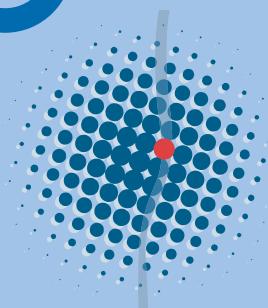


# 2000-2015

## Schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg

n°6

Novembre 2002



### Scoters À vous de jouer !

Issu de la loi "Solidarité et Renouvellement Urbains" (SRU) de décembre 2000, qui fixe le cadre législatif de l'aménagement du territoire, le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg (SCOTERS) est un outil de planification dont la portée juridique s'imposera à tous les autres documents d'urbanisme. Mais avant d'être un document, le SCOTERS est le produit d'une vaste concertation entre les collectivités, les différents acteurs socio-économiques et les 600 000 citoyens concernés. Il a pour vocation de rendre cohérents tous les projets d'aménagement du territoire, dans des domaines aussi variés que l'environnement, le développement économique, l'habitat, les déplacements.... Et parce qu'il concerne votre avenir, vous avez un rôle à jouer dans son élaboration. Ce document doit vous permettre de mieux en comprendre les enjeux. A partir de maintenant, vous avez la parole...

Pour en savoir plus sur l'état des lieux et le diagnostic de la région de Strasbourg et télécharger le document de synthèse, rendez-vous sur le site du Syndicat mixte :

**[www.scoters.org](http://www.scoters.org)**

### Sommaire

- Évolution urbaine et sociale  
Inventer une nouvelle façon d'habiter p.2
- Rayonnement de Strasbourg et de sa région :  
Une image décalée à consolider p.4
- Le cadre de vie  
Attention fragile ! p.6
- Petit lexique à l'usage des débutants... et des autres
- Le calendrier du SCOTERS p.8

### Diagnostic

## Une radiographie approfondie de la région de Strasbourg

Le diagnostic est une étape importante dans l'élaboration du SCOTERS. Non seulement il propose une analyse détaillée des enjeux de l'aménagement de notre territoire, mais il propose des pistes sur la base desquelles pourra s'engager un véritable débat.

Le SCOTERS doit s'élaborer dans la perspective d'un développement durable, conformément à la Loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) qui l'instaure. Cette notion impose la recherche d'un équilibre entre développement urbain et protection des espaces. Elle impose également la prise en compte des besoins actuels et futurs des populations, ainsi que l'utilisation

économique et équilibrée de l'espace et des ressources du territoire...

L'articulation de ce document de synthèse englobe les 3 sphères concernées par l'aménagement du territoire et le développement durable : sphère sociale, sphère économique, sphère environnementale. Avec une évidence et un défi à la clé. L'évidence, c'est leur interdépendance, leur profonde imbrication ; le challenge, c'est de les faire fonctionner de façon cohérente.



# Évolution urbaine et sociale Inventer une nouvelle façon d'habiter

Les projections démographiques montrent que la demande en logements demeurera forte sur l'aire du SCOTERS pendant la prochaine décennie. Or la physionomie de l'habitat s'est dégradée depuis quelques années. Elle se caractérise par un étalement excessif qui empiète de plus en plus sur les terres agricoles et naturelles, et par une spécialisation des territoires, en fonction de l'âge des habitants, de leur niveau socioprofessionnel...

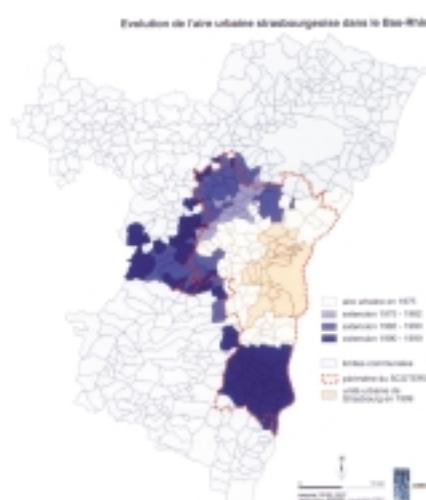
L'enjeu du SCOTERS est aujourd'hui de répondre au besoin de logements mais en stoppant les dérives d'une urbanisation plus subie que maîtrisée.

## Ça bouge, sur le territoire du SCOTERS !

Depuis le dernier schéma directeur, qui datait de 1973, le mode de vie a changé. La mobilité individuelle a fortement augmenté, mais on ne se déplace plus pour les mêmes raisons que naguère. L'essentiel des déplacements se fait pour des motifs personnels (achats, loisirs, visites...), et non plus principalement pour se rendre au travail. Cette forte mobilité tient à un facteur géographique (la plupart des secteurs du SCOTERS sont joignables depuis Strasbourg en une demi-heure) et au confort apporté par les infrastructures routières.

Elle traduit également un changement dans le mode d'utilisation du territoire. C'est le domicile qui est devenu le pôle d'organisation des ménages. Le choix de la localisation de ce domicile est moins marqué par le souci de proximité du lieu de travail que par les contraintes liées au marché de l'immobilier. Or cette forte mobilité est un facteur d'accroissement du trafic automobile. Elle est l'une des causes de l'engorgement des axes routiers et de leur saturation aux heures de pointe.

Il devient donc urgent de modifier les pratiques de déplacement dans une



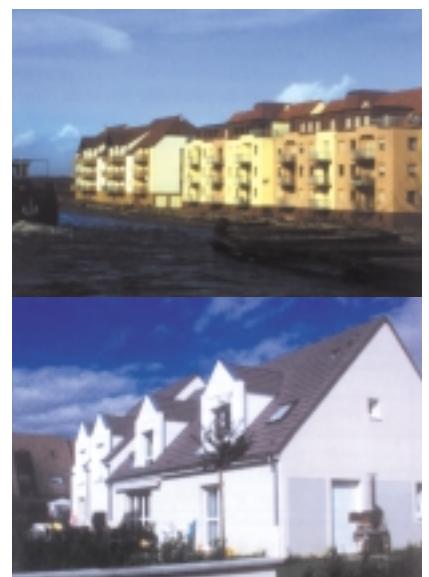
perspective de développement durable. Et cela passe notamment par un usage plus raisonnable de la voiture.

## Priorité au cadre de vie

Actuellement, l'offre de logement sur l'aire du SCOTERS se réduit schématiquement à deux types d'habitats : la maison individuelle et les grands ensembles collectifs. Il est nécessaire de diversifier cette offre, qui contribue à l'uniformisation des paysages et à leur

spécialisation : maison individuelle dans la zone périurbaine, logement locatif (souvent social) dans les zones urbaines et suburbaines. Il est temps également de prendre en compte les aspirations des habitants pour qui "qualité de vie" est largement synonyme de "vie à la campagne".

Mais pour rééquilibrer l'occupation du territoire et freiner cette périurbanisation à outrance, il faut inventer un nouveau mode d'habitat qui concilie une localisation en milieu urbain avec un cadre de vie ouvert sur un extérieur que l'on puisse s'approprier (espaces verts privatifs, jardins et terrasses...).





D'ici à 2010, l'aire du SCOTERS comptera jusqu'à 60 000 habitants supplémentaires, et jusqu'à 40 000 nouveaux logements seront ainsi nécessaires.

## Stop au tout automobile !

La répartition de l'habitat est évidemment liée aux modes de transport. Pour preuve, l'urbanisation à l'échelle du SCOTERS s'est faite en "doigts de gant", le long des axes routiers. Avec pour conséquence une saturation de ces axes, surtout aux heures de pointe. Des projets se font jour pour proposer des alternatives au tout automobile. Et notamment des projets de transport en commun comme le tram-train Strasbourg-Bruche-Piémont et le TRG (transport routier guidé) entre Wasselonne et Strasbourg. Ne pourrait-on profiter de ces projets pour imaginer un nouveau mode d'habitat, à densité moyenne, à proximité des gares installées le long de ces axes ?

## Les bonnes questions

- comment développer des formes d'habitat de densité intermédiaire, entre la maison individuelle et les grands collectifs ?
- faut-il imposer des règles pour un habitat plus dense aux communes qui accueilleront les infrastructures de transports collectifs ?

## Vers de nouvelles formes urbaines

Autre constat : les désirs de localisation vont soit vers la ville-centre, soit vers le périurbain. Le suburbain, autrement dit la banlieue, a presque totalement disparu, y compris chez ceux qui l'habitent. La raison en est évidemment la dégradation de cette couronne, et l'image plutôt négative qu'elle a engendrée. Or, la banlieue se prête idéalement à la mise en œuvre de deux pistes pour le renouvellement et la diversification de l'habitat : proposer de grands logements abordables en milieu urbain, et inventer une forme urbaine de densité intermédiaire, offrant une réelle qualité de vie.



# Rayonnement

## Une image décalée à consolider

Le rayonnement de Strasbourg rejaillit sur toute sa région : la métropole a bien évidemment un effet moteur qui entraîne l'ensemble du secteur du SCOTERS dans son sillage. Or il existe un décalage entre l'image de Strasbourg et son poids économique réel.

Strasbourg jouit incontestablement d'une image positive, due essentiellement à la présence d'organisations internationales et d'établissements d'enseignement supérieur et de recherche. La culture et les finances constituent d'autres atouts qui contribuent à son attractivité auprès des cadres, des populations diplômées et des universitaires...

Mais cette image fragile est tributaire de son statut de "capitale européenne", régulièrement contesté. Il est nécessaire de consolider ces atouts, mais également de soutenir un réseau économique dynamique. S'il est vrai que Strasbourg concentre plus de la moitié des surfaces commerciales du département, il faut également encourager un secteur industriel au fort taux d'internationalisation.

Un des enjeux majeurs de son développement est l'amélioration de son accessibilité.

### À la croisée des routes : retrouver sa vocation originelle ?

La situation géographique décentrée de Strasbourg est un handicap. Il faut que la métropole puisse se repositionner sur les grands axes de déplacements européens. Or la vocation internationale de l'aéroport reste fragile. Faut-il envisager un partenariat avec des aéroports allemands de proximité (Lahr, Baden Airport) ?

Parallèlement, l'arrivée du TGV Est-européen, mettra à terme, Strasbourg à 1h40 de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle, et

à 1h30 de celui de Francfort. Les prolongements des lignes à grandes vitesses vers l'Est rapprocheront en outre la capitale alsacienne de Zurich, Karlsruhe, Stuttgart, ou encore Munich.

Ces programmes d'envergure devront en outre être associés aux projets de transport sur rail de la région du SCOTERS, pour créer une plate-forme de transfert modal entre les longues distances et la desserte locale. Enfin, en ce qui concerne les déplacements par route, il s'agit avant tout de remettre à niveau une accessibilité qui va en se dégradant. Le Grand Contournement Ouest (GCO), en reliant hors de Strasbourg les autoroutes de Paris et de Karlsruhe au nord, celles de Bâle et Lyon au sud, répond en partie à cette préoccupation.

### Jouer la carte des villes du Rhin supérieur

Pour tirer pleinement parti de son statut de capitale européenne, Strasbourg pourrait s'appuyer davantage sur le réseau des villes du Rhin supérieur, en développant une coopération transfrontalière dans divers domaines tout en profitant d'une dynamique de décentralisation.



# de Strasbourg et de sa région

## Le "Livre blanc de la région transfrontalière Strasbourg-Ortenau" : le volet transfrontalier du SCOTERS

**Si le Syndicat mixte est composé de communes françaises et s'il est régi par le code de l'urbanisme français, il a néanmoins été jugé plus opportun par les divers acteurs du SCOTERS d'envisager le développement de Strasbourg et de sa région dans une perspective transfrontalière.**

**C'est le sens du projet "Cadre d'orientation et projets pour un développement commun", cofinancé par l'Union européenne dans le cadre d'un projet Interreg III.**

**Le but est d'aboutir à une planification cohérente du territoire transfrontalier. Il sera concrétisé par la publication d'un "Livre blanc" fin 2003, dont le contenu sera pris en compte pour l'élaboration du SCOTERS.**

**Different domaines sont concernés par cette coopération transfrontalière : réseau de villes et métropole, développement économique transfrontalier, formation et recherche, occupation des sols, infrastructure et mobilité, paysage et environnement, culture, loisirs et tourisme.**

### Penser les zones d'activités en termes de développement durable !

Désormais, la compétence en matière de développement économique relève des intercommunalités. C'est l'occasion de repenser les politiques d'implantation des zones d'activités de façon plus cohérente, et de prendre en compte certains aspects de développement durable. Ainsi, il est tout à fait souhaitable de privilégier désormais les emplacements ne nécessitant pas d'infrastructures supplémentaires, en profitant des bassins d'emplois existants. Un tel choix stratégique permettrait notamment de freiner l'augmentation des besoins en déplacement, puisque la mobilité domicile-travail se situe à l'échelle de ces bassins d'emploi. Il faudra également tenir compte de la qualité des sols agricoles, des risques naturels et industriels, de l'accèsibilité...



### Les bonnes questions

- que faut-il faire pour améliorer l'accessibilité de Strasbourg, tant à l'échelle européenne qu'à celle de l'espace rhénan ?
- comment mettre en place une relation équilibrée entre la métropole strasbourgeoise et sa région ?
- comment redéployer les zones d'activités selon des critères de développement durable ?



L'attractivité de la région de Strasbourg

est largement due à la qualité de son environnement. Diversité des paysages, richesse de la faune et de la flore, c'est tout un patrimoine qu'il s'agit de préserver.

Avec l'étalement urbain qui caractérise l'aménagement du territoire du SCOTERS, il est devenu urgent de trouver un équilibre entre un mode de vie essentiellement urbain et les valeurs de la ruralité.



# Environnement attention... fragile !

Paradoxe : les communes veulent protéger leur environnement immédiat, mais elles ont pendant des années laissé des zones ouvertes à une urbanisation non contrôlée qualitativement. Lotissements et zones commerciales et industrielles s'implantent aujourd'hui sans autre forme de procès sur les espaces agricoles. Les franges urbaines sont uniformisées, sans caractère, anonymes. Elles doivent elles aussi faire l'objet de prescriptions à l'échelle du SCOTERS.

## L'eau, un trésor à préserver

Le territoire du SCOTERS est un carrefour écologique exceptionnel.

Forêt rhénane, vallées de la Bruche et de la Zorn... constituent d'importants réservoirs biologiques. La présence de l'eau rend cette région encore plus attractive, mais aussi plus fragile. Pollutions diverses et modes de production agricole intensive ont également des répercussions sur la qualité des eaux. Or les terres agricoles couvrent 65 % de la surface du SCOTERS, et leur exploitation devrait elle aussi être pensée dans la perspective d'un développement durable.

La protection de la nappe phréatique, qui représente un réservoir immense mais fragile,

relève également d'une gestion plus raisonnable, de part et d'autre du Rhin. Cet exemple illustre parfaitement la dimension transfrontalière de la protection de l'environnement et de l'aménagement du territoire.

## Les zones inondables : une respiration pour notre territoire

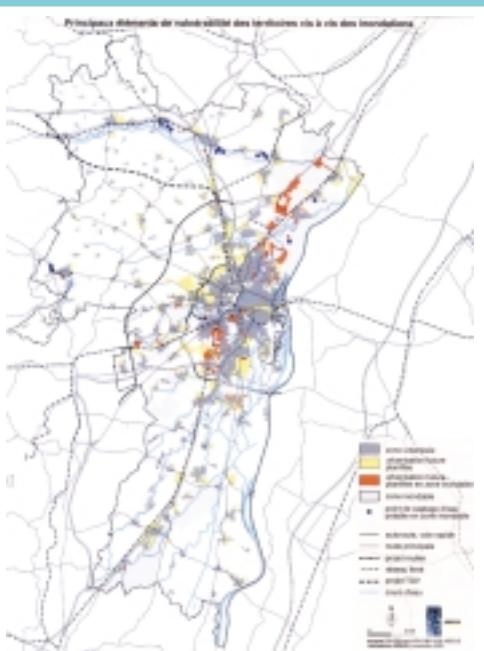
17 % du territoire du SCOTERS sont inondables. Une étude est actuellement en cours pour examiner les différents moyens de valoriser ces zones fragiles, tout en y limitant l'urbanisation par l'introduction d'activités comme l'agriculture, l'élevage, les loisirs... On peut également envisager une gestion écologique des zones les plus sensibles, et ainsi préserver un espace "sauvage" aux portes de la ville. Ne peut-on pas réconcilier protection de la nature et usage des zones inondables ?

## Les bonnes questions

- sommes-nous prêts à agir sur les causes de toutes les pollutions, et donc de réduire les nuisances liées à la circulation automobile et des poids lourds ?
- faut-il imposer dans le SCOTERS des règles de protection du patrimoine naturel et urbain et de bonne intégration urbanistique ?

## Mieux gérer les risques nés de l'activité humaine

Des efforts restent également à faire en matière de gestion des déchets, notamment pour la valorisation des bio-déchets et des boues des stations d'épuration. C'est un enjeu majeur pour l'environnement, puisque l'enfouissement doit être réservé aux déchets non valorisables et que l'on note une insuffisance de centres de stockage des déchets ultimes (CSDU). Autre sujet de préoccupation : le transport des déchets se fait essentiellement par route, ce qui agrave la pollution de l'air déjà préoccupante. Enfin, on peut constater que la recherche en matière d'énergies renouvelables (énergie solaire, géothermie, éoliennes...), pourtant plébiscitée par la population, demeure insuffisante en Alsace si on la compare à ce qui se fait en Allemagne.



## À la recherche de la cohérence

On a pu le constater : l'habitat est lié aux modes de déplacement, qui influent sur l'implantation de zones d'activités, le tout dans un souci d'amélioration du cadre de vie, en trouvant un équilibre entre la métropole strasbourgeoise et sa région, dans une perspective de développement franco-allemand... Toutes les problématiques sont évidemment liées. Aux acteurs du SCOTERS d'y apporter les réponses adéquates, et d'envisager l'aménagement du territoire de cette région qui compte tant d'atouts de manière cohérente, dans le respect d'un développement durable.

# Petit lexique à l'usage des débutants... et des autres !

## › SCOT :

### Schéma de cohérence territoriale.

Issu de la loi SRU, il remplace le schéma directeur, en partant de la notion de développement durable. C'est un outil qui impose sa cohérence aux autres documents de planification.

## › SCOTERS :

### Schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg

C'est la version locale du SCOT.

## › SRU :

### Solidarité et Renouvellement Urbains

Loi votée en 2000 qui fixe le cadre législatif de l'aménagement du territoire.

## › PDU :

### Plan de Déplacement Urbain

Compatible avec le SCOT, il organise le réseau de transports en fonction des prévisions liées à l'urbanisation et aux besoins de la population.

## › PLU :

### Plan Local d'Urbanisme (anciennement POS)

Outil de planification des actions d'aménagement de la commune. Issu de la loi SRU, il encadre la réalisation des projets urbains.

## › PADD :

### Projet d'aménagement et de développement durable

Étape obligatoire dans l'élaboration du SCOT, le PADD exprime la politique d'aménagement et de développement que le Syndicat mixte souhaite voir se réaliser sur son territoire, dans le respect des principes de développement durable.

## › PHL :

### Programme Local de l'Habitat

Compatible avec le SCOT, cet outil de programmation sert à adapter l'offre d'habitat aux besoins en logements.

## Le calendrier du Scoters

**Automne 2002 > Débats publics sur les enjeux du SCOTERS**

**Début 2003 > PADD**

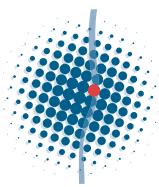
**Mi 2003 > Publication du document d'orientations et débat**

**Fin 2003 > Publication du Livre Blanc transfrontalier**

**Début 2004 > "Arrêt" du SCOTERS**

**Courant 2004 > Consultation et enquête publique**

**2005 > Approbation et mise en œuvre du SCOTERS**



Syndicat mixte pour  
le schéma de cohérence territoriale  
de la région de Strasbourg

13, rue du 22 novembre  
67000 STRASBOURG  
Téléphone : +33 (0)3 88 15 22 22  
Télécopie : +33 (0)3 88 15 22 23  
e-mail : syndicatmixte@scoters.org  
[www.scoters.org](http://www.scoters.org)

## Les communes du SCOTERS

Communauté de Communes de Benfeld et environs :

BENFELD • HERBSHEIM • HUTTENHEIM • KERTZFIELD • KOGENHEIM • MATZENHEIM • ROSSFELD • SAND • SERMERSHEIM • WESTHOUSE • WITTERNHEIM

Communauté de Communes de la Basse Zorn : BIETLENHEIM • GEUDERTHEIM • GRIES • HOERDT • KURTZENHOUSE • WEITBRUCH • WEYERSHEIM

Communauté de Communes de la Porte du Vignoble :

DAHLENHEIM • KIRCHHEIM • MARLENHEIM • ODRATZHEIM • SCHARRACHBERGHEIM-IRMSTETT • WANGEN

Communauté de Communes de la Région de Brumath :

BERNOLSHHEIM • BILWISHEIM • BRUMATH • DONNENHEIM • KRAUTWILLER • KRIESHEIM • MITTELSCHAFFOL-SHEIM • MOMMENHEIM • OLWISHEIM • ROTTESHEIM

Communauté de Communes des Villages de Kehlbach :

BERGBIETEN • DANGOLSHHEIM • FLEXBOURG

Communauté de Communes du Pays d'Erstein : BOLSENHEIM • ERSTEIN • HINDISHEIM • HIPSHEIM • ICHTRATZHEIM • LIMERSHEIM • NORDHOUSE • OSTHOUSE • SCHAEFFERSHEIM • UTTERNHEIM

Communauté de Communes Gombsheim-Kilstett :

GAMBSHEIM • KILSTETT

Communauté de Communes Kochersberg :

BERSTETT • DURNINGEN • FESSENHEIM LE BAS • GOUGENHEIM • KIENHEIM • KUTTOLSHEIM • WILLGOTHEIM • WIWERSHEIM • DINGSHEIM • GRIESHEIM SUR SOUFFEL • PFULGRIESHEIM • DOSSENHEIM-KOCHERSBERG • NEUGARTHEIM-ITTLENHEIM • PFETTISHHEIM • ROHR • SCHNERSHEIM • STUTZHEIM-OFFENHEIM • TRUCHTER-SHEIM • WINTZENHEIM-KOCHERSBERG

Communauté de Communes du Pays de la Zorn :

ALTECKENDORF • BOSENDORF • DUNTZENHEIM • ETTENDORF • GEISWILLER • GINGSHEIM • GRASSENDORF • HOCHFELDEN • HOHATZENHEIM • HOHFRANKENHEIM • INGENHEIM • ISSENHAUSEN • LIXHAUSEN • MELSHHEIM • MINVERSHEIM • MITTELHAUSEN • MUTZENHOUSE • RINGELDORF • SCHAFFHOUSE-SUR-ZORN • SCHERLENHEIM • SCHWINDRATZHEIM • WALTENHEIM SUR ZORN • WICKERSHEIM-WILSHAUSEN • WILWISHEIM • WINGERSHEIM • ZOEBERSDORF

Communauté de Communes Les Chateaux :

ACHENHEIM • BREUSCHWICKERSHEIM • HANGENBIETEN • KOLBSHEIM • OSTHOFFEN

Communauté de Communes Ackerland : FURDENHEIM • HANDSCHUHEIM • HURTIGHEIM • ITTENHEIM • QUATZENHEIM

Communauté Urbaine de Strasbourg :

BISCHHEIM • ECKBOLSHEIM • ECKWERSHEIM • ENTZHEIM • ESCHAU • FEGERSHEIM • GEISPOLSHEIM • HOENHEIM • HOLTZHEIM • ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN • LAMPERTHEIM • LINGOLSHHEIM • LIPSHHEIM • MITTELHAUSBERGEN • MUNDOLSHHEIM • NIEDERHAUSBERGEN • OBERHAUSBERGEN • OBERSCHAFFOL-SHEIM • OSTWALD • PLOBSHEIM • REICHSTETT • SCHILTIGHEIM • SOUFFELWEYERSHEIM • STRASBOURG • VENDENHEIM • LA WANTZENAU • WOLFISHEIM

Communes isolées :

BLAESHEIM • BOOFZHEIM • DAUBENSAND • DUPPIGHHEIM • DUTTLENHEIM • FRIESENHEIM • GERSTHEIM • NORDHEIM • OBENHEIM • RHINAU

Pour vous exprimer ou vous informer  
[www.scoters.org](http://www.scoters.org)