

NOTE D'INTENTION POUR LA RÉVISION DU SCOTERS

**Synthèse
des échanges
et débats entre
élus en
2019**



2019, UNE ANNÉE D'ÉCHANGES SUR LES ENJEUX DU SCOT EN RÉVISION

Conformément à la méthode et au calendrier de révision présentés au comité syndical du SCOTERS du 18 décembre 2018, le premier semestre 2019 a fait l'objet de **diverses rencontres-débats** sur le projet de territoire, auxquels l'ensemble des élus locaux ont systématiquement été associés et conviés :

✓ 3 DÉBATS AVEC LES ÉLUS DU TERRITOIRE :

- 1^{er} février à Strasbourg : présentation mutuelle des contextes et enjeux par EPCI
- 11 mars à Truchtersheim : enjeux liés aux évolutions démographiques – quel niveau d'ambition ?
- 26 avril à Benfeld : Grenelle des Mobilités

✓ 2 SÉMINAIRES SUR LES TRANSITIONS



✓ 6 COMITÉS DE PILOTAGE

En parallèle, le **COPIL** de la révision s'est réuni à 6 reprises pour un premier niveau d'arbitrage sur différentes entrées thématiques (démographie, armature, agriculture, économie, enjeux environnementaux).

La présente note d'intention a été nourrie des différents échanges qui ont eu lieu durant cette période, et plus largement depuis 2018 et les travaux engagés pour le bilan d'application du SCOTERS.

Les élus qui ont mis en application le SCOTERS et procédé à son bilan, ont souhaité à travers cette note, **transmettre des premiers enseignements et des premières décisions prises collectivement aux nouvelles mandatures** qui auront en charge de conduire la révision de ce schéma, la faire aboutir puis la mettre en œuvre.

Les objectifs, la méthode et le calendrier sont repris dans le document « La révision du SCOTERS : pourquoi et comment ? »

SOMMAIRE

Les notions clé du projet de SCoT révisé



4

Préambule :

Le SCoT d'un territoire métropolitain

8

1. Vers un SCoT plus stratégique que réglementaire

10

2. Vers un SCoT « opérateur de périmètres », notamment en matière de mobilités

12

3. Santé-climat-énergie, les fondamentaux du futur SCOTERS

16

4. Un SCoT soucieux de la qualité urbaine et des rapports à la proximité dans ses politiques d'aménagement du territoire

19

Conclusion : un outil, et pas seulement un document

PRÉAMBULE : LE SCOT D'UN TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN

1.1 UN TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN ASSUMANT SON RÔLE

Force est de constater que le projet de territoire initialement porté par le SCOTERS approuvé en 2007 n'a pas été remis en question sur ses fondamentaux. Le bilan a montré :

- le renforcement du **rayonnement** de l'Eurométropole de Strasbourg par son **positionnement stratégique** au croisement des grands corridors européens par la réalisation, achevée ou en cours, de la plupart des grands projets d'infrastructure (*LGV à 1h30 de Paris, développement portuaire, contournement ouest, cadencement TER vers l'aéroport d'Entzheim, etc.*) ;
- l'ouverture de la **métropole transfrontalière** à 360°, notamment avec la création de la première ligne de tramway transfrontalière et l'urbanisation de l'axe Rive-Etoile ;
- le rôle de **moteur économique** de la métropole en matière de polarité et de création d'emplois (plus de 10% des emplois de la Région Grand Est), de création d'entreprises et de redistribution sur une aire urbaine couvrant la majeure partie du Bas-Rhin voire au-delà (en proportion les territoires voisins de la métropole sont les plus dynamiques en création d'emplois).



1.2 AJUSTER LE PROJET POLITIQUE POUR RENFORCER LA COMPLÉMENTARITÉ ET LA SOLIDARITÉ ENTRE LES TERRITOIRES

Si le projet initial du SCOTERS n'a pas été remis en cause, **la prise en compte de la diversité** de ses composantes est un élément souligné par l'ensemble des élus. Ceux-ci souhaitent une reconnaissance de la diversité des situations locales au regard de facteurs supra-territoriaux tels que le changement climatique, la transition énergétique ou les évolutions des modes de vie. D'où la volonté de **recentrer le projet collectif sur les enjeux de transition, voire de transformation** face à l'urgence d'adaptation des territoires et des politiques publiques, en plaçant la santé et l'énergie au cœur de la révision du SCoT.

Les relations entre territoires sont au cœur du futur projet de territoire, en particulier sur les champs de la mobilité et des transports mais aussi de la diversité des formes urbaines et de la qualité de vie que chaque territoire peut offrir (*nombreux débats autour de l'acceptation de la densité et d'une lutte contre une urbanisation « homogène » qui banalise le cadre urbain et les paysages/ hors sol*).

1.3 LE SCOTERS DOIT « SE RÉÉCRIRE, SANS FORCEMENT SE RÉINVENTER »

Il ressort des témoignages et des échanges, comme du bilan réalisé en 2018, que le SCOTERS a joué son rôle d'encadrement des documents locaux d'urbanisme en particulier sur les questions d'**optimisation de l'usage du foncier**, de préservation du **fonctionnement écologique** des territoires ou de développement du **commerce**, etc.

Ces éléments sont à conforter dans la révision et à travailler de manière nouvelle par rapport à la façon dont le projet initial avait été construit :



Un projet de territoire basé davantage sur le maillage que sur une hiérarchie de polarités :

comme la plupart des premiers SCoT issus de la loi SRU, l'armature urbaine du SCOTERS distinguait des polarités sur la base de l'accès aux transports en commun, faisant en partie écho aux politiques contractuelles de l'ancienne Région Alsace ou du département du Bas-Rhin au début des années 2000. Le SCOTERS a renforcé la prise en compte de l'inter-territorialité en « assouplissant » son armature urbaine lors de sa seconde modification en 2012. L'objectif de la révision est de poursuivre cette évolution en allant vers une plus grande prise en compte des complémentarités entre les bassins de vie.



Passer des normes d'un document cadre à l'accompagnement des collectivités, notamment en matière de qualité urbaine :

le SCOTERS a évolué à 4 reprises par voie de modification, pour intégrer les exigences du code de l'urbanisme, en constante évolution. La révision du schéma offre l'opportunité de reprendre le projet de territoire dans son intégralité et de repenser globalement ses orientations, leur suivi et leur mise en œuvre à la fois par un travail sur des indicateurs mais aussi par un retour de terrain des documents locaux d'urbanisme. Le niveau de précision des orientations jusqu'à leur écriture sera un enjeu important pour que le SCoT reste un cadre, garant d'un cap collectif et non un carcan pour les initiatives locales par des orientations trop prescriptives, limitant le rapport de compatibilité dont disposent les documents locaux d'urbanisme pour traduire le projet commun du SCOTERS à leur échelle.

Par ailleurs, le SCOTERS s'est doté de nombreux outils pour accompagner sa mise en œuvre en matière de foncier, d'énergie, d'environnement, etc. La révision offre l'occasion de renforcer certains de ces outils en les incluant au corpus du schéma, sous forme d'orientations ; là encore dans un souci du rapport de compatibilité pour rendre les PLU plus efficaces dans leur traduction des intentions du schéma en termes d'usage des sols.



1.3 LE SCOTERS DOIT « SE RÉÉCRIRE, SANS FORCEMENT SE RÉINVENTER » (SUITE)



Renforcer l'attractivité par la maîtrise du développement plutôt qu'à travers une croissance basée sur des modèles extensifs :

le contexte démographique a évolué de manière significative depuis le début du 21^{ème} siècle. Si le Bas-Rhin reste le territoire le plus dynamique de la Région Grand Est, et devrait continuer de croître selon les perspectives à horizon 2050, cette croissance potentielle ne va cesser de ralentir.

Par ailleurs, la plaine d'Alsace est un espace hydrologique sensible, fortement urbanisé et densément peuplé, où la pression foncière ira croissante. La collectivité se heurte dès aujourd'hui à la difficulté de compenser les zones humides et les espaces naturels ou agricoles urbanisés pour maintenir la biodiversité et le fonctionnement écologique de la vallée du Rhin supérieur.

Le SCOTERS révisé devra davantage appuyer son développement sur la rationalisation et l'optimisation des infrastructures et des ressources propres à chaque territoire. Le tout dans un souci de sobriété, notamment en matière d'énergie et de foncier (en écho aux objectifs du SRADDET).



Répondre aux attentes de la société, pour une application sensible de la mise en cohérence des politiques publiques :

de l'aveu des élus, le SCOTERS reste un objet technique, complexe qu'il est difficile de partager en conseil municipal ou avec ses administrés. Un paradoxe puisque l'aménagement du territoire est au cœur des débats de société à travers l'accessibilité à l'emploi et aux services, à la formation, aux loisirs, aux enjeux de maîtrise de l'énergie, de qualité de l'alimentation, etc. Il est donc essentiel de sortir d'une approche réglementaire et technique de l'urbanisme pour recentrer le schéma sur la société et ses attentes en se fixant des objectifs à trois générations (NB : un horizon à 50 ans correspond à nos petits enfants).

RAPPEL DE « L'ESPRIT DE LA RÉVISION » AU 13-12-2019 :

- davantage prendre en compte la diversité des situations locales et des complémentarités entre bassins de vie
- placer la santé et l'énergie au cœur du projet de territoire (PADD)
- privilégier un SCoT stratège au SCoT réglementaire





1 | VERS UN SCOT PLUS STRATÈGE QUE RÉGLEMENTAIRE

Faire du SCOTERS un outil de médiation entre territoires, avant d'être un document technique, fait consensus sous peine de le voir périliter en ne l'utilisant que d'un point de vue réglementaire ; et finir par aboutir à un SCoT vécu comme « imposé » au lieu d'être considéré comme un outil indispensable à l'aménagement du territoire.

La clarté du projet collectif est un objectif central pour le partage et l'appropriation du futur SCOTERS afin d'en faire un référentiel pour articuler et mettre en cohérence une partie des politiques publiques portées par les intercommunalités. Notons que cette « mise en cohérence » des politiques publiques ne doit pas s'interpréter par une vision égalitaire des territoires qui viserait à les homogénéiser à travers des normes. En d'autres termes l'**efficacité du SCOTERS** sera proportionnelle à son **degré d'appropriation par les élus** afin qu'il soit à la fois porté au sein des territoires qui le composent mais aussi auprès des SCoT voisins et de ses partenaires institutionnels.

Pour affirmer son rôle d'outil stratégique le SCOTERS révisé devra :

- ✓ **FIXER UN CAP** : définir le projet du territoire partagé à moyen-long terme, concernant un certain nombre de sujets, et mettant en cohérence les politiques publiques et affirmer les priorités du territoire (projets stratégiques, enjeux majeurs), permettant notamment aux documents d'urbanisme infra et aux projets locaux de bénéficier d'un cadre ;
- ✓ **ÊTRE RÉACTIF** : pouvoir, dans la mesure du possible, s'adapter rapidement aux situations non envisagées (décalage actuel entre le temps long de procédure et le temps du projet) ;
- ✓ **ÊTRE UN FACILITATEUR** : intégration de 18 schémas supra, conseil aux collectivités et porteurs de projets ;
- ✓ **ANIMER LE TERRITOIRE POUR PROGRESSER ET APPORTER UNE PLUS-VALUE COLLECTIVE** : benchmark, formations, etc. ; anticipation des défis du territoire ;
- ✓ **CRÉER DU LIEN** : meilleure connaissance mutuelle, échanges de bonnes pratiques, face au morcellement des territoires et des gouvernances (Cf. ci-après) ;
- ✓ **AGIR EN RÉPRÉSENTATION DU TERRITOIRE** : parler d'une seule voix et engager des négociations (projets stratégiques de niveau supra-SCoT tel qu'Europa Park, SRADDET ou autres schémas supra, écotaxe, stratégies transfrontalières, etc.).



Le SCOTERS n'en demeure pas moins un document de planification opposable qui s'inscrit dans une hiérarchie de normes. Il ne peut s'affranchir d'un contenu technique répondant aux attentes du code de l'urbanisme. Ce qui signifie par exemple qu'il devra se fixer un objectif de production de logements décliné par une répartition de l'offre, selon une armature urbaine (déploiement des services, préservation du fonctionnement écologique, accessibilité, localisation des projets stratégiques, etc.), et notamment afficher des objectifs de modération de la consommation foncière et en faire le suivi.

La conception et l'écriture du futur SCOTERS devra se faire en lien, notamment, avec les services de l'Etat (DDT) afin de trouver le juste niveau de compromis entre l'exposition d'une stratégie claire et sa traduction normative, assorties des indicateurs techniques pour mesurer les effets de ses mesures.

Le SCOTERS se positionne comme un organisateur d'inter-territorialité et doit devenir un « opérateur de périmètres », un lieu de débat où se traitent les questions d'échelles et où l'on construit les nouveaux points de vue et les dynamiques pour les territoires.

2

VERS UN SCOT « OPÉRATEUR DE PÉRIMÈTRES », NOTAMMENT EN MATIÈRE DE MOBILITÉS

Cet enjeu est d'autant plus délicat que les velléités d'un SCOTERS stratégie se heurtent à la réduction de son périmètre avec une **gouvernance** inadaptée à la mise en réseau d'un **territoire fonctionnel** bien **plus large** que les collectivités qui le composent. D'où l'importance soulignée systématiquement d'élaborer des stratégies avec les autres SCoT sur des sujets d'échelle bas-rhinoise voire alsacienne tels que la logistique, le commerce, les zones d'activités stratégiques, l'offre en logements, etc. Ces sujets, non spatialisés dans le SRADDET, sont aujourd'hui traités sans nuance au sein de SCoT nombreux et couvrant des périmètres limités en Alsace, malgré une ouverture progressive.

L'enjeu d'un SCoT facilitateur et organisateur de l'articulation entre territoires est particulièrement prégnant en matière d'**accessibilité et de transport**, avec l'injonction de la loi LOM faite aux intercommunalités d'organiser les mobilités au sein de leurs bassins de vie.

L'enjeu d'accessibilité à la métropole, pilier du projet d'aménagement du précédent schéma qui proposait une organisation urbaine en réseau, calibrée (entre autre) par les dessertes en transports collectifs, doit se poursuivre. Il reste la clé de voûte du futur projet : le SCOTERS doit garantir son accessibilité et le bon fonctionnement des flux vers et au sein de son territoire, de la grande échelle des corridors européens à l'accès aux emplois et aux services dans la proximité (politiques de mobilité en faveur des modes actifs par exemple).

Les échanges, notamment ceux ayant lieu durant les ateliers du Grenelle des mobilités¹, n'ont pas remis en cause les principes fondateurs du précédent SCoT mais ont souligné la nécessité de travailler l'accessibilité entre la métropole et les territoires qui la bordent (problématique de congestion des trafics), autant que par des radiales entre les territoires hors Eurométropole, sans devoir passer par le cœur métropolitain (liaison transports en commun, logistique, etc.).



¹Démarche initiée par l'Etat et les collectivités (Eurométropole de Strasbourg, Région Grand Est et Département du Bas-Rhin) visant à définir un bouquet de projets de mobilité cohérents, à porter le plus souvent de manière partenariale.

LA MOBILITÉ COMME PILIER DE LA POLITIQUE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE :

5 points majeurs soulignés par les élus :

- **repenser les portes de la métropole** (cf. note de synthèse SCOTERS sur le Grenelle) : gares dont gares routières, COS, REM, rabattement, nouvelles pratiques de mobilité, etc. ; Repositionner des parcs relais en amont des embouteillages (Hochfelden/ Mommenheim par exemple), souhait d'ouverture de l'Eurométropole (VLIO, projet « porte ouest », etc.) ;
- **améliorer de l'accessibilité à l'emploi** (qui reste polarisée), notamment en modes doux, dans un contexte de pollution, d'impact financier croissant des déplacements pour les ménages (envolée des prix) et d'un risque de pénurie des énergies fossiles, etc. ; ceci passe notamment par le maillage piéton-cycles pour la desserte des zones économiques d'activités (30% à 40% des emplois, selon les territoires du Bas-Rhin) ;
- **relier le territoire du SCOTERS à ses voisins** : liaisons transversales N/S et E/O, avec accentuation et déploiement du réseau cyclable ; imaginer de nouvelles solutions de rabattement sur les gares et les sites de covoiturage entre les bassins de vie, et pas uniquement à destination de la métropole ;
- **encadrer la stratégie logistique** du territoire, en lien avec les opérateurs spécialisés et les territoires voisins (positionnement des plateformes logistiques), afin d'optimiser les flux et d'atténuer les nuisances et d'anticiper les évolutions des pratiques de consommation et les nouvelles technologies (problématique du dernier km) ;
- et **accompagner la stratégie portuaire** (affirmation du rôle du PAS ; logistique par canaux ; développement des infrastructures portuaires - notamment les problématiques d'accès sur le secteur nord et l'avenue du Rhin).

Voir Note Grenelle des Mobilités de mai 2019





3 | SANTÉ-CLIMAT-ÉNERGIE, LES FONDAMENTAUX DU FUTUR SCOTERS

Aujourd'hui, face à l'urgence du défi climatique, le territoire doit penser son développement en s'appuyant sur un modèle vertueux et volontariste pour le bien de ses habitants.

Les élus ont souligné la prise de conscience d'un changement de paradigme où les modèles de croissance extensive portés au début des années deux mille aboutissent à une forme d'asphyxie des territoires dont les ressources sont limitées ; certains alertant sur l'urgence de « transformation des territoires » plutôt qu'une transition qui laisserait croire que les échéances sont plus éloignées qu'il n'y paraît en matière d'adaptation au changement climatique.

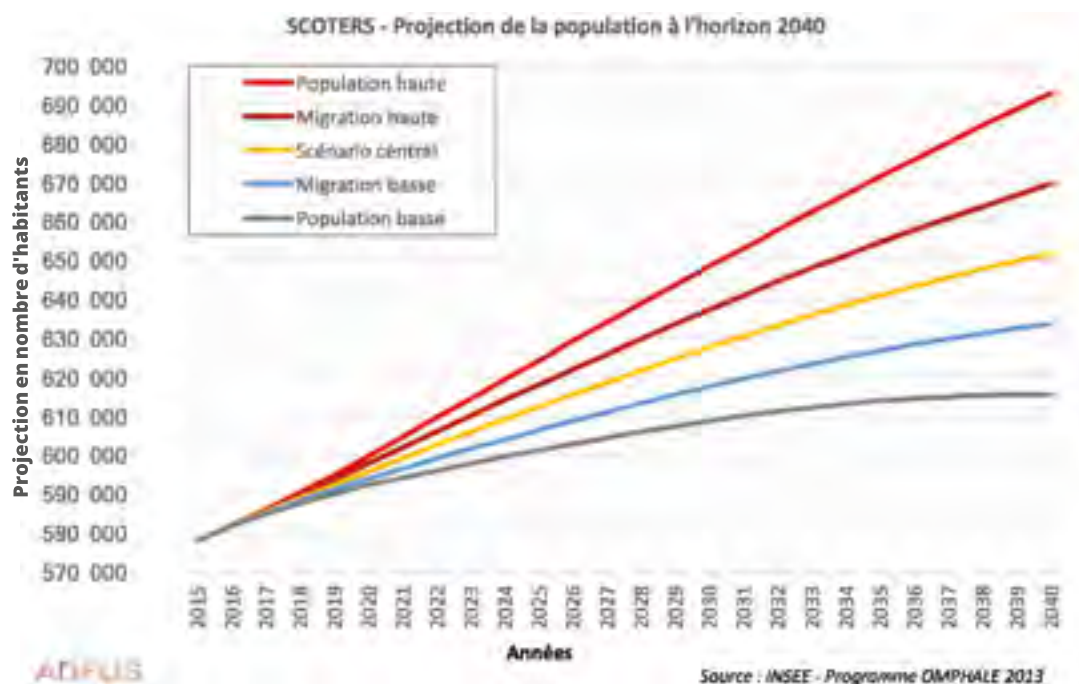
La présence de la métropole n'est pas étrangère au constat que le département est aujourd'hui le plus dynamique de la Région Grand Est sur le plan économique, et par conséquent sur le plan démographique. **Ainsi, les élus ont retenu pour cap que le SCOTERS continue de regrouper environ la moitié de la population et des résidences principales du Bas-Rhin à horizon 2040 et environ 60% de ses emplois.**

Le comité syndical élargi de mars a permis d'aboutir à un consensus autour d'une croissance mesurée, tenant compte des dynamiques démographiques de la Région Grand Est et du Rhin Supérieur.

Les élus partagent l'enjeu de **maîtrise de l'urbanisation** : le projet de développement du SCOTERS ne doit pas être démesuré (rapport aux ambitions des premiers schémas directeurs des années 70) avec **un cap qu'ils estiment à environ 650 000 habitants à l'horizon 2040** (avec éventuellement des objectifs déclinés en deux périodes pour prendre en compte le ralentissement de la croissance démographique projeté par l'INSEE) ;

VERS UN PROJET DE CROISSANCE MESURÉE DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE ALSACIENNE :

- Croissance mesurée au regard des dynamiques démographiques de la Région Grand Est
- Maîtrise de l'urbanisation avec un cap de 650 000 habitants à l'horizon 2040



Des préoccupations mondiales, ayant un impact local, qui nécessitent une prise en main par les acteurs publics : **jusqu'où et comment le SCOTERS peut-il intégrer ces enjeux pour concrétiser une stratégie collective ?**

Des démarches existent, notamment les plans climats, mais le SCoT doit permettre la synergie des actions locales (métropole, PETR et intercommunalités) pour mettre en œuvre les stratégies dessinées à l'échelle de la Grande Région et du Rhin Supérieur, que ce soit :

- pour la qualité de l'air ;
- pour la protection de la ressource en eau ;
- pour la gestion des déchets ;
- pour la préservation de la biodiversité ;
- pour la transition énergétique (sobriété, efficacité et production d'EnR).



LES PISTES D'ACTION DU SCOTERS POUR ADAPTER LES TERRITOIRES AU CHANGEMENT CLIMATIQUE SONT MULTIPLES ET TRANSVERSALES À L'ENSEMBLE DES CHAMPS DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE. ON RETIENDRA EN PARTICULIER :

- une **approche nouvelle de la mobilité** privilégiant les modes actifs et les alternatives à « l'autosolisme » : réseau cyclable, taxe carbone, requalification des grands axes avec un volet environnemental, ZFE, incitation à la mutualisation sur un trajet, etc. ;
- une réflexion sur la **localisation des équipements publics et projets d'envergure** (couloirs de vigilance, réseaux d'énergie) ;
- des **partenariats** (cohérence des actions) pour traduire les stratégies européennes et nationales en lien, avec la Région, le Département ou l'Eurodistrict, etc. ;
- travailler avec le monde agricole pour traiter les **lisières urbaines** en bonne intelligence dans la mise en œuvre du SCOTERS par exemple ;
- un urbanisme plus **sobre** en énergie (réhabilitation du bâti ancien et constructions neuves, localisation, écoconception visant à l'autonomie énergétique, etc.) ;
- améliorer **l'efficacité énergétique** (réutilisation de la chaleur fatale, prise en compte, création et déploiement de réseaux de chaleur) ;
- faciliter / permettre / ne pas freiner l'installation de petites unités de **production d'énergie renouvelable** ;
- prendre en compte les **précarités** (existantes et à venir) ;
- **végétaliser et limiter l'imperméabilisation** des sols pour éviter d'impacter le cycle de l'eau et plus largement le fonctionnement hydraulique de la plaine du Rhin, lutter contre les îlots de chaleur, capter les rejets carbonés (plantations « puits à carbone »), favoriser le déplacement de la biodiversité, etc. ;
- intégrer le **risque** comme une composante majeure du projet pour encadrer l'urbanisation de site à risque d'une part (limitation des extensions urbaines) et d'autre part envisager des solutions innovantes dans des sites exposés mais stratégiques pour le fonctionnement du territoire à l'échelle du SCOTERS (être proactif : anticiper, prendre des initiatives, concevoir et gérer différemment le risque dans un souci de protection accrue des biens et des personnes).

La plupart des objectifs pointés ci-dessus font écho aux pistes évoquées dans les points précédents.



DE NOUVEAUX ENJEUX ÉNERGIE – CLIMAT – SANTÉ DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME, DANS UN CONTEXTE ANNONCE DE CHANGEMENT CLIMATIQUE :

- **Énergie** : *plusieurs pistes, pas de prise d'orientation privilégiée à ce jour*

Un équilibre est à rechercher entre le niveau d'orientations et la part relevant de la mise en œuvre

- **Climat – Santé** : *plusieurs pistes, pas d'orientation privilégiée à ce jour*

La question des franges fait néanmoins consensus pour un meilleur traitement dans les permis d'aménagement – les orientations actuelles étant insuffisantes pour une réelle prise en compte



4

UN SCOT SOUCIEUX DE LA QUALITÉ URBAINE ET DES RAPPORTS À LA PROXIMITÉ DANS SES POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE




Les modes de vies et attentes sociales actuelles induisent un recentrage du projet politique sur une recherche de proximité et de qualité du traitement des transitions entre espaces bâtis et non bâtis, qualité des tissus urbains produits, qualité des espaces publics, etc.

L'enjeu actuel porte sur la qualité du cadre de vie, ainsi que sur la qualité urbaine et architecturale, ou encore le bien-être et la santé

✓ Acceptation des densités, en travaillant sur les **formes urbaines** en prenant davantage en compte le contexte et la typologie des tissus urbains afin d'éviter des effets pervers d'homogénéisation induits par des logiques comptables (modération de la consommation foncière, production de logements, quotas de logements aidés) ; Ce qui nécessite en parallèle de travailler plus finement sur le rapport de compatibilité pour éviter que le SCoT n'aille trop loin et deviennent un facteur bloquant pour les documents locaux d'urbanisme qui devront le traduire.

✓ Proximité et **accessibilité des services et équipements**, du quotidien comme spécialisés (un niveau de service cohérent au sein du territoire) en ne se limitant pas à une approche hiérarchique de l'armature urbaine mais en intégrant la dimension de projet ; l'accessibilité à un panel large d'équipements étant à considérer parmi les premiers vecteurs de développement et d'attractivité des bassins de vie.

✓ Fluidification du **parcours résidentiel** : forme et typologie du bâti, adaptation de l'offre à la demande notamment en termes d'accès au logement (endettement) et de facture énergétique ; et répondre ainsi à l'enjeu de cohésion sociale, notamment au sein des villages et des bassins de vie les plus éloignés de la métropole.



✓ **Privilégier le commerce de centre-ville** en limitant le développement périphérique afin d'éviter qu'il ne fragilise les noyaux urbains ; tant pour des questions d'accessibilité dans la proximité, d'animation urbaine que de sobriété dans l'usage des énergies fossiles.

✓ Faire pénétrer **la nature en ville** pour répondre aux enjeux de biodiversité, d'aménités des espaces urbains, d'acceptation de nouvelles formes urbaines, de limitation de l'impact sur le cycle de l'eau, de ventilation et de lutte contre le réchauffement climatique, etc. ; Les élus soulignent le juste compromis à trouver entre l'injonction de densifier pour optimiser un foncier toujours plus rare et la préservation de poumons verts sans lesquels la densification est difficilement acceptable.

4

UN SCOT SOUCIEUX DE LA QUALITÉ URBAINE ET DES RAPPORTS A LA PROXIMITÉ DANS SES POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE (SUITE)

✓ **Insertion paysagère**, au sein du tissu urbain comme dans le milieu naturel (milieux agricoles remembrés qui voient les haies disparaître, préservation des lignes de crête, etc.). L'accès aux espaces de nature reste un des premiers critères de choix d'implantation des ménages. Donc un facteur important d'attractivité.

✓ **Traitement qualitatif** des espaces publics, des espaces non bâtis, des entrées de villes et des projets (habitat, économie, équipements), facteurs importants notamment pour l'attractivité du cadre de vie et l'acceptation de la densité ou de nouvelles formes urbaines.

✓ **Traitement des lisières urbaines** : enjeu paysager, de renaturation et de biodiversité (espaces tampons pour la circulation des espèces) mais aussi de santé (tampon sanitaire contre l'exposition aux traitements phytosanitaires agricoles).

✓ **Filières alimentaires locales et circuits courts**. Comment le SCoT peut-il être facilitateur sur ce sujet ?

CONCLUSION : UN OUTIL ET PAS SEULEMENT UN DOCUMENT

L'évaluation politique que les élus ont portée sur le schéma, à l'occasion de son bilan en 2018, souligne l'enjeu essentiel de **l'acceptation, l'appropriation et le portage** du SCOTERS révisé (aboutissement prévu d'ici 2022).

Au-delà de la construction du projet de territoire (Projet d'Aménagement et de Développement Durable) et des analyses techniques (diagnostic et état initial de l'environnement), les nouveaux élus auront à traiter dès leur investiture en 2020 :

- de la forme d'association et de la méthode de travail à privilégier avec les élus ;
- des modalités d'ouverture vers les territoires de SCoT voisins.

Ces choix permettront, dans le calendrier imparti de la révision, de traiter de questions fondamentales telles que la **stratégie économique** et la **stratégie énergétique** du territoire du SCOTERS, et donc de construire **un SCoT stratégique** (voir point 3).

L'enjeu sera de poursuivre les travaux de révision sans temps mort, pour maintenir la dynamique engagée et poser les bases de projets indispensables au territoire.



LES TRAVAUX À VENIR :

L'année électorale de 2020 permettra aux équipes techniques de travailler les pièces écrites du SCOTERS (diagnostic et EIE) afin de mettre en lumière les principaux enjeux et leviers d'actions le temps de l'installation des nouvelles mandatures, de sorte de travailler dès le second semestre 2020 sur le PADD.

Les échanges de 2019 ont démontré l'intérêt d'approfondir divers sujets, tels que :

- volet économique : mieux connaître le fonctionnement logistique du territoire, engager une réflexion sur l'optimisation des zones d'activités existantes avec les SCoT de la Bruche et du Piémont des Vosges, repenser le stationnement, etc. ;
- volet habitat : approfondir la connaissance du marché du logement, accompagner les communes dans des opérations innovantes ou stratégiques pour elles, mieux cerner les dispositifs fiscaux.

En parallèle, le syndicat mixte poursuivra la mise en œuvre du SCoT applicable durant la procédure de révision (jusqu'à l'approbation de ce dernier).



13 rue du 22 novembre
67 000 STRASBOURG
Tél. 03 88 15 22 22
www.scoters.org