été choisi à Sand, dans le prolongement du Parc des Nations intercommunal situé sur le ban de Benfeld. Une zone de 8 ha est prévue par le futur PLU de la commune, qui pourra s'étendre par la suite vers Benfeld (coté ouest). Les élus s'interrogent sur l'obligation d'inscrire les 20 ha proposés par le SCOTERS pour les sites de développement intercommunaux, ce qui questionne la lisibilité des orientations du SCOTERS : ces zones de développement restent des possibilités et non des obligations. Ceci pose également la question des objectifs chiffrés de consommation foncière : comment faire pour qu'ils ne deviennent pas systématiquement des droits de tirage, et restent corrélés aux besoins réels des communes ? La question de la gouvernance des orientations du SCOTERS et de l'échelle de définition des objectifs de développement est là au cœur du sujet.

La question de la PDA de Kogenheim est largement abordée lors de la discussion. Dans le contexte de révision de son PLU, la commune s'interroge sur l'avenir de ce site. Kogenheim bénéficie d'un environnement naturel de qualité, au sein d'une zone écologique majeure. Le site retenu pour la PDA est situé dans sa quasi totalité en secteur inondable, et est concerné par de nombreuses protections environnementales : ZNIEFF, Natura 2000... Les élus évoquent la possibilité d'un abandon de ce projet de plateforme.

Plusieurs points sont évoqués :

- les contraintes environnementales très fortes ;
- le site est déconnecté du centre bourg, ce qui engendrerait des couts de viabilisation importants ;
- la proximité avec le site de Dambach-la-Ville ;
- la difficulté à élaborer un projet économique. La commune et l'intercommunalité s'interrogent aujourd'hui sur la pertinence de ce site pour le développement économique et sur les possibilités de sa mise en valeur : quelle réalité économique et quel projet de développement mettre en œuvre ?

A plus petite échelle, la possibilité d'inscrire une petite zone de développement économique de 3h à 5 ha doit être maintenue. Les élus souhaitent pouvoir décider de l'opportunité d'inscrire ou non cet espace dans leurs documents d'urbanisme.

Concernant les implantations commerciales, les orientations actuelles du SCOTERS relatives au commerce ne font pas spécifiquement débat. Les élus notent une demande croissante de commerces de proximité par les habitants, tout en étant conscients des difficultés réelles de « survie » de ces petits commerces (Superette à Kogenheim...). Les questions de commerces de proximité, de déplacements en transport en commun... devront être des éléments clés de la réflexion sur le DAC.

ASPECTS REGLEMENTAIRES

L'urbanisme agricole : comment le SCOTERS peut-il intégrer cette problématique ?

L'urbanisme agricole est une vraie préoccupation pour les élus, qui déplorent le mitage entraîné par les sorties d'exploitation. Quels outils peuvent-ils mettre en œuvre, comment limiter ce phénomène ? Comment le SCOTERS peut-il approcher cette problématique ?

Les fermes photovoltaïques : comment prendre en compte cette nouvelle activité économique ?

La question des parcs photovoltaïques au sol est un sujet dont pourrait se saisir le SCOTERS. La problématique n'est pas majeure en Alsace, mais le SCOTERS pourrait anticiper de futurs conflits d'usage du sol.

MISE EN ŒUVRE DU PROJET – COORDINATION DES POLITIQUES PUBLIQUES ET DES ACTEURS

La Trame Verte et Bleue : quelles traductions et mise en œuvre concrètes ?

L'importante pour les territoires de s'inscrire dans une Trame verte et bleue cohérente à l'échelle de l'Alsace est reconnue. Les élus s'interrogent néanmoins sur la réalité de cette Trame élaborée à l'échelle régionale. Comment la mettre en œuvre à l'échelle de leur commune ? Quels outils / moyens pour contribuer à son maintien ou sa restructuration ? Comment assurer une continuité écologique en milieu urbain par exemple ?

La mise en compatibilité : une question importante

La question de la mise en compatibilité des documents d'urbanismes communaux avec le SCOTERS est abordée. Les élus reconnaissent l'importance et l'enjeu de ce travail pour créer les conditions d'une véritable mise en œuvre du projet de territoire sur la base d'orientations claires et efficaces.

Les infrastructures de transport : comment organiser la complémentarité entre planification et mise en œuvre ?

L'axe routier Est-Ouest

La question de la mise en œuvre des orientations du SCOTERS est évoquée, notamment au niveau de l'axe routier entre Lahr et le Piémont des Vosges, qui figure au titre du SCOTERS comme « liaison à promouvoir ». Le Département a étudié la faisabilité technique et financière de cette liaison et rend un avis défavorable au projet. Néanmoins, les élus souhaitent que le principe de cette infrastructure soit également questionné sous l'angle du bénéfice en terme de fonctionnement du territoire avant d'envisager toute réponse définitive quant à sa faisabilité.

L'axe de Transport en Commun nord-sud, le long du Rhin

Cet axe de transport en commun nord-sud, reliant la Communauté de Communes du Rhin à la Communauté Urbaine de Strasbourg est également important pour l'intercommunalité. Sa réalisation permettrait de limiter le trafic qui est dévié vers la RD 1083 et vers les points de transport en commun de l'intercommunalité.

La desserte en communication numérique : comment s'organiser ?

La desserte en communication numérique est un enjeu important pour les territoires et une condition du développement, non seulement économique, mais aussi résidentiel. « Kogenheim est une commune bien desservie par les transports en commun et mal desservie par le numérique, ce qui est un paradoxe, même pour le développement de l'habitat. » Face à cet enjeu, la lisibilité de la politique de développement numérique interroge les élus : comment le SCOTERS peut-il s'articuler avec le SDTAN (Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique) et surtout comment mettre ensuite en œuvre ces orientations, avec quels financements, quels partenaires ?

Kogenheim souffre d'une vraie fracture numérique. Le Wi-Max n'est pas une solution satisfaisante, et les coûts engendrés sont très élevés (1000 euros/mois pour la société Forgiarini). Cette solution temporaire, installée par le Conseil général, n'a jamais donné satisfaction. On peut noter que de nombreuses autres communes souffrent d'un débit peu rapide (variant de 512 à 1Mo) : Matzenheim, Rossfeld, Witternheim etc. A l'opposé, l'entrée de la zone intercommunale du Parc des Nations est équipée pour recevoir du très haut débit (Alsace Connexia).

ELEMENTS DE PROSPECTIVE

La discussion montre la volonté des élus de s'inscrire dans un schéma de développement plus équilibré du territoire à l'échelle du SCOTERS. La logique de concentration des activités / équipements / services à Strasbourg est questionnée, notamment au regard des questions de mobilité, en lien avec une éventuelle crise énergétique ou avec la nécessité de réduire les dépenses énergétiques des ménages. L'intercommunalité souhaite développer son bassin d'emplois, tout en reconnaissant la difficulté à élaborer une stratégie de développement économique (Cf. ci-dessus).

Communauté de Communes de Benfeld et Environs

Légende

- Armature et réseaux
 - Perimètre du SCOTERS
 - Limite de la Communauté de Communes
 - Limite communale
- Gare
- Aéroport
- Empreinte aéroportuaire
- Projet TSPO
- Projet GCO
- Projet VLID
- Projet LGV
- Itinéraire cyclable
- Projets d'itinéraires cyclables
- Vergers de la CC

Equipements

- EHPAD
- Lycée
- Collège
- Hypermarché/supermarché
- Équipement sportif

Zones d'extension urbaine des POS/PLU

- Avocation d'habitat ou d'activités

Equipements

N

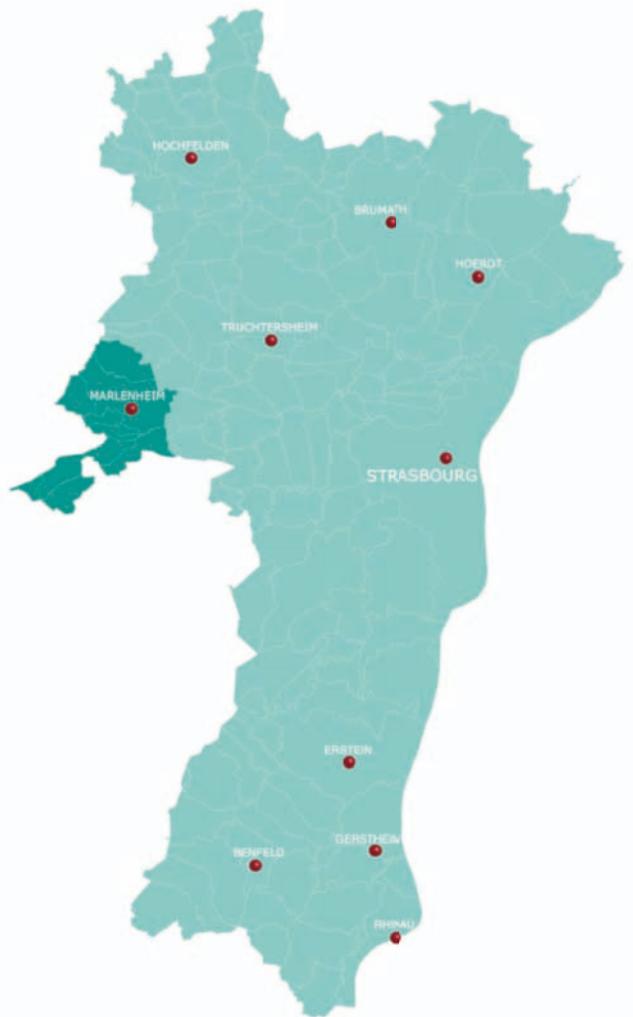
ADEUS

Source : IGN BD TOPO FRANCE 2000, réalisée par EAL, CG87

réalisation ADEUS Année 2011

3 000 Mètres

Communauté de communes de la Porte du Vignoble



PROJET DE TERRITOIRE : Quelle adaptation de l'armature urbaine sur le territoire ? Quels place et rôle des communes dans cette armature ?

L'intercommunalité (9807 habitants au total) est constituée de communes de petite taille, organisées autour de Marlenheim (3500 habitants en 2008), qui joue le rôle de centralité de proximité sur ce territoire. Le caractère rural du bassin de vie, la taille des communes, la proximité avec le SCoT de Saverne doivent, pour les élus, être davantage pris en compte dans le SCOTERS : comment tenir compte de ces spécificités concernant les objectifs de développement, l'accompagnement des communes dans leur stratégie etc. Cette question se pose d'autant plus que le TSPO viendra modifier le fonctionnement de cet espace et donnera à la commune de Marlenheim une nouvelle responsabilité dans le développement de son territoire.

L'armature urbaine

Concevoir et s'appuyer sur une armature urbaine est jugée nécessaire par les élus. Mais la notion de commune « bien / mal desservie » par les transports en commun est largement questionnée. Au delà de la terminologie utilisée qui fait débat, la définition de la desserte en fonction de la seule présence ou non d'une gare sur le ban communal apparaît trop déconnectée de la réalité. Comment peut-on faire évoluer cette définition et prendre en compte les temps de parcours nécessaires pour rejoindre les points d'arrêts ? Comment intégrer la question des rabattements organisés à partir et vers ces points ? Le cas du futur TSPO est particulièrement révélateur, puisque l'arrêt ouest de Marlenheim sera accessible à pied par les habitants de Wangen.

L'armature urbaine telle qu'elle est décrite dans le SCoT fonctionne à l' échelle de l'ensemble du territoire. Il serait important que le SCoT s' intéresse également à son impact et son effet à l'échelle des bassins de vie. Cette approche complémentaire, plus locale, permettrait de poser la question globale de l'offre de déplacement (voiture, bus, vélo et transport structurants comme la fer ou le futur TSPO). Dans cette optique, la possibilité de reprendre au niveau du SCOTERS les sites structurants tels que les « magistrales » du réseau cyclable, les parcs relais est discutée.

Le développement de l'habitat

La commune de Marlenheim a construit en moyenne, entre 2006 et 2010, 50,2 logements/an. Au total, 250 logements ont donc été produits en 5 ans. Des projets sont à l'étude pour les 5 prochaines années et devraient porter à 492 logements le nombre de logements produits sur 10 ans. Ces projections correspondent de très près aux objectifs du SCOTERS pour la commune de Marlenheim, qui doit, en tant que bourg centre, développer une offre résidentielle importante. Néanmoins, pour la commune, ce rythme de 50 logements/an correspond au « maximum supportable ». Le maire souhaite même infléchir cette dynamique. Le développement de la commune est géographiquement très contraint, par les coteaux, la zone d'activité... et ce rythme apparaît soutenu pour les élus. L'unique possibilité d'extension se situe vers Nordheim, mais la zone est déconnectée du village... L'intercommunalité revendique un développement de l'habitat partagé par toutes les communes, tout en étant consciente de la nécessité de rationaliser la consommation foncière. Il s'agit pour les plus petits villages de se développer en travaillant sur des formes plus vertueuses de l'urbanisation, en privilégiant le renouvellement urbain, le remplissage interstiel etc.

Cet état des lieux soulève des questions de fonds :

- Le rôle des bourgs centres, leur capacité réelle à assumer cette fonction ;
- L'ingénierie publique nécessaire à la production de logements : en effet, dans le cas de Marlenheim, la question de la vacance des logements et de la construction dans le tissu urbain est posée. Or on sait que ce type d'opération est plus complexe à réaliser que les opérations en extension urbaine.

Les élus s'interrogent également sur l'atteinte des objectifs de production de logements à l'échelle du SCOTERS (Le SCOTERS prévoit la construction de 40 000 logements entre 2006 et 2016, dont 13 000 hors Strasbourg et CUS) : les objectifs sont-ils remplis, dans quelles zones géographiques ... ? Le Syndicat mixte fournira des éléments chiffrés dans le cadre de l'évaluation, mais cette question renvoie à sa capacité à suivre les orientations du document (logements, consommation foncière...) au fil de l'eau, ce qui n'est aujourd'hui pas possible. Les communes ayant les données les plus à jour, les élus évoquent l'idée d'alimenter un tableau de bord permettant de suivre la situation des constructions. On rejoint ici les orientations prises par le groupe de travail « Foncier » qui, en septembre, devrait proposer la mise en place d'un outil de suivi au niveau des intercommunalités et des communes.

La répartition des objectifs de production de logements à l'année est théorique et difficile à tenir pour les plus petites communes. Le développement se fait en réalité en « dents de scie », avec des opérations plus conséquentes, économiquement rentables pour les opérateurs, suivies de « temps morts ». Comment prendre en compte cette réalité ? C'est la question du « bon pas de temps » permettant de suivre et jauger le développement urbain. Elle renvoie encore une fois à la capacité du Syndicat mixte à pouvoir suivre, de manière précise, la situation des communes et les projets réalisés.

Pour un territoire en frange de SCoT, l'intercommunalité s'interroge sur la cohérence des orientations du SCOTERS avec le SCoT de Saverne. Les communes voisines de l'intercommunalité, situées dans le SCoT de Saverne, et de taille équivalente, ont des objectifs de développement de l'habitat divisés par deux. Ces objectifs, plus modestes, ne sont-ils

pas plus appropriés pour l'intercommunalité ? En 2006, près de 40% des actifs de l'intercommunalité travaillait dans la CUS, et notamment à Strasbourg, ce qui fait de ce territoire, dans son fonctionnement, une partie intégrante du bassin de vie du SCOTERS. Comment le SCOTERS peut-il dès lors mieux adapter les objectifs de développement aux spécificités et à la diversité de chaque territoire ?

Les élus signalent par ailleurs que les prix du foncier actuels sont à l'origine de phénomènes contraires aux orientations du SCOTERS. Les gens s'éloignent de plus en plus de leur lieu de travail, avec les conséquences environnementales et sociales que cela peut entraîner : quels sont les leviers d'action pour tenter d'enrayer ces phénomènes ?

La Loi Scellier, et plus particulièrement les effets du zonage qu'elle entraîne, sont particulièrement mis en avant. Comment le faire évoluer ? Comment le SCOTERS, en tant qu'outil de cohérence territoriale, peut-il mettre les partenaires autour de la table pour rediscuter des effets de ce dispositif ?

Le développement économique

Au niveau du développement économique, les élus n'identifient pas de problèmes particuliers, mais plusieurs questionnements émergent concernant leur stratégie de développement. Une zone de 8 ha a été bloquée et acquise par Odratzheim pour la zone de développement intercommunale.

Malheureusement, dans le même temps, la fermeture de grand site industriel du secteur (Steelcase par exemple) pose la question de la réhabilitation des friches. La question est d'autant plus fortement posée qu'il y va du rayonnement du bourg centre, mais aussi de la gestion économe de l'espace. Une réhabilitation de site existant évite de nouvelles ouvertures à l'urbanisation. C'est donc une question de phasage, de stratégie de développement et de sa mise en œuvre qui est posée.

Au niveau des communes, plusieurs d'entre elles ont supprimé dans leur PLU les petites zones UX, ou les ont fortement réduites (simplement pour permettre l'agrandissement des entreprises existantes). Elles ont donc joué la carte de l'intercommunalité, au delà des possibilités réglementaires offertes par le SCOTERS, puisque celui-ci reconnaît à chaque commune la possibilité de développer un site de développement économique. Ce faisant, elles attendent donc la mise en œuvre de la stratégie économique intercommunale, et dans ce contexte d'attente, la question de maintenir un petit site de développement communal ressurgit.

Le SCOTERS offre un cadre de développement et des possibilités pour les élus, qui peuvent se saisir de ces opportunités, mais ont des difficultés à élaborer une véritable stratégie de développement. Ceci pose la question de l'accompagnement de l'intercommunalité dans ses réflexions et renvoie plus généralement à la capacité du SCOTERS à dépasser l'approche du développement économique par la seule entrée foncière (surfaces des zones économiques), pour élaborer une véritable stratégie économique.

La question plus spécifique du commerce est également mise en avant. L'expérience de Marlenheim notamment quant aux impacts de galeries commerciales ouvertes en périphérie est soulignée. La possibilité d'un DAC pour le SCOTERS est abordée ; Le Maire de Marlenheim participe au groupe de travail « économie » du SCOTERS.

ASPECTS REGLEMENTAIRES

La question de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

La question de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme communaux avec le SCOTERS est posée. Les élus reconnaissent l'importance et l'enjeu de ce travail pour créer des conditions de travail claires et efficaces, mais également pour limiter le risque juridique. Pour mémoire, le code de l'urbanisme prévoit que les POS ou PLU avaient un délai de 3 ans pour se mettre en compatibilité avec le SCOTERS suite à son approbation. Finalement suite aux analyses de compatibilité, peu de procédures ont réellement été engagées à l'échelle du territoire du SCOTERS. Cela pose question, notamment parce que les POS/ PLU antérieurs aux SCOTERS donnent le sentiment de « droit acquis » et ainsi perturbent la mise en œuvre du SCOTERS. La difficulté est particulièrement visible lors de projets d'urbanisation de zones IINA/IIAU ou INA/ IAU.

L'urbanisme agricole

La question des sorties d'exploitation est largement évoquée. Comment mieux encadrer les sorties et éviter le mitage d'un territoire qui a longtemps été préservé de ce phénomène ? Le problème spécifique du logement des agriculteurs est soulevé. Les élus soulignent cependant qu'une étude récemment menée par la chambre d'agriculture et la DTT démontre que l'intégration paysagère d'un hangar et d'un logement d'habitation est souvent davantage réussie que celle du seul hangar.

Les périmètres AOC

La question des périmètres AOC recouvrant en partie le tissu urbain est un problème majeur pour l'intercommunalité. Le SCOTERS n'a pas réellement tenu compte de cette problématique et de la situation des communes, probablement du fait que l'intercommunalité a rejoint le périmètre du SCOTERS alors qu'il était déjà en cours d'élaboration. Aujourd'hui, l'interdiction de l'urbanisation au sein de ces périmètres repousse le développement en frange du secteur AOC, ce qui conduit à des incohérences urbaines regrettables... Là où l'urbanisation en dents creuses ou en renouvellement urbain est possible, le développement se fait en extension et de manière excentrée au village. Il est donc nécessaire de faire évoluer cette règle rapidement.

MISE EN ŒUVRE DU PROJET – COORDINATION DES POLITIQUES PUBLIQUES ET DES ACTEURS

La Trame verte et Bleue : comment travailler à sa mise en œuvre ?

La Trame Verte et Bleue est un sujet important pour les élus. Plusieurs points de discussion sont identifiés :

- *Comment assurer la gestion de la Trame verte et la pérennité des activités existantes ?* Le Maire de Dalenheim évoque la présence d'une carrière à chaux dans la zone à enjeux environnementaux multiples... Est-il possible, et si oui comment envisager le développement mesuré de ce site ? Le SCOTERS et la Région devraient se rapprocher sur ces questions, pour travailler efficacement à la mise en œuvre de la Trame Verte.
- *Comment travailler à la mise en œuvre concrète de cette trame*, comment identifier les outils appropriés pour protéger certains espaces ? La commune de Bergbieten souhaite par exemple protéger une forêt d'acacias, contre l'avancée du maïs, sans forcément cerner l'outil pertinent.

La desserte en communication numérique

La desserte en communication numérique est un enjeu important pour les territoires. Cependant, l'outil permettant d'imposer la desserte en TIC préalablement à l'ouverture à l'urbanisation apparaît trop « risqué » pour les élus. Le danger est de se retrouver dans des situations analogues à la définition de commune « bien/mal desservie » par les transports en commun et de bloquer certains projets de développement, sans pour autant maîtriser le déclenchement des financements.

ELEMENTS DE PROSPECTIVE

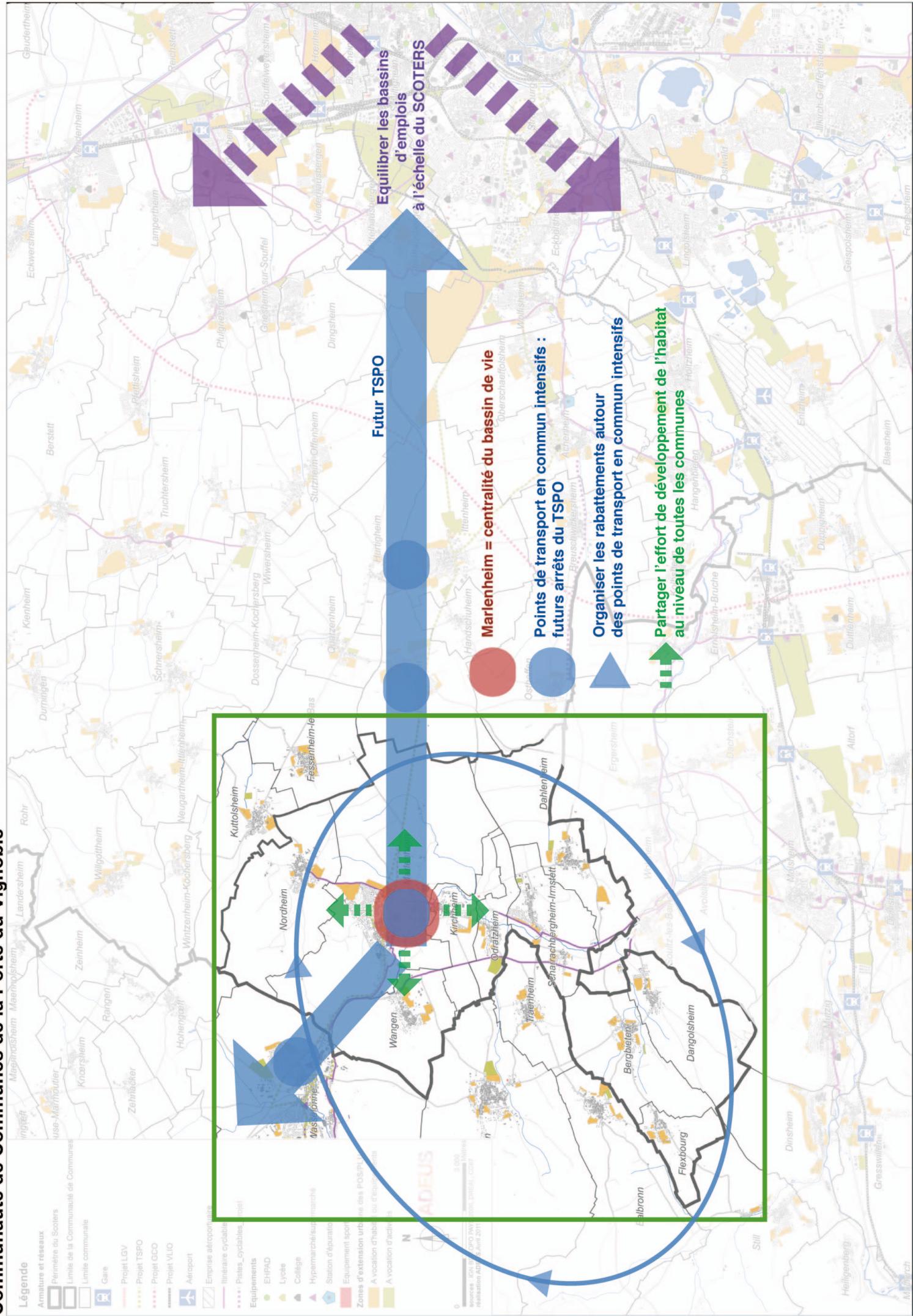
Quel positionnement du territoire par rapport à l'espace métropolitain ?

La discussion montre la volonté des élus de s'inscrire dans un schéma de développement plus équilibré du territoire à l'échelle du SCOTERS. La logique de concentration des activités/équipements/services à Strasbourg est questionnée. L'intercommunalité souhaite travailler à un équilibre bassin de vie / bassin d'emplois à son échelle.

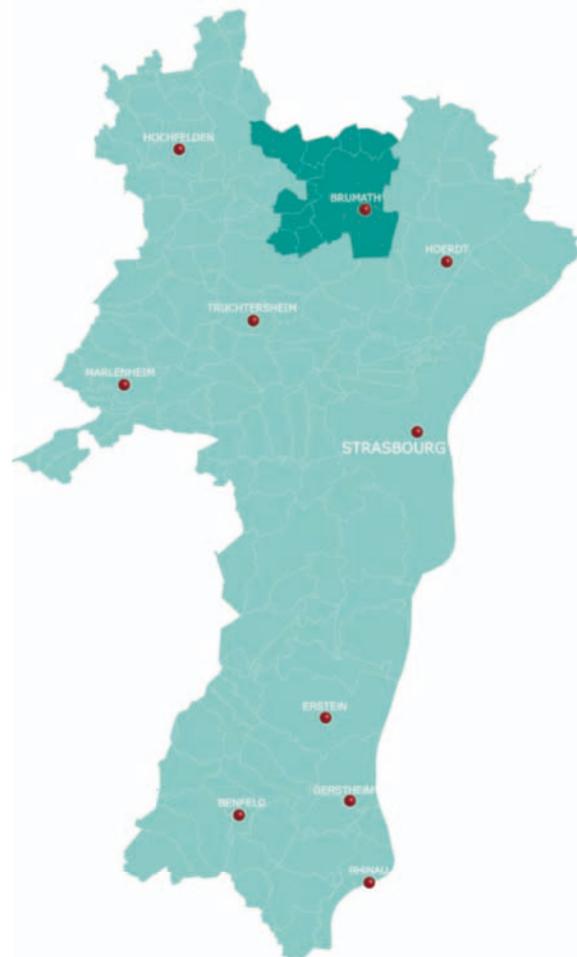
QUESTION OUVERTE

Dans le cadre de l'élaboration de son PLU, la commune de Wangen est engagée dans la mise en place d'une Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine. Plus généralement, la question de la préservation du patrimoine pourrait être davantage développée dans le SCOTERS. Actuellement le DOG indique « ... les documents d'urbanisme peuvent identifier les secteurs représentatifs d'une urbanisation traditionnelle, groupée et dense. (...) Le maintien d'une forme urbaine en rapport avec l'urbanisation traditionnelle ne doit toutefois pas faire obstacle à une architecture contemporaine ».

Communauté de Communes de la Porte du Vignoble



Communauté de communes de la Région de Brumath



PROJET DE TERRITOIRE

L'intercommunalité est organisée autour de la commune de Brumath, qui concentre équipements et services et constitue un des principaux pôles d'emplois au nord du SCOTERS. Brumath joue bien un rôle de centralité au niveau de ce bassin de vie (commerces, équipements, services publics...), même si la commune atteint tout juste les objectifs de production de logements, évalués par le SCOTERS à 90/100 logements par an. Cet objectif est donc jugé ambitieux par le bourg centre. Les autres communes du territoire, de plus petites tailles, sont partagées entre les bassins de vie de Brumath, Strasbourg, et celui de Haguenau.

En terme d'organisation du territoire, la nécessité de prévoir un développement différencié des communes, en fonction de leur niveau de centralité et de leur desserte en transport en commun est jugée nécessaire par les élus.

Néanmoins, l'approche du SCOTERS et la notion de « commune bien ou mal desservie par les transports en commun » est largement questionnée », pour plusieurs raisons :

- Cette approche ne considère que les transports en commun en site propre, sans prendre en compte, de manière plus fine, le fonctionnement des bassins de vie : comment les gens rejoindront-ils par exemple la PDA depuis les villages de la communauté de communes ?
- Elle n'aborde que la connexion à Strasbourg, sans tenir compte des bassins d'emplois voisins : quid du bassin d'Haguenau par exemple et quelle alternative à la voiture particulière pour s'y rendre ?

Si la nécessité d'une armature urbaine est partagée, les élus revendiquent cependant un effort de production du logement porté par toutes les communes ; L'objectif étant bien de calibrer différemment ce développement et de travailler à des formes d'habitat plus vertueuses en matière de consommation foncière.

Et demain, quelles perspectives pour le développement de l'intercommunalité avec la PDA ? Quels besoins généreront les 3000 emplois potentiels de la plateforme ? Les élus s'interrogent quant à l'impact de la plateforme sur le développement de l'intercommunalité et la manière dont ils l'organiseront. La réponse aux besoins générés par ce pôle d'emplois majeur nécessite là encore, pour les élus, un partage de l'effort de production du logement entre toutes les communes du territoire et pas seulement entre le bourg centre et Mommenheim (commune desservie par un transport en commun structurant).

Le « PLU intercommunal » est évoqué comme un outil intéressant pour plus de cohérence, mais il n'emporte pas à ce jour de consensus. La nécessité d'impliquer davantage l'intercommunalité sur les questions d'aménagement est néanmoins partagée par toutes les communes : on rejoint ici les orientations prises par le groupe foncier du SCOTERS, qui propose de mettre en place une gouvernance à l'échelle intercommunale en matière de consommation foncière. Les travaux menés par l'intercommunalité dans le cadre de l'élaboration de son projet de territoire ont fait émerger l'idée d'un observatoire du foncier à l'échelle de la communauté de commune. Un tel outil est aussi à rapprocher du travail du groupe foncier qui propose de fournir annuellement, aux intercommunalités, une carte d'identité de leur territoire. L'idée est de balayer, au travers de cet outil, un ensemble d'indicateurs en matière de démographie, d'habitat et de foncier et donc de fournir aux élus un outil d'aide à la décision.

Si les objectifs du SCOTERS en matière de rationalisation et d'optimisation de la consommation foncière sont partagés par les élus, les petites communes pointent les difficultés techniques qu'elles rencontrent pour gérer la reconversion des corps fermes, ou mener à bien des opérations de renouvellement urbain. Aborder le logement par extension urbaine semble plus facile, car cela permet de dimensionner la voirie, l'offre en stationnement etc. La question de l'ingénierie publique et du rôle de l'intercommunalité dans la mise à disposition de cette technicité est donc posée. Par ailleurs, les blocages fonciers dans certains territoires sont importants (réserves foncières constituées par les familles pour les enfants), ce qui empêche les possibilités de densification du tissu urbain à court terme et rend les mutations plus difficiles à anticiper : quelle réponse possible dans ce cas ?

D'un point de vue plus qualitatif, la nécessité de produire du logement diversifié, à destination de toutes les catégories de ménages est partagée. La question du logement des jeunes reste néanmoins difficile à traiter pour les communes. Le coût du logement, notamment pour les primo accédants, est un problème sur le territoire et cela a un impact direct sur les effectifs scolaires. Cette difficulté est à mettre en lien avec le prix du foncier, qui rend les opérations très chères.

Les besoins du territoire en logements aidés sont bien identifiés par les élus, et cet effort doit pour eux être mieux partagé entre les communes. Plusieurs difficultés sont néanmoins avancées :

- Le logement aidé reste victime d'une image négative dans certains villages ;
- Le seuil de 12 logements, à partir duquel une opération doit contribuer à la production de logements aidés dans le bourg centre, est souvent contourné à Brumath, avec des opérations situées juste en dessous de cette limite ;
- La mixité à l'échelle des opérations reste rare, ce qui est regrettable pour les élus, notamment à Brumath : les nouvelles opérations de logements comportent soit en totalité du logement aidé, soit n'en comprennent pas du tout.

La discussion traduit bien la nécessité d'affiner l'approche du SCOTERS au niveau des bassins de vie. La question des déplacements est largement abordée dans ce cadre :

- Comment améliorer les rabattements vers les gares ou les arrêts de bus ? La desserte du réseau 67 est peu cordonnée avec les trains et les bus restent trop peu utilisés, mise à part par les étudiants. Une meilleure complémentarité entre les opérateurs de transport doit être pensée et organisée.
- Quelle solution de transport proposer en interne à la communauté de communes, notamment à destination des jeunes (vers les équipements sportifs par exemple) et des personnes âgées ? Le transport à la demande est-il le seul outil possible, à quelle échelle et quel coût pour la collectivité ? Quel rabattement mettre en place vers la future PDA : un Plan de Déplacement Entreprise (PDE) est-il une solution pertinente, et là encore à quel coût ? Aujourd'hui, un système de transport à la demande a été proposé et permettrait de palier à certains besoins, notamment à l'intérieur du périmètre communautaire.

La question des déplacements est aussi abordée sous l'angle de la complémentarité CUS / Hors CUS. Certaines communes comme Olwisheim sont situées aux portes de la CUS et ne bénéficient que du réseau 67 (pas de desserte de la CTS, ni de la mise en place de bus vers les lycées de Strasbourg), alors que les besoins sont importants et quasi identiques à ceux d'une commune comme Eckwersheim.

En matière de développement économique, l'approche proposée par le SCOTERS fonctionne et fait donc peu débat. Les zones d'activités communales sont néanmoins abordées sous l'angle de la capacité des petites communes à continuer à les financer : de ce point de vue, les élus se posent la question de leur pertinence et de la nécessité de poursuivre sur ce modèle. La question de la place des activités économiques dans le tissu urbain est également abordée. Les élus reconnaissent l'enjeu, mais l'exercice est jugé complexe en dehors des activités tertiaires.

Si le cadre proposé par le SCOTERS en matière de développement économique fonctionne, le développement commercial est néanmoins au cœur des débats. Il constitue pour les élus un sujet clé, pour lequel le SCOTERS mérite d'être complété. La Communauté de Communes est très proche de la zone commerciale de Vendenheim, et les élus estiment en subir directement l'impact, notamment en ce qui concerne le commerce de proximité. Les commerces de proximité à Brumath sont quasi inexistant, en dehors des commerces de bouches et de superettes de proximité (Point Coop, Simply et deux magasins Norma). La question centrale est donc celle du bon équilibre entre les offres commerciales de grande surface et de proximité. Et ceci à l'échelle de SCOTERS (Zone de Vendenheim / Communauté de Communes de la Région de Brumath), comme à l'échelle des bassins de vie (offre commerciale discutée au sein de la Communauté de Communes par exemple). Ce travail doit permettre d'engager la réflexion entre les territoires voisins, CUS / Hors CUS par exemple, puisque l'intercommunalité a finalement peu de liens avec la CUS sur ces questions.

La question de l'échelle d'un futur DAC est également posée : quelle coordination / cohérence avec les autres territoires, pour ne pas créer de disparités réglementaires et potentiellement des déséquilibres ? La réflexion sur l'urbanisme commercial devra donc aussi se porter à l'échelle départementale, voire régionale.

En matière de développement économique, les TIC sont identifiés comme un sujet important, mais qui ne pose pas de problèmes particuliers sur le territoire. Il n'existe pas de zones d'ombre sur l'intercommunalité, et la future PDA prendra en compte cette composante.

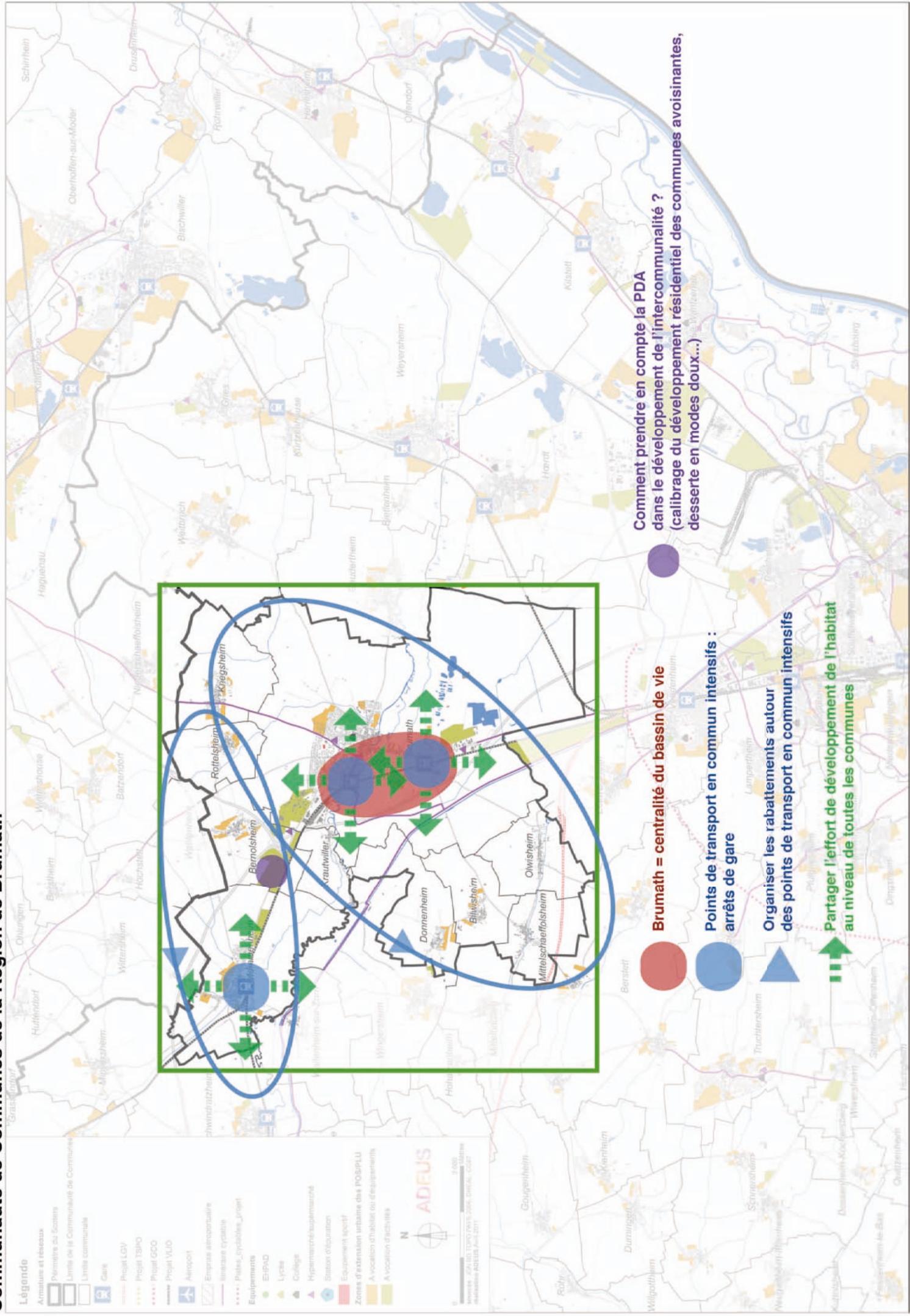
Enfin, les problématiques liées à l'environnement et aux paysages ont été questionnées sous plusieurs angles :

- La localisation et l'intégration paysagère des plateformes de recyclage et des nouvelles carrières : comment assurer un maillage équilibré de l'espace avec ces équipements, pour répondre aux besoins des différents territoires ? Comment assurer une bonne intégration paysagère des sites ? Cette réflexion devrait pouvoir s'engager à l'échelle du SCOTERS, plutôt que d'être traitée à l'échelle de chacune des intercommunalités.
- L'usage du sol par des technologies de type éoliennes ou panneaux photovoltaïques : cet usage doit être réfléchi de manière à respecter la qualité des paysages, la vocation agricole ou naturelle des sols...
- L'urbanisme agricole : le SCOTERS prévoit que les documents d'urbanisme ménagent des secteurs agricoles constructibles pour les sorties d'exploitations. Ces derniers doivent être compatibles avec les orientations du SCOTERS en matière de protection des paysages et de préservation de la trame verte

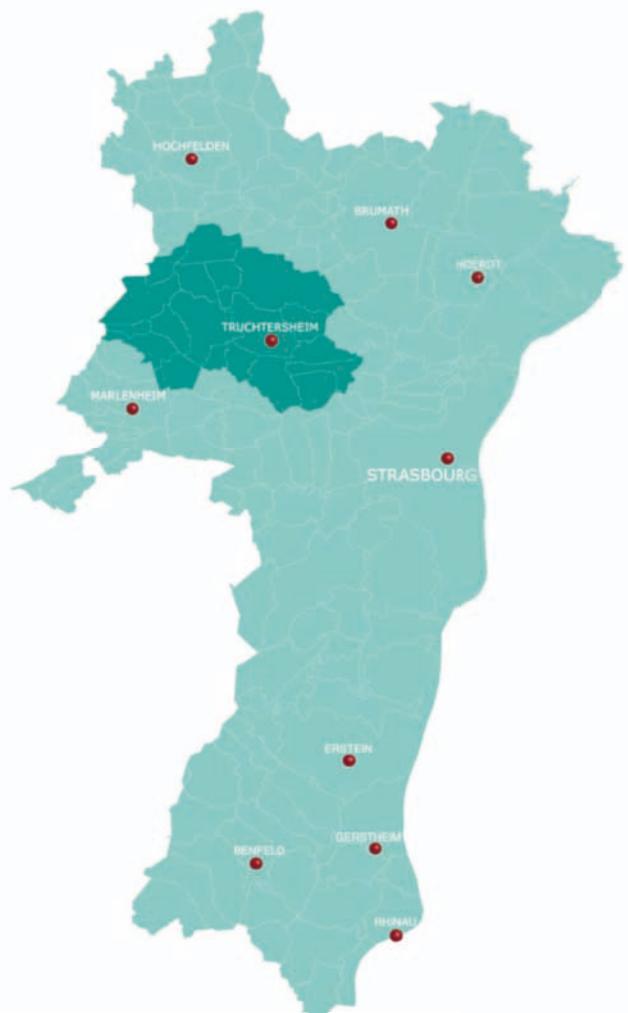
et bleue régionale. Ces orientations doivent pour les élus être mieux adaptées en fonction des spécificités des territoires. La préservation des lignes de crêtes est par exemple difficile dans la configuration du ban d'Olwisheim.

- Les zones inondables nécessitent une réglementation forte pour protéger les territoires et assurer une solidarité amont / aval.

Communauté de Communes de la Région de Brumath



Communauté de communes du Kochersberg



PROJET DE TERRITOIRE ET MISE EN ŒUVRE DES ORIENTATIONS DU SCOTERS : Quelle adaptation de l'armature urbaine sur le territoire ? Quel lien urbanisme / desserte en transport en commun ? Comment travailler efficacement la mise en œuvre des orientations du SCOTERS ?

Le territoire du Kochersberg est composé de petites et moyennes communes organisées autour de la commune de Truchtersheim (2900 habitants en 2008), qui joue un rôle de centralité de proximité. Le territoire n'est pas desservi par un axe de transport en commun structurant. La concrétisation d'une telle desserte est un défi majeur pour la Communauté de communes, qui souhaite répondre à la forte demande résidentielle qui s'exerce sur son territoire, tout en offrant une alternative aux déplacements automobiles vers Strasbourg, avec qui elle est très liée.

L'armature urbaine

Les élus partagent l'idée d'un développement urbain hiérarchisé et organisé en fonction de l'armature urbaine. Néanmoins, la définition de cette armature, la notion de commune « bien/mal desservie » par les transports en commun et l'articulation urbanisme/ transport sont au cœur du débat.

La commune de Truchtersheim, bourg centre du territoire, est considérée, du fait de son statut, comme une commune bien desservie par les transports en commun, ou plus exactement comme « ayant vocation à l'être ». Elle ne l'est en réalité pas beaucoup plus que les autres communes de l'intercommunalité, ce qui interroge les élus sur la lisibilité de cette définition. Pour les élus, l'approche cartographique explique bien ce ressenti : aucune commune de ce territoire ne bénéficie d'une gare, et celles localisées sur la même ligne du réseau 67 que Truchtersheim ne bénéficient pas du même traitement par rapport à la classification « bien/ mal desservie ».

Les élus soulignent également que cette définition n'a pas pris en compte l'évolution de la desserte des villages en bus, qui a doublé depuis l'approbation du SCOTERS. Le réseau 67 irrigue l'intercommunalité, ce qui rend obsolète, pour les élus, la notion de commune « mal desservie ». Rohr possède par exemple deux lignes de bus vers Saverne et Strasbourg et se situe à 6km d'Hochfelden, ce qui permet d'emprunter aisément le train. Le maire estime que sa commune bénéficie d'une desserte de qualité, qui devrait être prise en compte pour calibrer les objectifs de développement.

Au delà de la terminologie, qui fait débat, la définition de la desserte par rapport au seul pôle d'emplois strasbourgeois est trop restrictive pour l'intercommunalité. À Rohr par exemple, beaucoup d'actifs travaillent dans le périmètre de l'intercommunalité ou à proximité : Hochfelden, Saverne, Landersheim (Adidas)... Il est aujourd'hui nécessaire pour les élus de prendre en compte cette réalité et la complexité des rapports entre bassins d'emplois.

La discussion questionne également un des principe clé du SCOTERS, qui vise à organiser le territoire autour des transports en commun structurants : gares SNCF, arrêts du TSPO. Les élus s'interrogent sur cette approche, qui selon eux est à l'inverse d'un principe de réalité : pourquoi ne pas développer et organiser la desserte en transports en commun autour des points résidentiels existants ? Le territoire du Kochersberg est très attractif et s'est fortement développé ces dernières années. De nombreux habitants occupent aujourd'hui le territoire : comment prendre en compte cette réalité et articuler la desserte en transport en commun à ce bassin de vie ?

L'axe de Transport en Commun Truchtersheim – Communauté Urbaine de Strasbourg

La question de la mise en œuvre des orientations du SCOTERS est donc au cœur du débat. L'axe en transport en commun entre Truchtersheim et la Communauté Urbaine de Strasbourg, qui figure au titre du SCOTERS comme « principe de liaison en transport en commun à promouvoir », n'a pas connu d'avancée significative durant les 6 années d'application du document. Ce constat renvoie le Syndicat mixte et ses partenaires opérationnels à la nécessité de dépasser l'action de planifier et de travailler à la concrétisation des orientations du document.

Une réflexion vient néanmoins de s'engager, portée par les services du Département, à la demande de la Communauté de Communes. Un comité de pilotage s'est réuni une première fois. Il s'agira par la suite de poursuivre le travail avec l'ensemble des partenaires et le Syndicat mixte. Les solutions techniques étudiées par le Conseil général sont les suivantes :

- la création d'une liaison entre Strasbourg et Truchtersheim avec transport en site propre spécifique éventuellement doublée d'une piste cyclable avec une gare routière à Wiwersheim en face de la zone d'activité ou la création d'un premier couloir sous la forme d'une ramification du TSPO vers l'intercommunalité. Il doit permettre de desservir, à partir de Strasbourg, les communes de Stutzheim, Wiwersheim et idéalement Truchtersheim, ou d'organiser le cas échéant les rabattements vers le bourg centre ;
- la création d'un deuxième couloir de desserte par le réseau 67, permettant d'améliorer l'offre vers Berstett. L'idée d'un transport en commun en site propre dans la vallée du Rohrbach, sous la forme d'un «petit train», permettant de desservir Berstett (Rumersheim...) – Pfettisheim... est également évoquée.

Les élus soulignent par ailleurs que l'échelle de réflexion du SCOTERS est aujourd'hui trop restreinte par rapport aux problématiques de déplacement. Les bassins de vie se sont beaucoup élargis et les ménages s'éloignent de plus en plus loin du pôle d'emplois strasbourgeois. Les problèmes de congestion des axes routiers mériteraient d'être traités à plus

grande échelle.

Le développement de l'habitat

Les élus s'interrogent également sur le scénario démographique du SCOTERS. L'évolution de 0,8%/an est compréhensible à l'échelle du SCOTERS, mais dans les faits, ce principe, s'il est appliqué de façon homogène à chaque commune, est difficilement soutenable pour les plus petites d'entre elles (Augmentation équivalente à 2 habitants/an pour la commune de Rohr par exemple). Ceci renvoie à la définition à l'année des objectifs de production de logements, qui ne répond pas au fonctionnement des territoires ruraux. Ce rythme est théorique, or le développement des villages n'est pas linéaire et aucun lotisseur ne peut s'engager sur de toutes petites opérations.

Le travail en renouvellement urbain est également évoqué car il soulève de nombreuses difficultés pour les petits villages. Certaines réserves foncières sont en effet très théoriques et dépendent de nombreux paramètres : décès, successions... Ces réserves peuvent muter ensemble à tout moment et engendrer un développement urbain important, tout comme elles peuvent ne jamais évoluer.

La question de la complémentarité entre armature urbaine et territoires ruraux, sous l'angle de la production de logements est ici au cœur du sujet : quel rôle des toutes petites communes dans ces bassins de vie et par rapport à l'armature urbaine : « comment ne pas laisser mourir les communes de l'arrière Kochersberg ? ». Comment produire du logement dans les communes rurales et agricoles, quelles spécificités pour les opérations en fonction de l'armature urbaine ? Comment peut-on accompagner les communes dans ce développement ? La question de l'ingénierie publique est donc également posée.

¶

Le développement économique

La possibilité laissée aux élus de prévoir une petite zone de développement économique permettant d'accueillir le desserrement des activités est jugée utile. Néanmoins, les élus s'interrogent sur le décalage entre l'effort de rationalisation de la consommation foncière, demandé aux communes pour le développement de l'habitat (Zones de développement d'environ 2-3ha pour les toutes petites communes) et les possibilités importantes laissées aux élus pour les zones de développement économique (3-5ha inscrits dans le SCOTERS pour toutes les communes). Quelle optimisation de la ressource foncière pour l'activité ?

Gouvernance – Mise en œuvre

La répartition des objectifs de logements à l'échelle intercommunale semble une réponse pertinente aux élus pour dépasser les limites actuelles du document. Il est nécessaire pour eux d'arriver à une souplesse dans la mise en œuvre des orientations du document.

ASPECTS REGLEMENTAIRES

Aucun problème majeur n'a été identifié par l'intercommunalité jusqu'à présent. Néanmoins, le dispositif du SCOTERS est questionné par rapport aux coulées d'eaux boueuses que connaissent certaines communes : comment le SCOTERS peut-il intervenir dans la prise en compte de ce risque ?

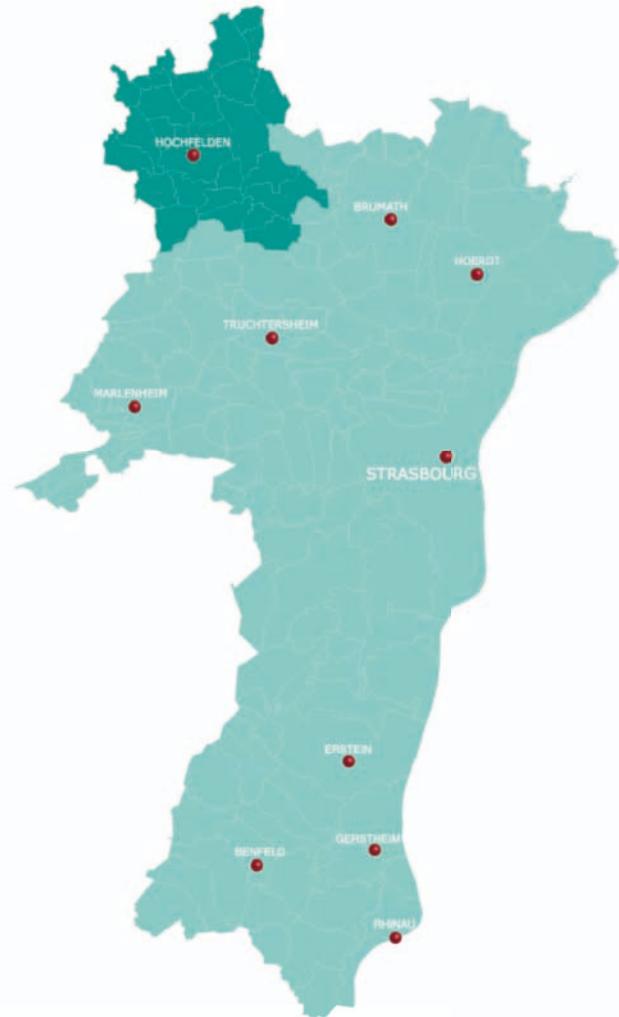
ELEMENTS DE PROSPECTIVE

Le travail sur la desserte des territoires en communication numérique est un enjeu d'avenir important, mais pour les élus, il relève davantage de la mise en œuvre : comment organiser et financer la desserte ? Cette problématique ne doit pas conduire à inscrire dans le document une règle de type « bien/mal desservie par le numérique », à l'image de la desserte en transport commun, au risque de bloquer de nombreux projets, sans solution possible à court terme.

DIVERS

La question de la production agricole a été également abordée. Comment peut-on favoriser une agriculture de proximité, développer le maraîchage et les circuits courts ? Le SCOTERS est-il en mesure d'appréhender cette question ? Enfin, le SAGEECE est évoqué par les élus comme un outil opérationnel efficace pour la mise en œuvre de la trame verte et bleue régionale, notamment le long de la Souffel.

Communauté de communes du Pays de la Zorn



PROJET DE TERRITOIRE : Quelle adaptation / évolution de l'armature urbaine sur le territoire ? Quels place et rôle des communes dans cette armature ?

Avec 26 communes, la Communauté de Communes du Pays de la Zorn est la plus grande intercommunalité du SCOTERS, en dehors de la Communauté Urbaine de Strasbourg. L'intercommunalité souhaite, dans ce cadre, travailler à la structuration de son territoire, et l'organiser autour de centralités / 'pôles relais', regroupant des petits équipements, services de proximité, structures d'accueil périscolaire... Comment peut-on prendre en compte cette volonté dans le document, notamment au travers de l'armature urbaine du SCOTERS ?

Par ailleurs, les communes d'Hochfelden (bourg centre du territoire) et de Schwindratzheim sont très liées dans leur fonctionnement territorial. Elles bénéficient toutes les deux d'une gare et leurs tissus urbains respectifs se rejoignent quasiment. La future maison des services de la Communauté de Communes, prévue sur le ban communal d'Hochfelden et à la limite de celui de Schwindratzheim, renforcera probablement le lien entre les communes, en créant un véritable lieu de centralité à cet endroit : Services administratifs de la Communauté de Communes, Centre Médicosocial du Conseil Général, Relais Assistantes Maternelles, locaux associatifs... Cette particularité est évoquée : peut-on également la prendre en compte dans le SCOTERS et considérer cette centralité comme un bourg centre bipolaire ?

L'armature urbaine

Les élus font part de leurs interrogations concernant l'évolution de la ruralité et le nouveau visage des espaces ruraux aujourd'hui : quel développement pour les zones rurales aujourd'hui ? Quelle complémentarité ville-campagne ?

Cette problématique renvoie à la question de l'armature urbaine du SCOTERS et à sa complémentarité avec les espaces ruraux et agricoles. La question de sa définition est également posée. L'organisation de l'armature urbaine du SCOTERS à partir de la seule notion de « commune bien / mal desservie » par les transports en commun est jugée trop réductrice par les élus. Plusieurs points de discussion ont émergé lors des débats :

- *La définition de la qualité de la desserte en Transport en Commun à partir de la seule prise en compte du réseau ferroviaire et TSPO interroge les élus, qui jugent cette définition trop partielle.* Comment prendre en compte les autres modes de déplacement : Bus, covoiturage... et comment affiner cette définition en introduisant d'autres critères, liés à la fréquence de la desserte, à l'existence de rabattements...?

Le réseau 67 constitue pour les élus une offre en transport en commun de qualité pour leur territoire. Après la fermeture des gares d'Ettendorf et d'Alteckendorf dans les années 90 (Ligne Strasbourg – Sarreguemines – Sarrebruck), ces deux villages ont bénéficié d'une très bonne desserte en bus.

Les élus soulignent que les communes de Minversheim, Alteckendorf et Ettendorf bénéficient de rabattements à partir et vers la gare de Mommenheim pour de nombreux trains desservants Strasbourg. La coordination des AOT (Région Alsace-SNCF / Cg67-Réseau 67) apparaît bien organisée et efficace pour ces communes.

Les communes de Wingersheim ou d'Ettendorf par exemple (qui possède près de 10 arrêts sur son ban) apparaissent pour les élus aussi bien desservies (réseau 67) que la gare de Wilwisheim (réseau TER).

La question du covoiturage est évoquée lors de la discussion et renvoie à l'étude portée par le Département. Les communes Alteckendorf et Minversheim possèdent chacune un parking de covoiturage : comment intégrer cette nouvelle forme de déplacement à la réflexion ?

Finalement, c'est l'idée de travailler sur une approche intégrée des déplacements (tous modes) qui est avancée. Ainsi, si la logique de transports en commun structurants à l'échelle du SCOTERS est importante et relève sans doute de l'offre ferroviaire ou du projet de TSPO, la logique des bassins de vie devrait poser la question des rabattements des bus et des voitures vers les gares, de la complémentarité des modes actifs et des autres modes de déplacements. La question de l'accompagnement des communes dans leur réflexion concernant les gares, comme pôle multimodal structurant à l'échelle du territoire est posée, tout comme la question du financement des investissements qui y sont liés et de l'organisation des rabattements vers ces points. Le besoin de stationnements pour les communes bénéficiant d'une gare est très important, mais il leur est difficile de porter seules un tel investissement, qui rayonne à l'échelle du bassin de vie et est utilisé au delà de leur propre commune.

- *Comment favoriser la réouverture des gares d'Ettendorf et d'Alteckendorf ?* La ligne ferroviaire Strasbourg – Sarreguemines – Sarrebruck ne figure pas dans le SCOTERS comme un axe de transport en commun structurant à développer, ce qui interroge les élus. Les gares d'Ettendorf et d'Alteckendorf ont en effet été fermées en 1995, mais leur réouverture constitue un enjeu fort pour l'intercommunalité. Dans un contexte où l'enjeu de réduction des Gaz à Effet de Serre (GES) est primordial, l'avenir de ces gares est une question importante : comment engager un travail spécifique autour de cette problématique et concrétiser la remise en service de ces points de transport ? La prescription d'une révision du SCOTERS pourrait permettre au Syndicat mixte d'ouvrir le débat et d'engager la discussion avec les communes, les territoires voisins, les Autorités Organisatrices des Transports (AOT). Concernant les gares, l'articulation entre le Conseil général et la Région est un point important pour assurer une bonne complémentarité des réseaux 67 et TER.

Les différences de logique entre l'urbanisme, et le champs de travail des AOT seront probablement au cœur du

débat : la remise en service de ces gares est-elle possible compte tenu des réalités budgétaires et au vu du potentiel d'usagers actuel dans ces deux communes ? Pourra-t-on développer le poids de population nécessaire à leur réouverture ?

La question de la « responsabilité de développement » des communes bénéficiant d'une très bonne desserte en transport en commun est également évoquée. La remise en service de ces gares nécessiterait de réinterroger la charge et le mode de développement de ces communes, les questions de solidarité en termes d'équipements etc.

Le développement de l'habitat

La question du prix du foncier et des logements est plusieurs fois abordée au cours de la discussion. Les dynamiques résultant des prix du foncier sont aujourd'hui contraires aux orientations du SCOTERS. Les ménages s'éloignent de leur lieu de travail, à la recherche d'une offre foncière plus abordable. Les élus font part de leur difficulté à retenir les jeunes dans leurs communes, qui vont de plus en plus loin, au delà de Saverne parfois pour acquérir un logement.

Le développement économique

Le principe de hiérarchisation des zones d'activités économique mis en place par le SCOTERS, pour optimiser la consommation foncière et mieux répartir le développement est bien accepté par les élus. Ils s'interrogent néanmoins sur la réponse réelle apportée par le SCOTERS à cet objectif d'économie du foncier concernant le développement économique. La PDA de Mommenheim questionne les élus : quel besoin, quelle pertinence pour le choix de ce site, comment sera-t-il desservi en dehors de la desserte routière, combien d'emplois y seront réellement créés et ne résulteront pas simplement d'un déplacement d'activités, quelle optimisation de la ressource foncière est prévue dans le projet ? Ces questions se posent d'autant que l'intercommunalité n'est pas rattachée au périmètre de la PDA de Mommenheim, mais à celle de Saverne – Sarre-Union.

Les élus s'interrogent ainsi sur l'application du SCOTERS en matière de consommation raisonnée du foncier. Ils constatent que cette orientation leur est souvent opposée sur le territoire et posent la question des modalités d'application de cette orientation, car d'autres territoires (Mommenheim, ou certains secteurs de la CUS par exemple) s'urbanisent fortement. La question souligne bien la complexité de la mise en œuvre et de la problématique de la consommation foncière. La gestion modérée de l'espace implique que l'on accepte la consommation de la ressource foncière sur des lieux stratégiques. La PDA de Mommenheim est inscrite comme telle au SCOTERS, qui affirme également le rôle moteur de l'aire métropolitaine de la CUS. La question sous-jacente est celle du développement des secteurs plus ruraux du SCOTERS. Cette question du développement implique que l'on apporte des réponses à de nombreux champs d'investigation et notamment :

- la complémentarité ville / campagne ;
- la desserte et l'accessibilité des zones rurales.

En lien avec le développement économique et la problématique foncière, la question de l'urbanisme commercial est également évoquée. Le développement des centres commerciaux interpellent les élus : la consommation foncière engendrée par les parkings est de leur point de vue excessive. Des exemples de projets allemands, plus respectueux des ressources et des paysages sont cités. Les stationnements y sont par exemple intégrés en sous-sol ou au niveau des toitures. Le maintien des commerces de proximité est également évoqué. Il représente un enjeu important à l'échelle de ce territoire relativement rural. Le lien est ainsi fait avec la réflexion du groupe « économie » du SCOTERS qui travaille à l'élaboration d'un Document d'Aménagement Commercial (DAC).

La logique de concentration des activités économiques et du développement de l'habitat dans la Communauté Urbaine de Strasbourg est questionnée par les élus. Ils font le constat d'une concentration effective du développement économique, mais d'une dispersion de l'habitat, de plus en plus éloigné des pôles d'emplois principaux, ce qui est générateur de nombreux déplacements quotidiens. Comment organiser des bassins de vie plus équilibrés : emplois / population ?

A plus petite échelle, les élus soulignent que si l'opportunité de créer une petite zone d'activité économique de 3 à 5ha par commune est intéressante, comment éviter le départ des entreprises insérées dans le tissu urbain des villages, vers

ces zones ? La recherche d'une rente immobilière et la situation offerte dans ces zones peuvent les inciter et se délocaliser, ce qui est préjudiciable à la mixité, à la diversité des fonctions urbaines et à l'animation des coeurs de village.

ASPECTS REGLEMENTAIRES

Le risque de coulées d'eaux boueuses

La problématique des coulées d'eaux boueuses est majeure sur le territoire. Les communes travaillent, notamment en partenariat avec les services du Département, à la mise en place de différentes solutions (fascines...) pour limiter ces phénomènes. La question des pratiques agricoles est abordée dans ce cadre : dans quelle mesure le SCOTERS peut-il intervenir sur l'activité agricole ? Peut-il imposer la mise en place de fascines, de bandes enherbées dans le cadre de la protection de l'environnement et/ou de la sécurité des biens et des personnes ?

Le développement des énergies renouvelables : comment le SCOTERS peut-il les prendre en compte ?

L'intercommunalité fait part de son projet de parc éolien. Le SCOTERS ne traite pas de la question des énergies renouvelables, qu'il s'agisse des parcs éoliens ou photovoltaïques. Si leur implantation est cohérente avec les orientations du document, le SCOTERS les autorisent donc en « creux », mais doit-il davantage intégrer les problématiques d'implantation de projets d'énergie renouvelable ?

MISE EN ŒUVRE DU PROJET – COORDINATION DES POLITIQUES PUBLIQUES ET DES ACTEURS

Trame Verte et Bleue : comment la mettre en œuvre ?

Si la Trame Verte et Bleue est jugée indispensable par les élus, ils s'interrogent néanmoins sur sa traduction à l'échelle de leur commune et sur les moyens de la concrétiser. Un lien plus étroit avec la Région pourrait être recherché sur cette question, d'autant qu'elle travaille à l'actualisation de la Trame Verte et Bleue dans le cadre du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE).

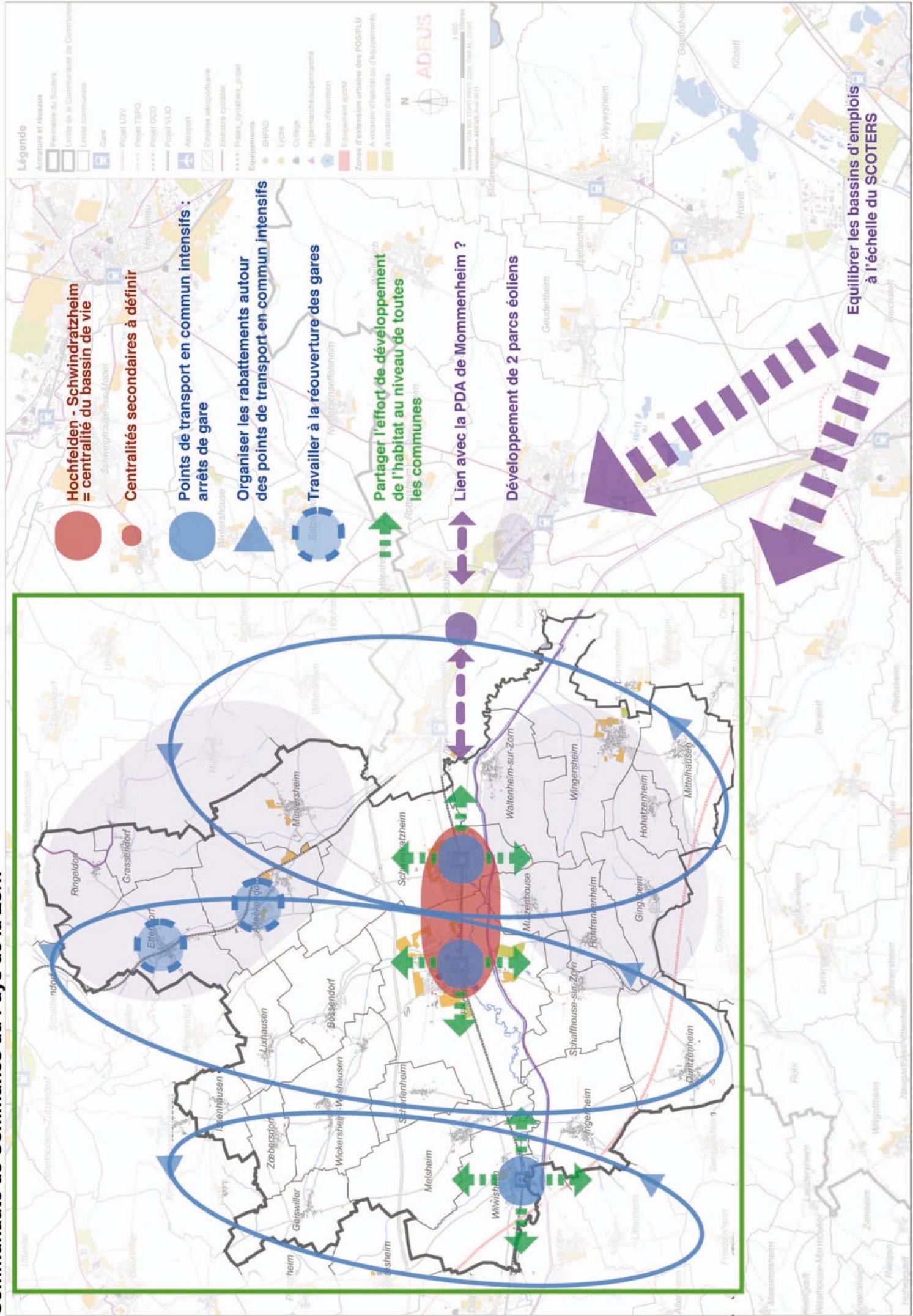
ELEMENTS DE PROSPECTIVE

La discussion montre la volonté des élus de s'inscrire dans un schéma de développement plus équilibré du territoire à l'échelle du SCOTERS. La logique de concentration des activités / équipements / services dans la Communauté Urbaine de Strasbourg est questionnée. L'intercommunalité souhaite travailler à un équilibre bassin de vie / bassin d'emplois à son échelle.

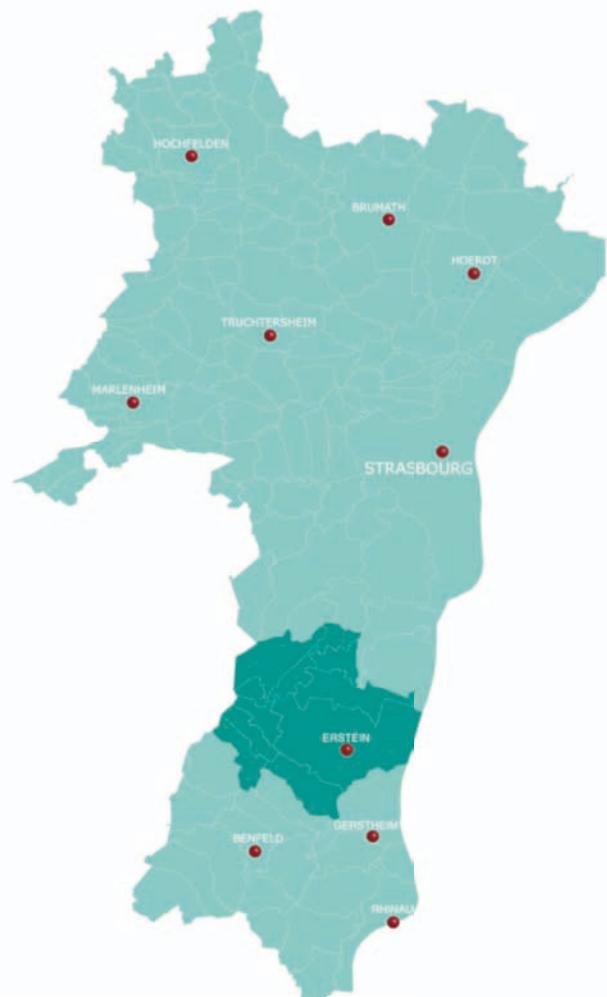
DISCUSSION LIBRE / SUGGESTIONS

Les élus soulignent le problème de la circulation importante des camions, auquel ils doivent faire face. Ceux qui ne veulent pas payer le péage transitent par les villages, avec toutes les conséquences que cela peut engendrer sur la circulation, la sécurité, les nuisances diverses etc. Comment peut-on travailler à la hiérarchie de la desserte routière et tenter de diminuer ces phénomènes ?

Communauté de Communes du Pays de la Zorn



Communauté de communes du Pays d'Erstein



PROJET DE TERRITOIRE : Quelle adaptation de l'armature urbaine sur le territoire ? Quels place et rôle des communes dans cette armature ?

L'intercommunalité est composée de petites et moyennes communes, organisées autour de la ville d'Erstein, qui joue bien le rôle de centralité et dont le rayonnement dépasse même l'échelle de ce territoire. L'armature urbaine sur le territoire est comprise et jugée nécessaire par les élus. Deux questions importantes ont néanmoins été soulevées par les débats :

- l'adaptation de l'armature urbaine aux spécificités du territoire ;
- le rôle des communes par rapport à cette armature urbaine.

L'adaptation de l'armature urbaine aux spécificités du territoire

La nécessité de pôles structurants sur le territoire du SCOTERS est partagée : Erstein joue ce rôle...

Erstein, bourg centre du SCOTERS, joue bien un rôle de pôle urbain et d'animation du bassin de vie. Sa position géographique au centre de l'intercommunalité conforte ce rôle. Erstein concentre une offre importante et diversifiée en logements, en services et équipements. Sa volonté de développer un programme et des équipements culturels, d'attirer des établissements d'enseignements supérieurs... pose la question de son rayonnement, qui dépasse l'échelle du bassin de vie et lui confère plutôt un statut de ville moyenne. Erstein est de plus bien desservie en transports en commun par rapport à Strasbourg, avec la présence du réseau ferroviaire. Ceci en fait un point incontournable de l'armature urbaine du SCOTERS.

Peut-on prendre en compte ce statut particulier de « ville moyenne » dans l'armature urbaine ? Si oui, quel rôle donner à ce nouvel échelon ? Cette question renvoie à celle des critères qui définissent les pôles de l'armature : poids démographique, équipements, services, emplois, desserte (par rapport à quels pôles, fréquence, régularité)...

... Mais le deuxième échelon de l'armature urbaine pose question

La seule notion de commune « bien ou mal desservie » par les transports en commun ne peut plus compléter à elle seule l'armature urbaine du SCOTERS et servir de clé de répartition pour l'effort de développement et plus particulièrement pour ce qui concerne le développement de l'habitat.

Au delà de la terminologie utilisée, qui fait débat, la définition de la desserte est jugée trop administrative et donc déconnectée de la réalité de terrain. Le cas de la gare de Limersheim (située sur le ban d'Hipsheim) est particulièrement révélateur. Seule Limersheim est jugée bien desservie, alors que la gare se situe à quasi équidistance des communes de Hipsheim ou de Hindisheim. Pour les élus, la définition de ce deuxième échelon de l'armature urbaine doit prendre en compte d'autres critères : proximité de la CUS, poids de la commune et des communes alentours, présence de commerces, services et équipements...

L'organisation des rabattements vers ces points de transports en commun intensifs est un élément important pour l'intercommunalité, sur lequel elle s'est déjà beaucoup engagée : parking des gares d'Erstein et de Limersheim, places réservées au covoiturage, auto-partage à Erstein... Le maillage de l'intercommunalité en pistes cyclables est également un projet en cours de réflexion. Comment intégrer la question des rabattements à la définition de la desserte ?

Les élus s'interrogent également sur la définition actuelle de la desserte en transports en commun, qui n'est réfléchie que par rapport au pôle d'emplois strasbourgeois. Or la réalité des bassins de vie et d'emplois est bien plus complexe : comment peut-on prendre en compte cette diversité ?

Le développement de l'habitat

Les élus soulignent le peu de lisibilité des objectifs actuels du SCOTERS en termes de logements : comment ont-il été définis ? Ils partagent l'idée d'une politique de l'habitat portée par toutes les communes. L'effort de construction de logements et de diversification de l'offre (Jeunes, personnes âgées, familles, logement aidé) doit être partagé. Dans cette optique, l'échelle intercommunale prendrait un rôle particulier car elle serait un lieu naturel de discussion entre les communes pour suivre l'effort de logement, débattre de sa répartition sur le territoire. La question du rythme de développement des logements devrait également être rediscuté. Aujourd'hui, au niveau de la mise en œuvre du SCOTERS, c'est souvent à l'échelle de l'année, que l'effort de production de logement est mesuré et que la compatibilité des opérations est appréciée. Or l'expérience montre que les opérations mettent en moyenne 6 ans pour passer du projet à la réalisation. De plus, certaines communes restent parfois plus de 10 ans sans ouvrir de secteur à l'urbanisation. L'effort est donc souvent fait par « à-coup » et cela entraîne des discussions sur la compatibilité, qui pourraient être évitées.

La réhabilitation des fermes est une solution intéressante pour développer le logement dans les villages. Néanmoins, certaines opérations sont conséquentes, peu prévisibles et donc difficilement « absorbables » pour la commune. C'est donc un enjeu important pour les élus parce qu'ils ont le sentiment :

- d'avoir peu de levier d'action pour gérer le phasage de ces opérations et leur insertion dans un environnement urbain déjà constitué (réseau viaire, stationnement) ;
- de ne pas avoir la possibilité de négocier la programmation de ces opérations (part de logement social, taille des logements, donc nombres de familles et d'habitants supplémentaires...)

Finalement, c'est une question d'identification des bons outils réglementaires et de mobilisation de l'ingénierie publique qui est posée.

Le développement économique

La nécessité de maintenir les commerces de proximité et les activités artisanales dans chaque commune est rappelée par l'intercommunalité. Les orientations actuelles du SCOTERS en matière de développement économique répondent à leurs attentes. En hiérarchisant les sites de développement, ces orientations traduisent pour eux une cohérence de développement. L'intercommunalité travaille selon cette logique depuis de nombreuses années déjà.

L'élaboration d'un Document d'Aménagement Commercial (DAC) apparaît indispensable pour les élus. Ils soulignent la nécessité de traiter autant l'implantation des grandes surfaces commerciales, que le commerce de proximité. L'augmentation de l'offre commerciale dans des secteurs déjà saturés impacte de manière irréversible les commerces de proximité. Erstein a par exemple subit de plein fouet l'implantation de galeries commerciales dans l'hypermarché d'Illkirch.

ASPECTS REGLEMENTAIRES

Les orientations concernant le risque d'inondations et les gravières : comment améliorer leur lisibilité ?

Le SCOTERS adopte un principe de précaution concernant les risques d'inondations par submersion et se positionne au-delà des restrictions édictées par les documents réglementaires en vigueur à l'époque de son approbation. Ainsi, l'urbanisation nouvelle des zones inondables par submersion est totalement interdite, en dehors des projets identifiés comme stratégiques par le document. Le SCOTERS est aujourd'hui cohérent avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE), adopté en 2009, qui fixe les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau à l'échelle du bassin hydrographique Rhin-Meuse. Les débats pointent néanmoins le manque de lisibilité qui peut exister dans les orientations du SCOTERS. Entre celles qui sont issues de documents supérieurs et de fait intégrées dans le document et celles propres au SCOTERS, peut-on améliorer la lisibilité ? La question se pose également concernant les gravières. Le SCOTERS autorise l'extension des gravières existantes mais interdit la création de nouveaux sites : le SCOTERS reprend-il une orientation existante et imposée ? (Il est par ailleurs souligné, que le territoire du SCOTERS ne produit pas les granulats indispensables à son territoire.)

L'intercommunalité s'interroge également sur la nécessité de superposer des orientations réglementaires concernant les risques d'inondations. De nombreuses dispositions existent concernant les zones inondables. Est-il utile que le SCOTERS en apporte de nouvelles ?

La question du traitement des zones inondables est particulièrement mise en avant. Pourquoi et comment certains projets urbains ont-ils pu voir le jour malgré la contrainte de l'inondation ? Cette question est souvent source d'incompréhension et de frustration. Elle pointe en fait l'évolution progressive de la réglementation en matière d'inondabilité et surtout l'importance d'une ingénierie publique structurée pour aborder de front la question de l'urbanisation et de la gestion du risque.

Critères de performance énergétique et paysagère : des outils à creuser

L'intercommunalité souhaite approfondir les nouveaux outils proposés par le Grenelle pour les SCoT, concernant notamment les critères de performance énergétique et la question de l'insertion paysagère des opérations urbaines.

MISE EN ŒUVRE DU PROJET – COORDINATION DES POLITIQUES PUBLIQUES ET DES ACTEURS

Jean-Marc WILLER souligne l'importance de la mise en œuvre des orientations du SCOTERS : « il vaut mieux une règle mal écrite et bien appliquée, que l'inverse ».

Gouvernance des orientations du SCOTERS

Une des principales limites soulevée par les débats est bien l'absence de relais pour la mise en œuvre des orientations du SCOTERS. La nécessité de créer ces relais et de réfléchir à une nouvelle forme de gouvernance, plus opérationnelle, est partagée. L'échelle intercommunale est pour les élus l'échelle la plus adaptée.

Mise en œuvre du document - Coordination des politiques publiques

Technologies de l'Information et de la Communication

La desserte en communication numérique est un enjeu important pour les territoires. Certains sont encore mal desservis en réseau haut débit, comme Hindisheim, Limersheim ou Uttenheim. La difficulté à travailler avec les différents acteurs de ce marché est réelle. Comment le Syndicat mixte peut-il relayer, clarifier les politiques menées dans ce domaine et coordonner certains partenaires ?

Trame verte : comment la mettre en œuvre ?

La question de la biodiversité et des espaces naturels est un enjeu fort du Grenelle. Le SCOTERS devra définir les modalités de protection, de préservation et de remise en état des continuités écologiques. Les élus travaillent depuis plusieurs années dans ce sens à leur échelle (Opération « 1000 arbres pour le Pays d'Erstein »...) mais s'interrogent sur la cohérence et la complémentarité de leurs actions. L'élaboration du Schéma régional de Cohérence Ecologique à l'échelle de l'Alsace devrait être un moyen d'ouvrir cette discussion et de travailler sur la trame verte et bleue à l'échelle du SCOTERS.

L'interdiction de construction au sein des zones ND énoncée au SCOTERS semble abrupte au regard de la situation sur le terrain. En effet, il y a lieu de prendre en compte la présence d'un certain nombre d'ouvrages, notamment publics, dans ces zones. Il serait judicieux de garantir la possibilité d'y réaliser, selon nécessités, des travaux liés notamment aux réseaux (routiers, eau potable, électricité...). En outre, des zones ND peuvent couvrir des espaces concernés par des gravières bénéficiant dûment d'autorisations d'exploitation et nécessitant l'implantation d'ouvrages ou d'installations techniques.

DIVERS

La question soulevée est celle du choix fait pour l'implantation d'un nouveau captage d'eau dont les périmètres de protection peuvent largement s'étendre au delà du territoire de la collectivité maître d'ouvrage et avoir des conséquences non négligeables sur les communes et collectivités voisines qui peuvent se voir imposées de fortes contraintes sans avoir été réellement associées au projet. Les communes ou EPCI qui se trouveraient de fait concernés par les périmètres de protection des captages d'eau potable devraient systématiquement être associés lors de tels projets.

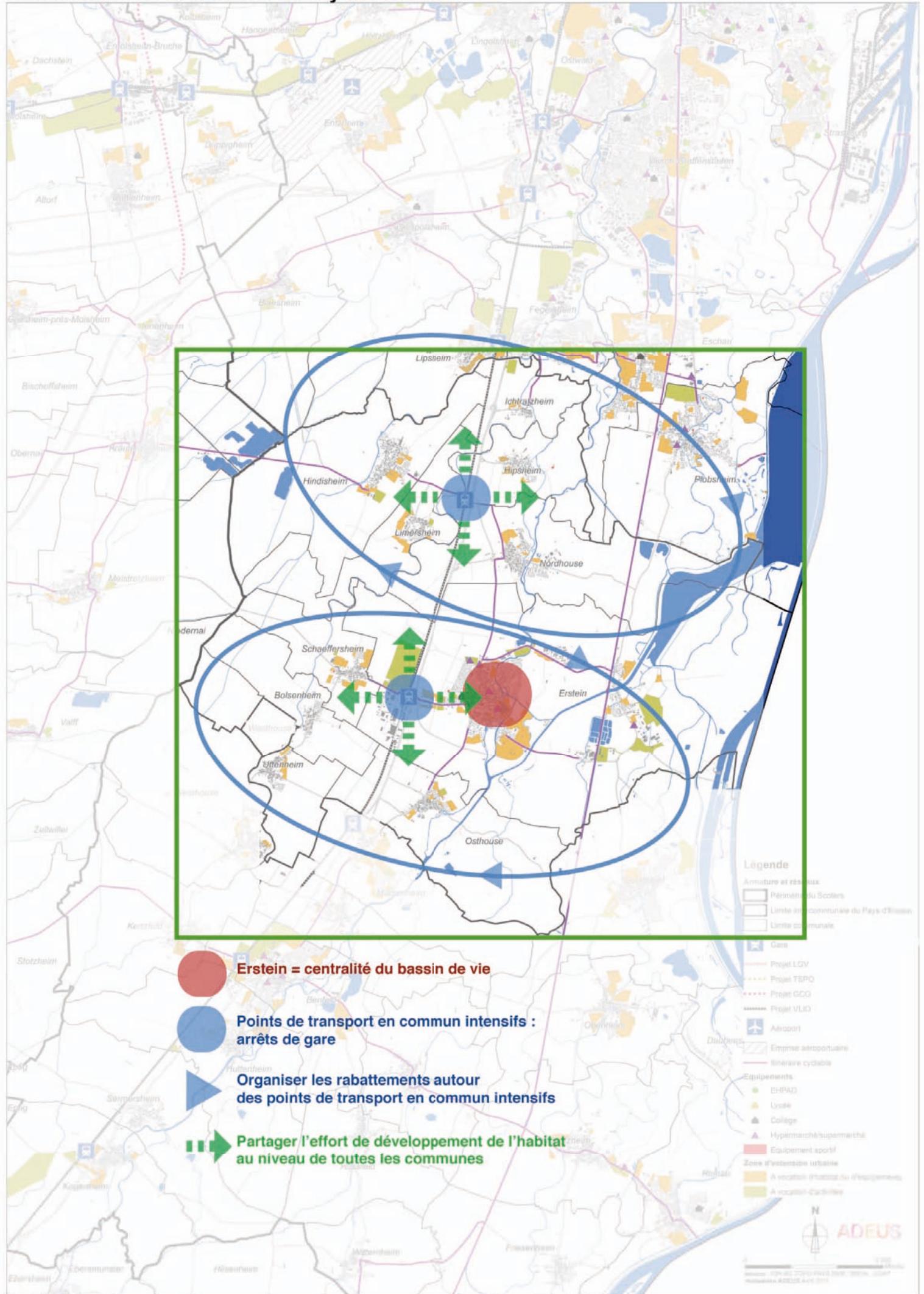
ELEMENTS DE PROSPECTIVE

La question des déchets : comme intégrer cette problématique ?

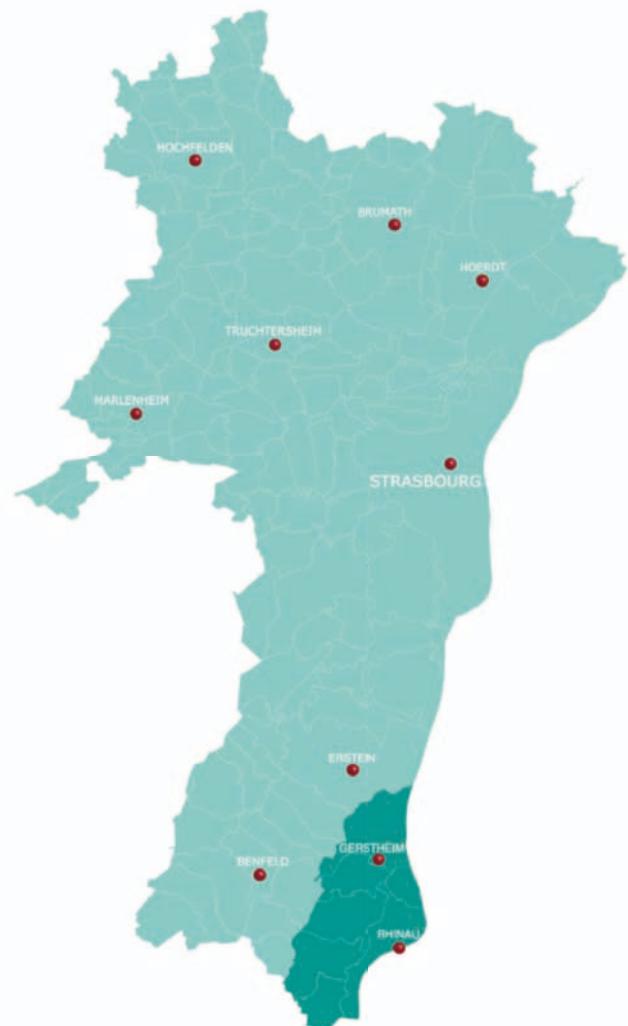
La question des déchets est une problématique importante, finalement peu traitée dans le document. Le rapport de présentation du SCOTERS fait référence à la valorisation énergétique des déchets sous forme de chaleur et d'électricité. Le Document d'orientations Générales traite notamment de la question d'un Centre de Stockage des Déchets Ultimes, en délimitant un secteur préférentiel pour son implantation, au nord-ouest du territoire. Il indique également que « l'implantation de grandes installations d'intérêt collectif liées au fonctionnement du bassin de vie (traitement des effluents et des déchets, production d'eau potable, production d'énergies renouvelables, ...) peut se faire en dehors des sites d'activités précédemment définis, quelle que soit leur emprise ». Ces installations devront se situer en dehors des zones de contrainte environnementale forte, sauf si elles sont liées à l'exploitation d'une ressource naturelle sensible (captage d'eau par exemple). »

Le SCOTERS peut-il et doit-il aller plus loin dans cette problématique de la gestion, de la valorisation ou de l'élimination des déchets sur le territoire ?

Communauté de Communes du Pays d'Erstein



Communauté de communes du Rhin



PROJET DE TERRITOIRE : Quelle adaptation de l'armature urbaine sur le territoire ?

Le SCOTERS propose globalement un cadre maîtrisé par l'intercommunalité. Le point principal de discussion concerne le problème de définition des communes « bien / mal desservies » par les transports en commun. La lisibilité de cette définition interroge, Rhinau étant considérée comme une commune bien desservie par les transports en commun. Elle ne l'est en pratique pas plus que les communes voisines. L'approche cartographique explique bien ce ressenti : aucune commune de ce territoire ne bénéficie d'une gare et celles localisées sur la même ligne du réseau 67 que Rhinau ne bénéficient pas du même traitement par rapport à la classification « bien/ mal desservie ».

Les échanges ont donc essentiellement porté sur des questions de mise en œuvre.

MISE EN ŒUVRE DU PROJET – COORDINATION DES POLITIQUES PUBLIQUES ET DES ACTEURS

La question de la mise en œuvre des orientations du SCOTERS est au cœur du débat, notamment au niveau de l'axe en transport en commun entre Rhinau et la Communauté Urbaine de Strasbourg, qui figure au titre du SCOTERS comme « principe de liaison en transport en commun à promouvoir ». Après 6 ans d'application du document, ce projet n'a pas connu d'avancée significative, tout comme la liaison routière « à promouvoir entre Lahr et le Piémont des Vosges ».

L'axe de Transport en Commun nord-sud

Cet axe de transport en commun nord-sud, reliant l'intercommunalité à la CUS, est pourtant un axe fort de la stratégie de développement de l'intercommunalité. En concrétisant un tel projet, elle souhaite conforter son développement résidentiel, offrir à ses habitants une alternative aux déplacements routiers et surtout développer son bassin d'emplois. Le développement résidentiel du territoire est aujourd'hui soutenu et s'explique par une offre foncière à coût abordable, couplée d'un cadre de vie de qualité. L'intercommunalité souhaite développer un bassin de vie équilibré et attirer davantage d'emplois. Cet axe de transport en commun est pour les élus une condition de développement incontournable. Mais comment concrétiser cette ligne de transport ? Cette question renvoie le Syndicat mixte, ainsi que tous ses partenaires opérationnels, face à la difficulté d'aller au delà de l'action de planifier pour permettre la concrétisation de ces projets. Il faut ouvrir le débat et réunir les acteurs concernés. La discussion pourrait également s'engager avec la CUS, l'intercommunalité ayant peu d'échanges avec elle.

Ce constat pose de nombreuses questions :

- *Comment coordonner / développer l'offre CG 67, des lieux de rabattement et un réseau cyclable structurant pour offrir une alternative crédible à la voiture. La question du covoiturage spontané et de l'organisation des points de rabattement est posée. Elle fait écho directement à l'étude sur le covoiturage portée par le Département ;*
- *Comment agir pour une coordination des différentes Autorités Organisatrices des Transports (AOT) ; la desserte de la Gare de d'Erstein par le réseau 67 illustre bien l'opportunité et la valeur ajouté d'un système coordonné. Le manque d'articulation entre ces deux dessertes et les ruptures de charge induites par les différents modes de transport font, qu'aujourd'hui, la voiture reste très attractive. Pourtant, les différents axes routiers et les traversées de village sont saturés, notamment par la présence de nombreux camions et convois exceptionnels sur la D20 et la D468.*

La prescription d'une révision du SCOTERS permettrait de réinterroger le projet de territoire sous l'angle de la complémentarité entre planification et actions de mise en œuvre. L'exemple des démarches de contrat d'axe (Agglomérations de Grenoble ou de Toulouse) est également cité.

Au niveau de la mise en œuvre de ce projet structurant vers l'agglomération strasbourgeoise, plusieurs hypothèses de tracés ou de solutions techniques sont avancées : desserte en tram jusqu'à Krafft, transport routier en site propre. La question du potentiel et de la faisabilité d'une exploitation de la voie fluviale est également posée.

La desserte en communication numérique

De la même manière, la desserte en communication numérique est un enjeu important pour les territoires et une condition du développement, notamment économique. En 2025, près de 50% des emplois devraient être « télé-travaillables ». Face à cet enjeu, la lisibilité de la politique de développement numérique interroge les élus : comment le SCOTERS peut-il s'articuler avec le SDTAN (Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique) et surtout comment mettre ensuite en œuvre ces orientations, avec quels financements, quels partenaires ?

ASPECTS REGLEMENTAIRES

Le territoire n'est pas spécifiquement concerné par les problèmes d'inondations ou de coulées de boue.

Dans un souci de faire du SCOTERS un outil de travail opérationnel et efficace, la discussion montre une volonté de clarifier certaines orientations du DOG : quelles sont par exemple les cultures spéciales à protéger, comment peut-on les préserver ... ?

ELEMENTS DE PROSPECTIVE

Transport de marchandises : comment le SCOTERS peut-il se positionner ?

Le transport de marchandises est un enjeu fort pour le territoire, finalement peu traité à travers le SCOTERS. Certains axes routiers vers Strasbourg sont aujourd’hui saturés notamment en raison des nombreux camions et convois exceptionnels sur la D20 et la D468. La concrétisation de l’axe fluvial Rhin-Rhône permettrait de désengorger ces axes. Comment le SCOTERS peut-il prendre en compte cette problématique à l’avenir ? Quelle est la position de l’Etat, notamment sur une jonction à grand gabarit à partir de la Saône ?

Le potentiel du transport fluvial est souligné par les élus, pour le transport de marchandises, voire le transport de personnes. L’intercommunalité s’interroge à ce titre sur le temps de trajet en bateau Gerstein-Strasbourg.

Agriculture – Trame Verte et Bleue : comment travailler à sa mise en œuvre concrète ?

La discussion souligne l’enjeu d’une agriculture de proximité pour la région Strasbourgeoise, qui est la deuxième région après l’Île-de-France à être aussi peu autonome.

Les nombreuses actions qui ont été mises en œuvre par l’intercommunalité : opération vergers, tourisme vert, protection et mise en valeur des espaces naturels interrogent la capacité du SCOTERS à ne pas simplement protéger, mais à donner aussi des orientations, des idées, un cadre pour développer des actions concrètes. Les orientations du SCOTERS, qui identifient et protègent les secteurs à enjeux, sont ici concrètement traduites par l’intercommunalité, ce qui donne corps à la Trame Verte et Bleue régionale.

La question de l’efficacité des mesures de protection, même lorsqu’elles sont reprises au niveau des PLU, reste cependant fortement posée.

Communauté de Communes du Rhin

Légende

- Armatures et réseaux
- Patrimoine du Sciers
- Limite de la Communauté de Communes
- Limite communale
- Gare
- Aéroport
- Empreinte aéropostale
- Projet TSPO
- Projet GCO
- Projet VLIO
- Projet LGV
- Itinéraire cyclable
- Équipements
- EPAD
- Lycée
- Collège
- Hypermarché/supermarché
- Équipement sportif
- Zone d'extension urbaine
- Avocation d'habitat ou d'équipements
- Avocation d'activités

ADEUS

source : IGN 1:50 000 TOPO FRANCE 2009, DREAL COBT
réalisation ADEUS, Août 2011

Equilibrer les bassins d'emplois
à l'échelle du SCOTERS

Développer l'axe de
Transport en Commun
reliant la CUS avec
la Communauté de
Communes du
Rhin

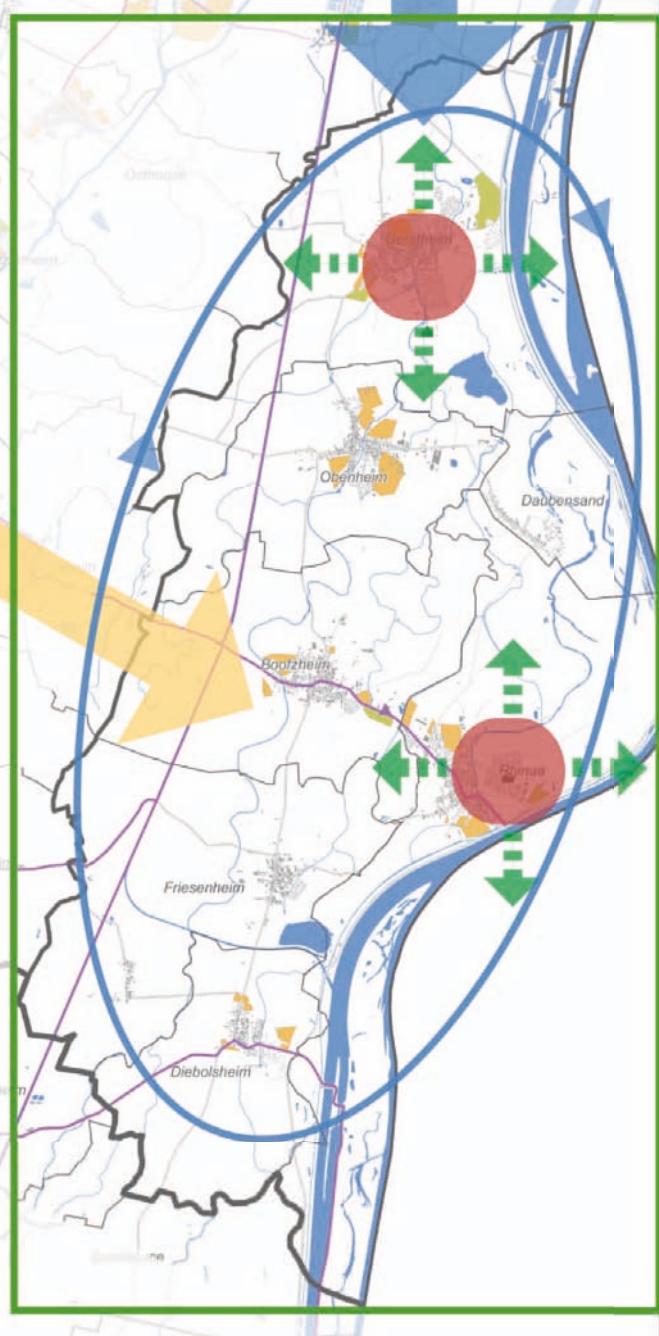
Développer l'axe routier
Piémont des Vosges - Lahr

Rhinau - Gerstheim = centralités du bassin de vie

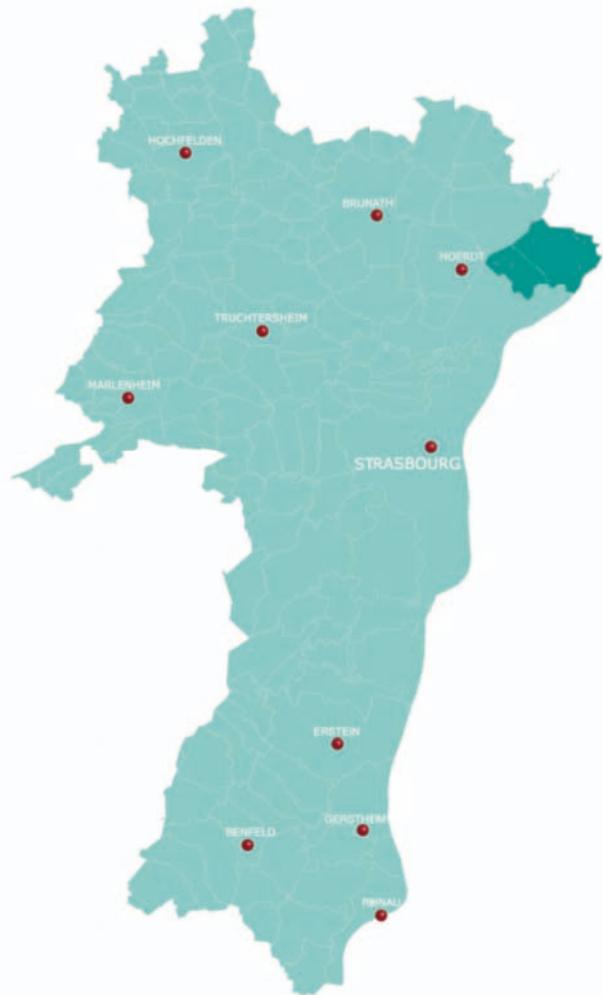
Points de transport en commun intensifs :
arrêts de gare

Organiser les rabattements autour
des points de transport en commun

Partager l'effort de développement de l'habitat
au niveau de toutes les communes



Communauté de communes Gambsheim-Kilstett



PROJET DE TERRITOIRE : Eléments d'évaluation

La Communauté de communes ne trouve pas sa juste place dans la logique de développement du SCOTERS, voté le 1^{er} juin 2006. En effet, elle estime que son rayonnement, ses problématiques, n'ont été évaluées qu'au regard d'un bassin de vie limité au périmètre strict du SCOTERS, alors que son bassin de vie est transfrontalier et tourné vers le couloir rhénan. En conséquence de quoi, elle ne dispose pas de commune ayant le statut de bourg centre. Les deux communes sont néanmoins reconnues « bien desservies par les transports en commun », mais ce statut ne correspond pas aux ambitions de développement de l'intercommunalité.

Le développement de l'habitat

Le rythme de production de logement est jugé trop faible par les élus, tout en reconnaissant que la demande de développement et les sollicitations des promoteurs privées sont fortes.

Concernant les préconisations du SCOTERS en matière de conception de l'urbanisation :

- diversité de l'habitat ;
- densité ;
- articulation urbanisation / transports en commun ;
- conception des projets en tenant compte de modes de déplacement « alternatifs » à la voiture ;
- (etc.)

La Communauté de communes estime avoir pris ces orientations à son compte. Au niveau du principe, elles ne font pas débat. Néanmoins, au niveau de la mise en œuvre, la discussion montre deux champs d'interrogation :

- le passage à l'opérationnel : sous couvert des principes de densité, la commune de Kilstett a du faire face à un projet de promotion immobilière où la qualité urbaine n'était pas satisfaisante du point de vue de la commune (généralisation des problèmes de proximité : parcelle de moins de 2 ares systématiquement) ;
- un élu, agriculteur de métier, pose la question de la pression que le développement urbain fait peser sur la pratique agricole.

Le développement économique

Au niveau économique, la discussion montre une volonté d'assurer une implantation locale à l'activité économique, « ne pas être trop dépendant de Strasbourg et de l'Allemagne ». Là encore, l'idée que le bassin de vie de la Communauté de communes a été mal cerné est forte. Ce bassin de vie dépasserait largement le SCOTERS et serait tourné vers l'Allemagne et la bande rhénane Nord.

Au titre du SCOTERS, le fait qu'aucune des deux communes ne bénéficie du statut de bourg centre pénalise cette ambition de développement : en effet, la Communauté de communes ne dispose pas de plate forme économique, et sans bourg centre, elle ne peut pas accueillir de nouvel ensemble commercial de plus de 6000m² de surface de vente.

D'après les élus, l'avenir économique du territoire passe également par le développement touristique. L'idée promue par l'intercommunalité et sa voisine allemande est de s'appuyer sur l'attractivité du complexe passage du Rhin / écluse à poissons etc. pour attirer les visiteurs vers l'intérieur des terres (Vélo, table d'hôtes etc.). Un office de tourisme transfrontalier est à l'étude, mais les différences de régime juridique entre les deux pays compliquent la démarche.

Trame Verte et Bleue – Espaces Agricoles

Concernant les thématiques « nature, environnement » et « agriculture », et la manière dont elles sont traitées par le SCOTERS, la Communauté de communes n' identifie finalement que peu de débat. Les points suivants sont néanmoins évoqués :

- la concurrence de l'urbanisation / agriculture (Cf. ci-dessus) ;
- la reconversion de la gravière et sa valorisation comme équipement de loisirs ;
- les questions d'inondations (sans que le débat ne précise véritablement de point de blocage ou d'amélioration du SCOTERS sur ce sujet).

Perspectives d'évolution

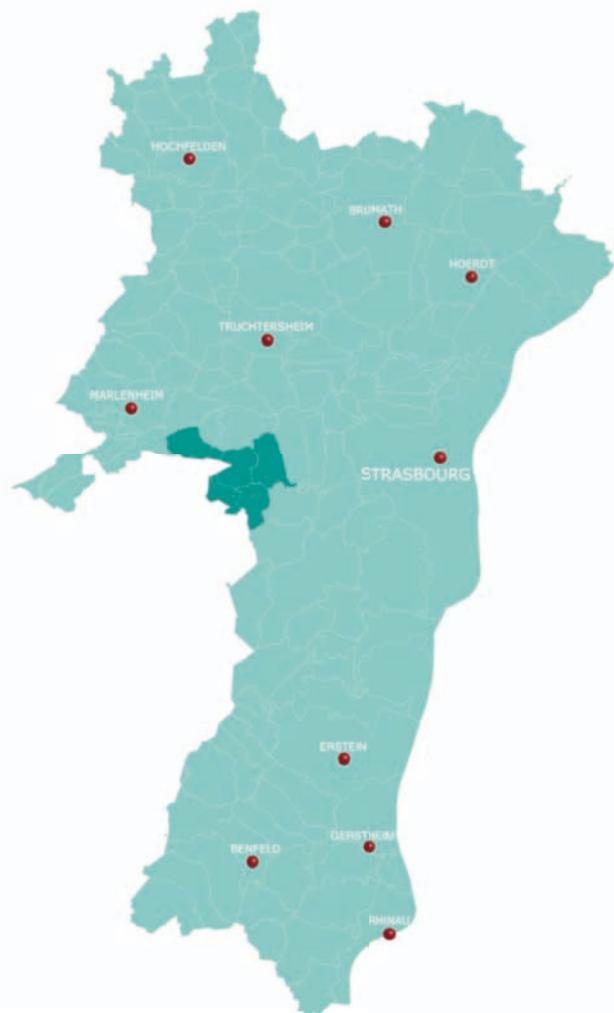
Globalement, l'identité de l'intercommunalité, « à cheval » entre l'aire d'attraction de Strasbourg (qui n'est pas niée), la bande rhénane nord et l'Allemagne complique le positionnement de ce territoire. Par exemple, aujourd'hui, l'adhésion à l'Eurodistrict se joue à l'échelle du SCOTERS. Or le territoire va rejoindre le SCOT de la bande rhénane nord, qui lui est dans PAMINA, alors que ses voisins allemands et partenaires historiques restent dans l'Eurodistrict.

Cette identité complexe, partagée entre plusieurs territoires, devrait conduire la Communauté de communes, même après son départ du SCOTERS, à entretenir des liens avec lui, soient directs, soient à travers l'Interscot. Plusieurs sujets pourront se discuter dans ce cadre :

- le développement économique et commercial ;
- les déplacements ;
- la coopération transfrontalière ...

Il n'existe pas à ce jour de calendrier précis pour la sortie de la Communauté de communes de Gombsheim Kilstett du périmètre SCOTERS. En attendant, il sera nécessaire de gérer les décalages entre les options de développement poursuivies par la Communauté de communes dans son travail avec la bande rhénane Nord et le dispositif réglementaire du SCOTERS. Cela est particulièrement vrai pour l'élaboration du PLU de Gombsheim.

Communauté de communes Les Châteaux



PROJET DE TERRITOIRE : Quels place et rôle des communes dans l'armature urbaine du SCOTERS ?

L'armature urbaine

La nécessité d'une armature urbaine sur le territoire est comprise et jugée nécessaire par les élus. Celle-ci doit s'organiser autour des axes structurants de transport en commun et autour de la mise en place de rabattements efficaces vers les communes. L'intercommunalité souhaite organiser et hiérarchiser son développement selon ce principe. Des pistes cyclables sont d'ailleurs en projet pour rejoindre la gare de Tram-Train d'Entzheim.

La question de la desserte en transport en commun de l'intercommunalité est largement abordée lors des débats. Elle représente un enjeu important pour les élus, qui souhaitent offrir aux habitants une alternative efficace à l'usage exclusif de la voiture. Les élus ne regrettent pas l'abandon de la section du TSPO qui devait desservir Achenheim et au-delà. Une desserte de l'Ouest de Strasbourg avec un Tramway leur paraît plus adaptée que le TSPO. Le tramway, avec plus d'arrêts, permettrait, selon les élus, de favoriser les déplacements courts. La question de la pertinence d'un réseau de tramway (critères techniques et financiers) dans un territoire périurbain / rural peu dense est néanmoins posée : coût d'investissement et de fonctionnement, capacité, volume de passagers etc.

Au titre du SCOTERS, aucune commune de l'intercommunalité ne bénéficie du statut de bourg centre. Achenheim est pourtant un lieu de centralité et d'animation de ce bassin de vie et voudrait continuer à jouer ce rôle, en attirant davantage d'équipements publics. Ceci participerait plus généralement à un rééquilibrage des équipements/services/emplois du territoire strasbourgeois vers l'ouest, ce que souhaitent les élus.

Le rôle des communes par rapport à l'armature urbaine

Si le principe de l'armature urbaine du SCOTERS est validé par les élus, la question majeure soulevée par les débats est néanmoins le rôle des communes par rapport à cette armature. La question du couple armature urbaine / bassin de vie n'est pas traitée dans le SCOTERS actuel et pose question : quels place et rôle pour les communes dans ces bassins de vie ?

Le développement de l'habitat

Les élus souhaitent s'impliquer et agir en faveur d'une diminution de la consommation foncière et de l'étalement urbain à l'échelle de leur territoire. Mais la question foncière ne doit pas primer sur celle du développement. Leur préoccupation est bien de faire vivre leurs villages et leurs écoles. Ceci renvoie directement à la question de l'optimisation des espaces consommés par l'urbanisation : comment travailler à une consommation vertueuse de la ressource foncière, dans des territoires proches de Strasbourg qui ont une responsabilité en matière de développement ?

La discussion souligne également le peu de lisibilité des objectifs actuels du SCOTERS en termes de logements. Les élus partagent l'idée d'une politique de l'habitat portée par toutes les communes. L'effort de construction de logements et de diversification de l'offre (A destination des jeunes, des personnes âgées, des familles, des ménages fragiles...) doit être partagé par toutes les communes de l'intercommunalité, au delà du seul « sommet » de l'armature urbaine.

Les débats abordent également la question de l'effort de densification qui est demandé aux villages. Ces villages sont dans la plus part des cas déjà très denses : pourquoi, comment densifier davantage ? Comment gérer le problème des stationnements et garder des espaces de respiration dans les centres bourgs ?

Le développement économique

Au niveau du principe, les orientations du SCOTERS concernant l'économie et la hiérarchie des zones ne posent pas de problèmes particuliers. L'intercommunalité a fait le choix d'un site à Hangenbieten pour accueillir la zone de développement économique. Néanmoins, concernant la concrétisation de cette zone, les débats ont soulevé de très nombreuses interrogations des élus concernant le zonage actuel des zones inondables (Cf. ci-dessous).

ASPECTS REGLEMENTAIRES

Le risque d'inondations

Le SCOTERS adopte un principe de précaution concernant les risques d'inondations par submersion et se positionne au-delà des restrictions édictées par les documents réglementaires en vigueur à l'époque de son approbation. Ainsi, l'urbanisation nouvelle des zones inondables par submersion est totalement interdite, en dehors des projets identifiés comme stratégiques par le document. Il appartient donc aux communes de démontrer que leurs sites de développement ne sont pas concernés par un aléa inondation. Le SCOTERS est aujourd'hui cohérent avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE), adopté en 2009, qui fixe les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau à l'échelle du bassin hydrographique Rhin-Meuse.

L'entrée de la Zone d'Activités d'Hangenbieten (site de développement économique de l'intercommunalité) est classée au titre du PPRI (Arrêté préfectoral du 25 novembre 1992 / PPRI de la Bruche) en zone inondable inconstructible, ce qui exclut son ouverture à l'urbanisation et son développement. Les élus s'interrogent sur la réalité de ce zonage. Les projets de développement économique de l'intercommunalité sont aujourd'hui totalement bloqués en raison d'un risque d'inondation, qui ne semble pas trouver de réalité sur le terrain. Ces questions se posent de manière identique pour le

site de développement économique (site d'une ancienne briqueterie) d'Hangenbieten, situé au nord du ban et actuellement inconstructible au titre du PPRI.

Les élus, sans remettre en cause la nécessité de conserver des zones d'expansion des crues, s'interrogent sur ces zonages qui bloquent entièrement leurs projets, sans correspondre à une réalité de terrain. Ce problème soulève plus généralement la question de l'évolution des documents d'urbanisme (POS/PLU) et de leur « mise à niveau » suite à l'approbation du SCOTERS. C'est également la question de l'ingénierie publique de ces petites communes qui émerge. La nécessité d'un dialogue et d'un travail de coordination avec les services de l'Etat est posée.

L'orientation concernant les lignes de crête

L'orientation du SCOTERS visant à protéger les lignes de crête apparaît pertinente et utile à conserver dans le SCOTERS.

Le risque de coulées des boues

Le phénomène est épisodique sur le territoire et principalement lié aux monocultures et aux constructions en flanc de colline. Les communes travaillent sur la réalisation de bandes enherbées pour limiter les conséquences de ces phénomènes et favoriser l'infiltration des eaux boueuses.

MISE EN ŒUVRE DU PROJET – COORDINATION DES POLITIQUES PUBLIQUES ET DES ACTEURS

De manière générale, la discussion démontre que le cadre offert par le SCOTERS convient, avec néanmoins de réelles difficultés de mise en œuvre des orientations.

Gouvernance des orientations du SCOTERS

Une des principales limites soulevée par les débats est bien l'absence de relais pour la mise en œuvre des orientations du SCOTERS. La nécessité de créer ces relais est partagée. L'intercommunalité est pour les élus l'échelle de gouvernance la plus adaptée.

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

La question de la mise en compatibilité des documents d'urbanismes communaux avec le SCOTERS est posée. Les élus reconnaissent l'importance et l'enjeu de ce travail pour créer des conditions de travail claires et efficaces (Breuschwickerheim).

Mise en œuvre du document - Coordination des politiques publiques

Vers un travail partenarial avec la CUS sur un projet de parc naturel ?

L'intercommunalité souhaite réfléchir à un projet d'arboretum, en exploitant la vue sur Strasbourg offerte à l'ouest du territoire. Cela pourrait se concrétiser par la création d'une zone naturelle remarquable à l'ouest de Strasbourg. La question de l'articulation avec le Parc naturel urbain est posée. Le Syndicat mixte pourrait être un relais utile dans la coordination de ces différents projets.

La desserte de la gare d'Entzheim : comment mieux organiser les rabattements vers ce point de transport en commun intensif ?

La gare d'Entzheim apparaît relativement fréquentée par les habitants de l'intercommunalité. Elle bénéficie d'un cadencement favorisé aujourd'hui par l'aéroport. Les utilisateurs profitent de cette desserte de qualité pour rejoindre les différents bassins d'emploi : Strasbourg, Molsheim... Aujourd'hui les rabattements vers ce point de transport intensif et structurant pour le bassin de vie, organisés par la CTS, sont peu pratiques et peu lisibles : comment organiser des rabattements efficaces vers l'ensemble de l'intercommunalité ? Dans quelle mesure le Syndicat mixte peut-il travailler à la coordination des différents partenaires concernés ? Les élus souhaiteraient s'engager dans un travail d'organisation efficace des rabattements vers/depuis les points de transport en commun structurants : un projet de piste cyclable d'Hangenbieten vers la gare de Tram-Train est à l'étude. Il s'agirait de faire évoluer le tracé de la CTS qui dessert aujourd'hui Entzheim et Holtzheim.

Le problème des zones inondables : comment engager une réflexion partenariale ?

Le travail partenarial entre les communes, le Syndicat mixte et les services de l'Etat apparaît primordial dans la recherche d'une solution concrète au problème des zones inondables évoqué précédemment.

ELEMENTS DE PROSPECTIVE

Quel positionnement du territoire par rapport à l'espace métropolitain ?

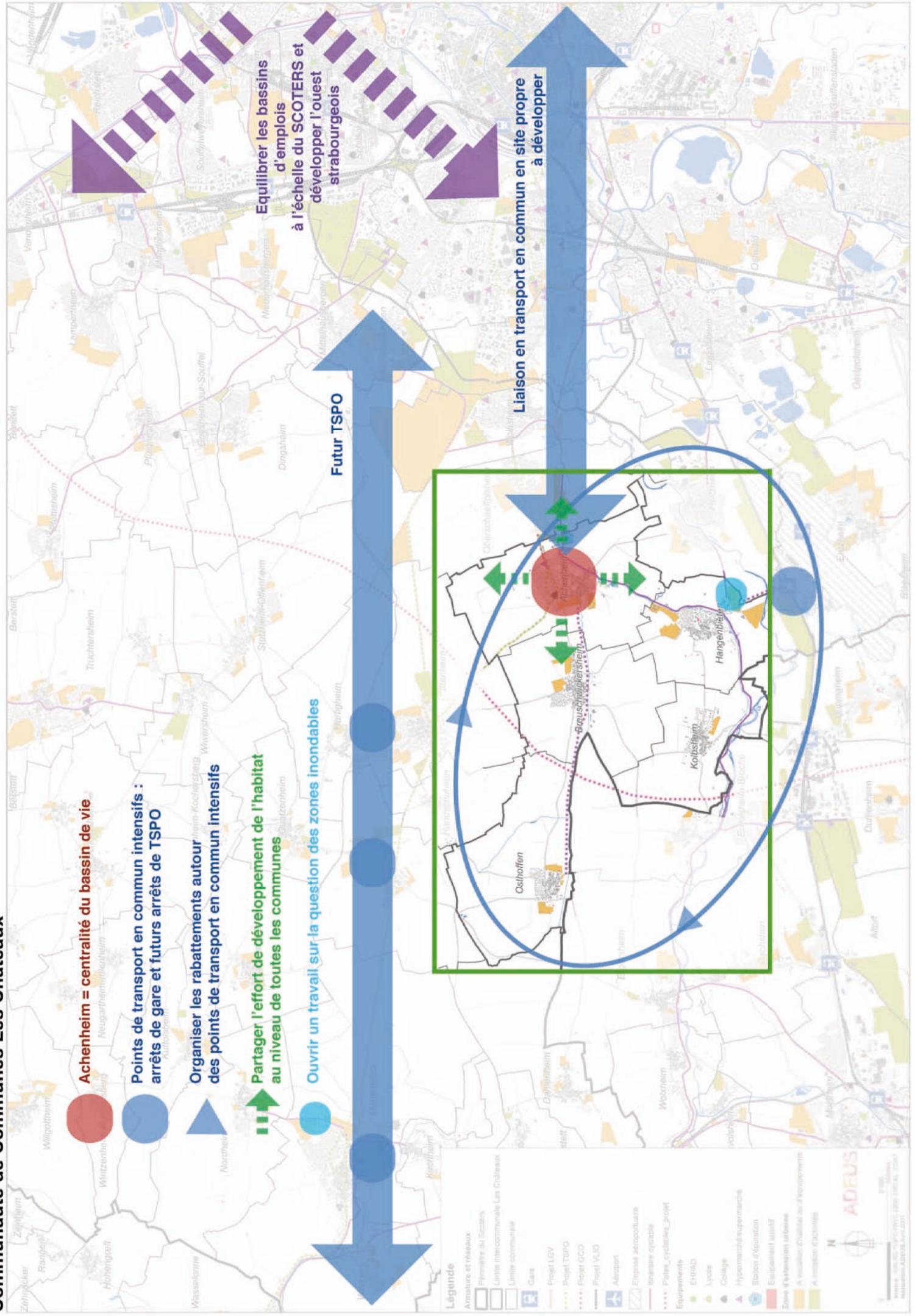
La discussion montre la volonté des élus de s'inscrire dans un schéma de développement plus équilibré du territoire à l'échelle du SCOTERS. La logique de concentration des activités/équipements/services à Strasbourg est questionnée. L'intercommunalité souhaite travailler à un équilibre bassin de vie / bassin d'emplois à son échelle et se dit favorable à un développement à l'ouest de Strasbourg. L'objectif des élus est de travailler à la création d'emplois sur le territoire de l'intercommunalité et de faire de la commune d'Achenheim un lieu de centralité de ce bassin de vie. Il s'agit pour les élus d'aborder le territoire métropolitain au delà de la seule 1ère couronne de Strasbourg et de mieux réfléchir aux synergies villes-campagnes.

Trame verte et bleue : comment travailler sa mise en œuvre concrète à l'échelle des communes ?

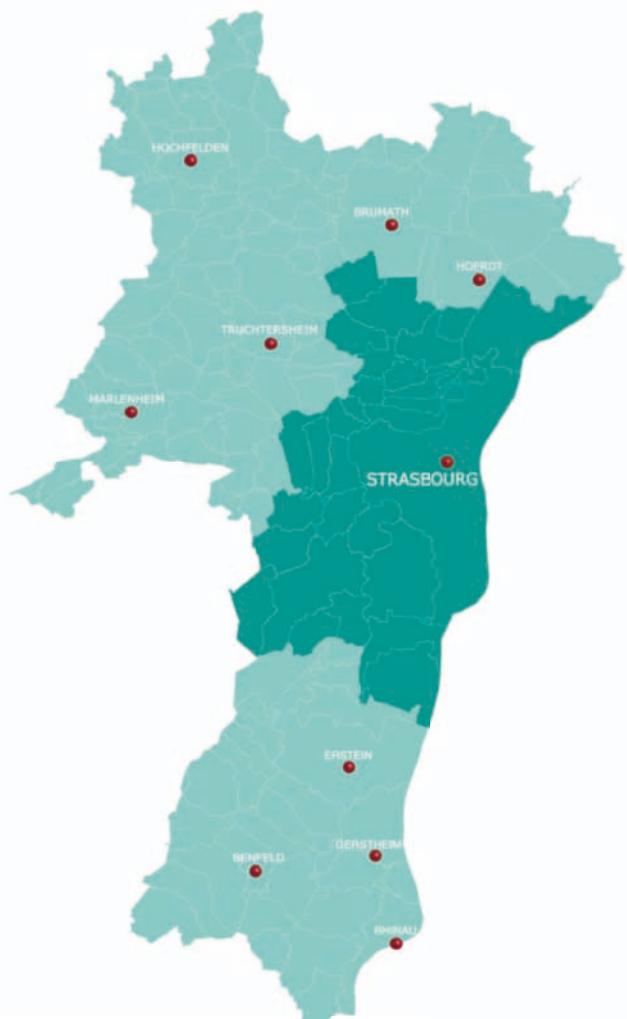
L'idée d'un arboretum exploitant la vue sur Strasbourg à partir de la zone ouest est posée. Les communes de Kolbsheim et d'Hangenbieten souhaiteraient également mettre en place une protection environnementale au sud du village, sans nécessairement cerner l'outil pertinent. Cette volonté renvoie à la concrétisation et la mise en œuvre de la trame verte régionale à l'échelle des communes et pose la question des moyens et de leur accompagnement dans la réalisation de ces projets.

Les débats soulignent également la difficulté de cohabitation d'usages « antinomiques » du canal de la Bruche. La Bruche et ses alentours constituent un élément structurant de la trame verte régionale. Le travail sur la mise en valeur et l'usage de cet espace est important, mais l'intercommunalité est confrontée à la diversité d'usages, parfois peu compatibles... Comment peut-on mieux faire cohabiter ces usages ?

Communauté de Communes Les Châteaux



Communauté urbaine de Strasbourg



Réunion des Maires

du 10 mai 2011

Avis et attentes de la CUS concernant le SCOTERS

M. BIGOT rappelle le contexte de cette réunion. Elle fait suite aux réunions territoriales organisées par le SCOT, auxquelles la CUS a été associée via les Vice-présidents territoriaux.

Ensuite chaque EPCI composant le syndicat donne son avis sur le SCOTERS et sur ce qu'il en attend. L'idée étant d'échanger à l'automne sur l'avenir du document de planification.

Successivement Guillaume SIMON, directeur du SCOT et Jacqueline TRIBILLON, chef du service Prospective et planification territoriale, présentent les éléments fondateurs du SCOT, les nouvelles dispositions réglementaires de la loi ENE et l'avancée de la réflexion de la CUS en vue du futur PLU (voir document joint).

Les principales questions soumises au débat ont été :

- La question de l'objectif quantitatif de croissance démographique que l'on veut se donner pour les 15 ans à venir ; ceci entraînant ensuite habitat, emplois, transports à mettre en œuvre. Cette question : quel "moteur" de croissance donne-t-on à notre territoire est un préalable à la déclinaison réglementaire en SCOT et PLU.
- Habitat et densité / mixité sociale et fonctionnelle.
- Organisation du développement économique.
- Développement urbain et sauvegarde de l'agriculture : est-ce conciliable ?

Les éléments suivants sont ressortis du débat de la part des maires présents :

Quelle organisation urbaine voulons-nous ? Comment se développeront les communes de la CUS par rapport au hors CUS ?

Fait-on une "ville-archipel" bien reliée par les transports et avec des bourgs centres bien équipés en services et commerces ? Et dans ce cas, rôle des communes de 2^{ème} couronne de la CUS ?

Si l'offre urbaine répond à la demande des gens, ils resteront dans la 1^{ère} et 2^{ème} couronne.

Comment gère-t-on la densité si l'on veut conserver des activités agricoles ?

Il faut améliorer la cohérence entre TC et développement urbain et cibler les secteurs pertinents.

Mieux définir la mixité sociale.

Se reposer la question de la croissance urbaine que l'on se fixe ; si certes le SDAU était très ambitieux voire irréaliste en terme d'objectifs démographiques, ne faut-il pas se poser la question de l'impact d'une "démographie étale" (sans croissance significative) sur notre développement.

Le territoire de la CUS n'est pas pertinent pour régler les intérêts communs. Il faut une logique au niveau du SCOTERS, développer un projet de territoire à ce niveau et être plus contraignants sur les intercommunalités.

Il faut tenir compte de l'évolution des comportements en terme d'habitat, d'emplois et de déplacements.

Améliorer le renouvellement urbain, notamment par les friches industrielles.

Suite à donner

Cette réunion est une première étape de la réflexion sur nos territoires respectifs CUS / SCOTERS.

Il est nécessaire de poursuivre les éléments de réflexion identifiés à travers les travaux de l'élaboration du PLU et les travaux préparatoires à la révision du SCOTERS.

Les principaux sujets :

- l'objectif démographique en fonction de l'objectif de développement territorial et la place de la CUS dans ce développement ;
- les échelles territoriales pertinentes pour habitat, emplois, déplacements ;
- type de territoire : territoire compact autour des principales villes existantes et/ou ville-archipel ;
- la place de l'agriculture ;
- la densité urbaine, par rapport à l'enjeu environnemental

qui rejoignent les orientations du SCOTERS à re-questionner :

- la croissance "raisonnable" ;
- l'organisation territoriale et la hiérarchie des villes ;
- l'organisation de l'offre commerciale et d'activités notamment.

En plus des orientations fondamentales du SCOTERS, la réflexion devra permettre de se positionner ensemble sur certains éléments de gestion et d'organisation du territoires comme, par exemple, les pôles d'emplois et de services, les infrastructures nécessaires au projet de territoires qui sont actuellement inscrite au SCOTERS, la localisation du Parc des Expositions. D'où la nécessité d'articuler les démarche du PLU communautaire et du SCOTERS.

*PJ : Powerpoint présenté en réunion
Liste des présents (élus)*

Jacques BIGOT
Président