

2000-2015

Schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg

n°10

Avril 2005

Numéro spécial

Bilan et Perspectives De la concertation à l'action

et partagé »



tudes entre eux, techni-
es sommes arrivés à un

999 et jusqu'à ce jour, le
communauté" qui pilote
ERS, est resté mobilisé
la mission : définir les
évolutions de notre
un état des lieux, puis un
statut de l'environnement,

dont nous avons rendu compte dans
le « Rapport de présentation ». Deuxième
document constituant le dossier SCOTERS,
le Projet d'Aménagement et de Développement
Durables (PADD) a été une étape importante.
Il exprime ce que nous voulions faire de notre
région en termes de rayonnement économique
et culturel, de solidarité et d'équilibre entre tous
les territoires du SCOTERS. Le troisième docu-
ment, le Document d'orientations Générales
(DOG), est le plus important sur le plan juridique,
puisque il servira de cadre de référence pour tous
les autres documents d'urbanisme.

À présent, nous sommes arrivés à la croisée des
chemins. Trois ans de concertation ont permis
d'aboutir à une grande convergence de vues
sur le développement durable de notre région.
Nous avons souhaité, à travers ce magazine,
vous présenter le bilan de cette concertation,
puis une synthèse des orientations générales du
SCOTERS.



2000-2015

Schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg

n°10

Avril 2005



sommaire

Bilan de 3 années de concertation

2 à 6

Orientations Générales du SCOTERS

7 à 14

«Un projet partagé»

Le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg (SCOTERS) est l'un des premiers SCOT de France élaboré selon les lois «Solidarité et Renouvellement Urbains» (fin 2000) et «Urbanisme et Habitat» (mi 2003). Après cinq années d'études entre élus, techniciens et habitants, nous sommes arrivés à un projet cohérent.

Depuis sa création en 1999 et jusqu'à ce jour, le Syndicat mixte, "l'intercommunauté" qui pilote l'élaboration du SCOTERS, est resté mobilisé pour mener à bien sa mission : définir les orientations pour le développement de notre région. Nous avons fait un état des lieux, puis un diagnostic et un état initial de l'environnement,



dont nous avons rendu compte dans le « Rapport de présentation ». Deuxième document constituant le dossier SCOTERS, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) a été une étape importante. Il exprime ce que nous voulons faire de notre région en termes de rayonnement économique et culturel, de solidarité et d'équilibre entre tous les territoires du SCOTERS. Le troisième document, le Document d'Orientations Générales (DOG), est le plus important sur le plan juridique, puisqu'il servira de cadre de référence pour tous les autres documents d'urbanisme.

À présent, nous sommes arrivés à la croisée des chemins. Trois ans de concertation ont permis d'aboutir à une grande convergence de vues sur le développement durable de notre région. Nous avons souhaité, à travers ce magazine, vous présenter le bilan de cette concertation, puis une synthèse des orientations générales du SCOTERS.



Mise en oeuvre et suivi du SCOTERS

Élaboration

Retour sur un parcours de réflexions partagées

La réalisation d'un schéma de cohérence territoriale à l'horizon

2015 est un enjeu de taille, qui implique de prendre en compte la notion de développement durable et les préoccupations de tous les habitants de la région de Strasbourg. De l'état des lieux initial à la rédaction des orientations générales, il a fallu cinq ans. Ces trois dernières années ont été consacrées à la concertation et à l'aboutissement d'un projet partagé. Bilan de ces échanges et débats, animés et constructifs.



L'élaboration du projet SCOTERS et la concertation, qui se sont déroulées parallèlement, ont été des périodes d'échanges intenses durant lesquelles chacun a pu s'exprimer pour apporter sa pierre à l'édifice. Des questions, des inquiétudes, des idées concernant les transports, l'habitat et l'environnement

ont émergé de manière récurrente dans les discussions entre élus et grand public. En dépit de certaines divergences d'approche (le GCO ou les zones inondables largement débattus lors des réunions), le projet a pu être mené à bien grâce à des échanges multiples et constructifs.

Jour après jour, élaborer le SCOTERS ensemble



Les réunions entre élus, représentants des personnes publiques associées et représentants du monde socio-économique et associatif ont joué un rôle clé durant l'élaboration du projet SCOTERS. Panorama des différents types de rencontres et des problématiques mises en lumière.

Cinq thèmes à la loupe

Composées des membres élus du Syndicat mixte, des personnes publiques associées et de divers experts, 5 commissions thématiques de travail ont été créées fin 1999 :

- la mobilité et les réseaux ;
- l'environnement social et humain, l'habitat, le foncier et la forme urbaine ;
- le développement économique ;
- les espaces naturels et l'environnement ;
- les coopérations.

Ces commissions se sont réunies 27 fois dans 13 communes différentes. Selon le thème abordé, des représentants d'associations ou de milieux professionnels et des experts extérieurs spécialistes dans un domaine particulier ont été sollicités. Le travail qui en est issu a enrichi les études préalables à l'établissement du Livre blanc transfrontalier. Au final, les résultats des 5 commissions thématiques ont été croisés lors de 4 commissions transversales :



- Paysages naturels et urbains
- Métropolisation
- Équipements des territoires
- Attractivité des territoires

Où il est question de préparer le terrain

Pour finaliser l'état des lieux de la région de Strasbourg, un questionnaire a été envoyé aux 100 élus du Comité syndical, titulaires et suppléants, ainsi qu'aux maires des 141 communes. L'enjeu était de permettre aux acteurs des collectivités de s'exprimer sur la démarche et les objectifs liés à l'élaboration du SCOTERS. L'analyse des 95 questionnaires retournés (sur 190 envoyés) a permis de mesurer l'importance accordée par les élus aux thèmes étudiés et de recueillir ainsi leurs suggestions pour, entre autres, parer à l'augmentation du trafic routier, favoriser la mixité sociale, mieux gérer l'étalement urbain, encourager le dynamisme économique du territoire, réduire la pollution et protéger la nappe phréatique.



"Orientation et projets pour un développement commun"

"Orientierungen und Projekte für eine gemeinsame Entwicklung"



Des deux côtés de la frontière, regarder l'avenir dans la même direction

Un partenariat avec le territoire d'Outre-Rhin a été décidé dans le cadre de l'élaboration du SCOTERS. Après des études préalables sur les dimensions économiques, culturelles, urbaines et environnementales de la région Strasbourg-Ortenau, le Comité politique de pilotage transfrontalier a validé les orientations générales du Livre blanc, dont le contenu alimente l'élaboration du SCOTERS et du Regionalplan Südlicher Oberrhein. Ce document de 160 pages représente deux années de travail et a été co-rédigé par 10 partenaires : le Syndicat mixte pour le SCOTERS, l'Etat français, la Région Alsace, le Département du Bas-Rhin, l'Ortenaukreis, le Regionalverband Südlicher Oberrhein, les villes de Achern, Kehl, Lahr et Offenburg. Objectif : construire une véritable région urbaine transfrontalière.

Le 12 mars 2003, le Syndicat mixte pour le SCOTERS a organisé un séminaire transfrontalier, pour permettre à 120 personnes ressources (60 allemandes et 60 françaises) de réagir sur la première version du Livre blanc.



Les ateliers : des laboratoires d'élaboration

Des ateliers territoriaux réunissant les élus du Syndicat mixte, les maires des communes et les représentants des personnes publiques associées ont été organisés tout au long de la préparation du projet SCOTERS.

Ces rencontres ont d'abord permis de mettre en perspective les projets des intercommunalités et des personnes publiques associées et de travailler sur les enjeux du diagnostic. À partir de ces derniers, les élus du Syndicat mixte ont alors fixé, dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable, les objectifs des politiques publiques en matière d'habitat, de déplacement, d'environnement et de développement économique pour l'ensemble de la région de Strasbourg à l'horizon 2015.

Ensuite, dans le cadre de l'élaboration du Document d'Orientation Générale (DOG), ces ateliers ont permis d'échanger sur les futures orientations du SCOTERS.



en moyenne à chacune des six réunions a contribué à améliorer la rédaction du PADD et du DOG au fil du temps.

De nombreuses réunions de travail ont été consacrées à la réécriture des documents du SCOTERS, donnant à la concertation toute son importance dans l'élaboration du projet. Le 3 novembre 2004, les partenaires du projet se sont spécialement réunis pour prendre en compte de manière exhaustive les contributions adressées par courrier au Syndicat mixte. Le PADD et le DOG ont ainsi chacun fait l'objet de plusieurs réécritures de fond successives.

Le pilote du projet

- Le Syndicat mixte pour le SCOTERS est administré par 97 élus
- Il compte aujourd'hui 139 communes

Lors de sa création par arrêté préfectoral le 25 mars 1999, il en regroupait 141 ; deux communes (Duppigheim et Duttlenheim) ont entre-temps rejoint une Communauté de communes disposant de son propre schéma directeur.



Efficace et motivé : le groupe de travail

Un important groupe de travail a été créé pour permettre aux élus du Syndicat mixte, aux maires des communes du SCOTERS, aux personnes publiques associées, aux représentants du monde socio-économique (Chambres consulaires, Autorités Organisatrices de Transports, universitaires, membres du CESA, ADIRA, CAUE...) et associatif (notamment Alsace Nature), de prendre connaissance de l'avancement des documents de travail et d'y réagir. La pertinence des réactions des 150 personnes présentes



Concertation

Pas à pas, avancer de concert

Les modalités de la concertation ont été définies le 23 mars 2002 à Hoerdt. Cette concertation s'est déroulée en trois phases et durant trois ans.

Grâce aux nombreux échanges, élus et grand public ont pu s'accorder sur les grandes orientations du projet

SCOTERS. Rappel des étapes décisives de cette concertation et des principaux thèmes abordés.

- phase 1 : Études préalables et Diagnostic

- phase 2 : Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

- phase 3 : Orientations Générales



À registre ouvert

Dès le début de l'élaboration du SCOTERS, les études menées par les élus et leurs partenaires ont été mises à la disposition du public, au siège du Syndicat mixte (13 rue du 22 novembre à Strasbourg), ainsi qu'à celui de chacune des Communautés de communes concernées. En les consignant dans des registres ouverts en ces lieux ou par courrier adressé au Syndicat mixte, les habitants ont pu exprimer leurs inquiétudes face à l'avenir de leurs enfants, à la qualité de l'eau et de l'air, au travail qu'ils ont ou pas, à l'accessibilité des logements et des transports publics. C'est à travers ces sujets liés à leur quotidien qu'ils ont manifesté un intérêt certain pour le projet du SCOTERS.

Tout savoir sur le diagnostic et le PADD

À partir de 2003, des expositions ont été organisées pour présenter le contenu des études nécessaires à la réalisation du SCOTERS. Elles avaient pour objectif de présenter et d'expliquer au grand public le contenu des enjeux du diagnostic.

Le PADD a été présenté à la Foire européenne de Strasbourg 2003. Basé sur les enjeux du diagnostic, ce document correspondait à une nouvelle étape dans l'élaboration du SCOTERS. Il donnait trois

grandes orientations : revaloriser la spécificité transfrontalière de la métropole strasbourgeoise au cœur de la nouvelle Europe, favoriser le « bien-vivre ensemble » en assurant la solidarité et l'équilibre du développement de tous les territoires du SCOTERS et préserver l'environnement.

Le débat public, une voie vers l'accord

Les réunions publiques visaient à créer une convergence de vues entre les élus du Syndicat mixte, les partenaires et les habitants, en amenant chacun à s'exprimer sur l'avenir de la région de Strasbourg. Au fil du temps et des rencontres, elles ont aussi été le reflet de l'évolution du public vis-à-vis du SCOTERS. Les habitants ont réalisé, notamment grâce au diagnostic et au PADD, que leurs préoccupations avaient été prises en compte, et que le SCOTERS aurait un impact concret sur leur avenir et celui de leurs enfants. Le Livre blanc Strasbourg-Ortenau a permis en quelque sorte une prise de conscience transfrontalière en matière de planification territoriale. Aujourd'hui, les réflexions faites en réunions publiques montrent que les habitants qui l'ont souhaité ont conscience d'avoir participé à l'élaboration des orientations générales du SCOTERS.

Quelques chiffres

► Diagnostic : 210 jours d'exposition

La première exposition a été montée 14 fois dans 9 Communautés de communes
7 réunions publiques

► PADD : 10 jours d'exposition

La deuxième exposition a été présentée dans le cadre de la Foire européenne
2 réunions publiques

► DOG : 234 jours d'exposition

La troisième exposition sur les orientations générales du SCOTERS a été proposée 14 fois dans 10 Communautés de communes
5 réunions publiques



Bilan

► 454 jours d'exposition

dont 10 à la Foire
européenne 2003

► 14 réunions publiques

dans 11 Communautés de communes et 19 communes ont réuni chacune entre 50 et 400 personnes, venues manifester leur intérêt pour le projet SCOTERS et leur désir de participer au processus de planification de leur territoire.

Les thèmes phares de la concertation

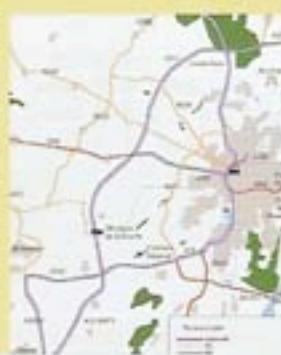
De nouvelles façons de se déplacer

Plusieurs projets liés aux déplacements ont été présentés et discutés lors des réunions publiques. Le tram-train, qui reliera le Piémont des Vosges et la vallée de la Bruche au centre de Strasbourg a pour vocation d'inverser la tendance au "tout automobile". Il passera, à terme, directement de la ligne ferroviaire aux lignes de tram. Son impact positif sur le cadre de vie et le rayonnement économique de l'agglomération strasbourgeoise et de ses environs a fait l'unanimité. Le Transport Routier Guidé (TRG) devrait permettre de développer l'offre de transport en commun du côté de Wasselonne et de Marlenheim, désengorger ainsi la RN4. À terme, un maillage du TRG avec le tram-train est envisageable. Le tracé de la Voie de Liaison Intercommunale Ouest (VLIO) prolongera la RD 400 depuis Holtzheim jusqu'à Bischheim. Ce qui allègera considérablement le trafic dans les communes traversées par la RD 63.



Planifier le Grand Contournement Ouest (GCO)

reste nécessaire pour faciliter le trafic de transit, ce qui permettra de désengorger la circulation sur l'A35 (qui sera réaménagée) et d'améliorer en outre l'accessibilité de Strasbourg sur le plan régional et international, contribuant ainsi à renforcer l'attractivité de la métropole strasbourgeoise. La traversée du Kochersberg par le GCO est conçue de manière à préserver le paysage et la plus grande partie des terres agricoles.



L'habitat comme lieu de vie et de bien-être



Freiner l'étalement urbain, une analyse largement partagée par les élus et les citoyens. L'idée est de partir de l'espace existant, en utilisant les «dents creuses» des villages, en réhabilitant des friches industrielles, portuaires ou urbaines... La mixité urbaine, qui implique de regrouper l'habitat, les entreprises et les commerces au même endroit, a souvent été mise en avant lors des réunions.



L'habitat intermédiaire

prolonge ou renouvelle l'espace déjà urbanisé. Des maisons individuelles, accolées ou superposées, des petits collectifs urbains, des fermes restaurées : l'habitat intermédiaire a été préconisé par de nombreux acteurs du projet SCOTERS comme une solution favorisant à la fois une gestion économique de l'espace, une meilleure qualité de vie des habitants et une nouvelle façon d'habiter.

L'environnement une question durable

La protection de l'environnement et la santé des habitants sont parfois difficiles à concilier avec l'expansion économique et urbaine... Lors des réunions publiques, les habitants se sont interrogés sur les moyens de préserver la qualité de leur cadre de vie, de «repenser la ville», notamment en inventant de nouvelles formes d'habitats plus respectueuses de l'environnement. La question de l'eau, ressource fragile, a longuement été débattue, ainsi que celle des zones inondables. L'énergie solaire, la géothermie et d'autres énergies renouvelables ont été évoquées comme des solutions exploitables en Alsace. De plus, elles favorisent les économies et la qualité de vie en général.

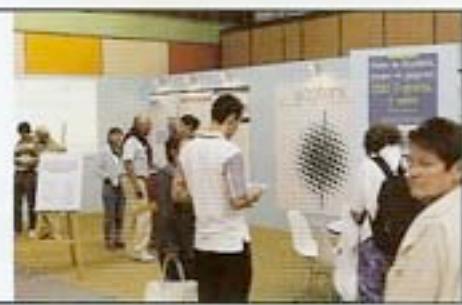
La préservation des zones inondables

vise avant tout à garantir la sécurité des personnes et des biens. Un groupe de travail de 120 personnes (réuni à Blaesheim) a réfléchi aux moyens de concilier la nécessité de construire de nouveaux logements avec celle de préserver ces zones inondables. Des projets stratégiques, contribuant notamment au développement de l'agglomération strasbourgeoise, pourront être envisagés dans certaines zones présentant des risques modérés.



Le SCOTERS à la Foire européenne 2003

15 élus se sont relayés pour rencontrer les habitants pendant une à deux heures chaque jour et les 3 personnes du Syndicat mixte étaient présentes en permanence sur le stand. La Foire européenne de Strasbourg a reçu, en 2003, 220 000 visiteurs en 10 jours. Grâce à un jeu organisé, des milliers de personnes se sont arrêtées sur le stand, parmi lesquelles 415 ont apporté une contribution écrite sur la manière dont elles envisageaient le futur. Ces contributions ont été utilisées pour faire un document de synthèse diffusé à 800 exemplaires.



Concertation Des outils pour mieux communiquer



Le magazine «2000-2015»

Ce magazine grand public a régulièrement présenté des synthèses bilingues (français/allemand) de l'état d'avancement du projet de SCOTERS.

Une mine d'or : l'Internet

Le site Web www.scoters.org, mis en ligne en mars 2002, a été créé pour permettre à tous d'accéder aux informations sur le projet SCOTERS et de contribuer à la mise en œuvre de la concertation.

Peuvent être téléchargés, entre autres :

- le rapport de présentation ;
- le PADD ;
- le DOG ;
- l'étude sur les risques d'inondation ;
- le questionnaire aux élus ;
- les panneaux des expositions ;
- les comptes-rendus des réunions ;
- tous les numéros du magazine «2000-2015».

Mis en ligne en mars 2003, le site bilingue www.strasbourg-ortenau.org présente le volet transfrontalier du SCOTERS et offre la possibilité de télécharger Le Livre blanc «Strasbourg-Ortenau : orientations et projets pour un développement commun».

Les autres supports de communication

- 3 conférences de presse ont été organisées par le Syndicat mixte pour présenter le diagnostic (12/10/2002), le PADD (8/09/2003) et le DOG (16/11/2004)

- 10 000 exemplaires d'une carte postale ont présenté les deux sites Web et annoncé la présence du Syndicat mixte à la Foire européenne 2003

- Des communiqués, des articles, des brèves et des reportages ont été diffusés par les Communautés de communes et les communes

- Des affiches et des tracts ont annoncé les expositions et les réunions publiques

- Un nombre important de présentations du SCOTERS ont été faites dans des cercles plus restreints, lors de conseils municipaux, de réunions d'associations, de formations, etc.



Quelques chiffres

> **10 numéros édités**
(dont celui ci)

> **1 numéro spécial**

«Enjeux du diagnostic», encarté dans les DNA (toutes éditions locales du Bas-Rhin), diffusé à **200 000** exemplaires

> **300 000** exemplaires du magazine n°8 dont 260 000 diffusés grâce au soutien des Communautés de communes, qui l'ont inséré dans leurs bulletins d'information. Ce numéro a servi de support aux réunions publiques concernant le PADD

> **30 000 visites**
sur www.scoters.org

> **10 000 visites**
sur www.strasbourg-ortenau.org

Un bilan réellement constructif

La concertation aura duré trois ans, du 23 mars 2002 au 21 mars 2005.

Elle a eu une action directe sur l'élaboration des documents successifs du SCOTERS et a abouti ainsi à un projet largement partagé. Ce qui permet au Comité syndical d'en tirer un bilan très positif.

Des moyens à la hauteur de l'enjeu

Au début de la concertation, le projet SCOTERS était encore à l'état d'œuvre. Échanger et débattre autour de ce projet complexe et novateur a permis d'en affiner à la fois les objectifs, les principes et le contenu. Pour envisager l'avenir de la région de Strasbourg sur le long terme tout en tenant compte de l'intérêt général, le Syndicat mixte a mis à disposition des moyens à la fois humains et financiers importants. Certes, le projet n'a pas vraiment «déplacé les foules», en dépit de l'ampleur des actions de communication. Cependant, les personnes qui ont fait la démarche de participer aux

réunions, de venir voir les expositions ou d'apporter une contribution écrite ont révélé une forte implication. Les débats ont été réellement constructifs, y compris lors des entretiens transfrontaliers. Les habitants ont pu mieux comprendre les enjeux du développement de leur région, et influer sur ses orientations générales.



À présent, bâtir l'avenir

Chaque phase de la concertation : études préalables et diagnostic, PADD et orientations générales a permis de se rapprocher de l'élaboration d'un projet réaliste et équilibré, dans une optique de développement durable, au plus près des préoccupations quotidiennes des citoyens de la région de Strasbourg. L'aboutissement de ce travail collectif de longue haleine s'est incarné dans la réalisation du Document d'orientations Générales (DOG), dernière étape avant la mise au point du SCOTERS, dont la mise en œuvre et le suivi sont prévus de 2006 à 2015.

Orientations

Cap sur le développement durable de Strasbourg et de sa région

Le Document d'Orientations Générales (DOG), débattu par l'ensemble des acteurs du projet fin 2004 / début 2005, est le fruit d'une longue élaboration impliquant aussi bien les études préalables, le diagnostic, le PADD que les trois phases de la concertation. Sa dimension intercommunautaire laisse cependant une marge d'appréciation aux maires dans le cadre de leur Plan Local d'Urbanisme (PLU). Avant tout, le DOG impose une compatibilité aux autres documents d'urbanisme et donne les repères indispensables à la mise en œuvre du SCOTERS.

Orientation 1

Améliorer

l'organisation de l'espace

Faire de Strasbourg le cœur de la nouvelle Europe

Le PADD prévoit de renforcer la position de Strasbourg et sa région dans les réseaux économiques internationaux. Pour cela, il est essentiel de mettre en œuvre les infrastructures nécessaires à sa bonne accessibilité. Des moyens adéquats doivent être déployés pour accueillir les emplois qualifiés, les équipements et les services favorisant le développement de Strasbourg en tant que métropole européenne.

L'axe Parc de l'Étoile-Kehl comme vivier d'activités urbaines
L'axe ouest-est Oberschaeffolsheim-Eckbolsheim-Strasbourg-Kehl a un fort potentiel de développement, sur lequel le secteur Parc de l'Étoile-Kehl représente un secteur prioritaire. Il doit être aménagé pour participer au centre névralgique de la métropole européenne, grâce à une offre diversifiée d'activités urbaines (culture, commerces, loisirs, audiovisuel, communication, économie...) et une dominante d'habitat.

Des sites de développement métropolitain à conforter

Il s'agit du port de Strasbourg, du quartier européen et tertiaire du Wacken, des hôpitaux universitaires de Strasbourg, du site universitaire de Cronenbourg, du site

du Parc des expositions à Eckbolsheim de l'Espace européen de l'entreprise à Schiltigheim et du Parc d'innovations d'Illkirch. Leurs activités de recherche, d'innovation, de services et d'équipements se doivent d'être développées.

Structurer les différents pôles urbains

Strasbourg et la première couronne de son agglomération (Hoenheim, Bischheim, Schiltigheim, Eckbolsheim, Lingolsheim, Ostwald, Illkirch-Graffenstaden) sont les principaux pôles urbains dans lesquels doivent se développer les emplois, les équipements et les services aux habitants. À l'est de Strasbourg (Citadelle, bassin Vauban, porte de France) un pôle urbain doit se constituer progressivement. À l'extérieur de l'espace métropolitain, la construction se fera en privilégiant les bourgs centres : Benfeld, Brumath, Erstein, Gerstheim, Rhinau, Marlenheim et Truchtersheim.

Des nouveaux secteurs de services et d'emplois

Créés ou renforcés près de la gare de Hoenheim, du futur arrêt d'Eckbolsheim sur la ligne TRG, de la gare de Lingolsheim et de l'éventuelle gare près d'Ostwald sur la ligne Strasbourg-Erstein, ces secteurs visent à générer de l'activité (emplois et services) dans des quartiers à dominante d'habitat.

Un niveau d'équipements

à la hausse dans les bourgs centres Brumath, Hochfelden, Hoerdt, Marlenheim, Truchtersheim, ainsi que Gerstheim/Rhinau doivent prévoir dans leurs documents d'urbanisme une réserve de terrains pour des implantations d'équipements et de services supplémentaires. Benfeld et Erstein doivent en outre se coordonner pour la réalisation d'équipements d'intérêt régional.

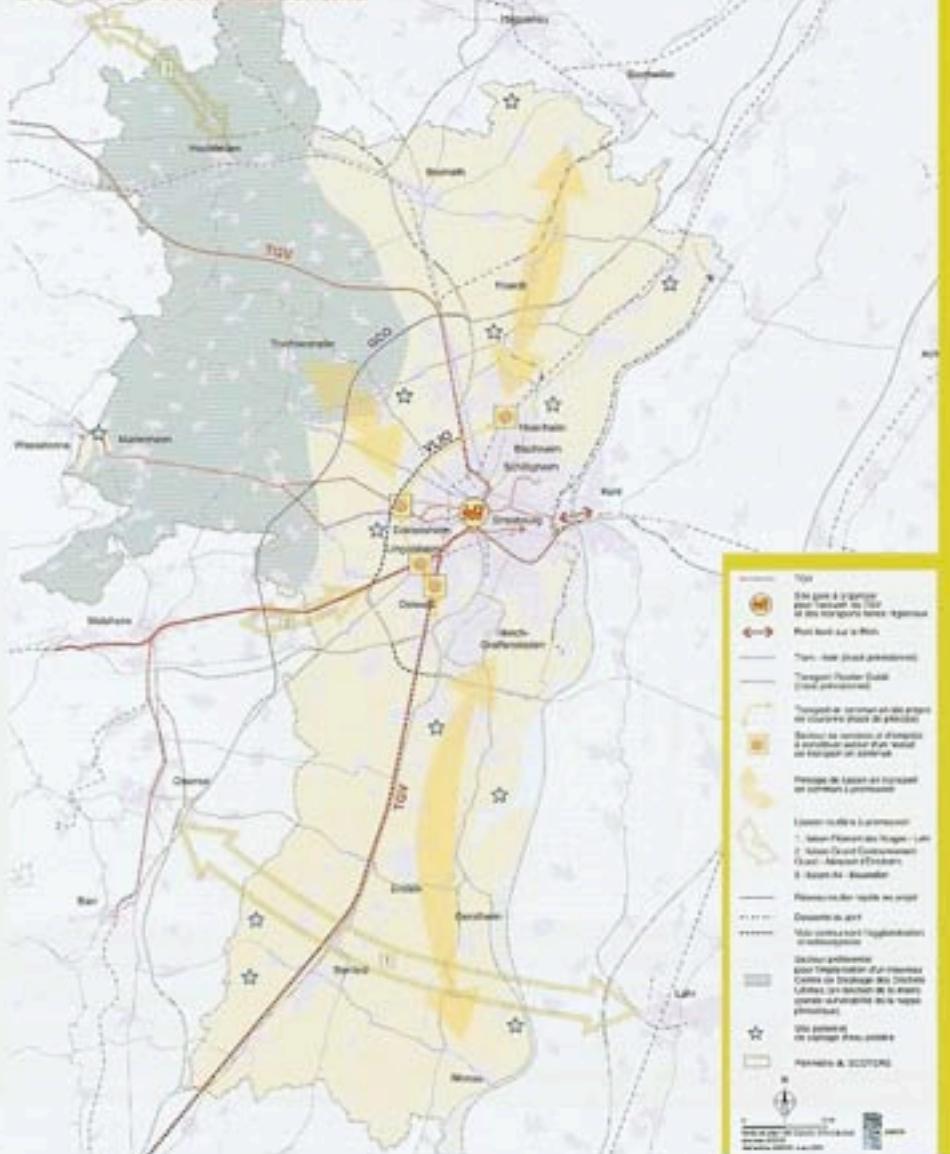
Construire près des transports en commun

Les communes hors pôles urbains doivent développer l'habitat en fonction de la proximité et de la fréquence des transports en commun. Les nouvelles surfaces urbanisées ou à urbaniser s'adaptent à la taille de la commune. Les Plans de Déplacement Urbain (PDU) doivent envisager l'amélioration de la desserte à moyen ou long terme en cas d'urbanisation indispensable de nouveaux secteurs.



! cf. "Secteurs de services et d'emplois à constituer" sur la carte n°1

Les grands projets d'équipement et de services nécessaires à la mise en œuvre du schéma



Adapter les services aux besoins locaux

Dans les pôles urbains et les bourgs centres, les équipements et services sont réalisés en priorité dans la partie urbanisée dotée de transports en commun performants. Ailleurs, l'implantation de services n'est admise qu'en cas de besoin local (services de proximité, production artisanale ou agricole), ou de bonne desserte de la commune par les transports en commun.

Bon plan pour les activités de loisirs

Les grands équipements de loisirs doivent être implantés à l'intérieur des pôles urbains. Cependant, le plan d'eau de Plobsheim constitue un espace naturel exceptionnel. Pour le valoriser, il sera possible de construire sur le site ou ses alentours un grand équipement de loisirs bien desservi par les transports en commun.

Le secteur d'Eckwersheim pourrait accueillir de nouveaux équipements de loisirs équestres.

Aménagements : la qualité avant tout

La qualité de l'aspect architectural des constructions, de l'agencement et de la réalisation des espaces publics doit être privilégiée lors des grandes opérations d'aménagement. Pour cela, les mesures édictées doivent notamment tenir compte du besoin d'espaces paysagers, de l'accessibilité des équipements et services par les personnes à mobilité réduite.

Orientation 2 Préserver le patrimoine naturel

Les sites à protéger

Il s'agit des secteurs présentant un intérêt écologique majeur, un paysage remarquable (les coteaux de Hausbergen), des enjeux environnementaux multiples, ainsi que des zones écologiques ou paysagères sensibles dans lesquelles aucune zone d'activités nouvelle ne doit être autorisée.

Lorsque l'eau est enjeu

La gestion des risques d'inondation et/ou de protection de la ressource en eau potable implique de préserver certaines zones naturelles de toute nouvelle urbanisation, d'implantation de gravières et de remblaiement.

Garantir les équilibres écologiques

La création ou le maintien des **trames vertes régionales** doit être pris en compte dans l'aménagement du territoire, ainsi que les zones «tampon», coupures vertes entre les parties urbanisées des communes qui peuvent être des espaces agricoles, ludiques ou sportifs, ou îlots de forêt.

Attention, espèces protégées.

Les espèces patrimoniales, animales ou végétales en voie de disparition, particulièrement le grand hamster et le crapaud vert, doivent être préservées grâce à des zones refuges.



Privilégier l'agriculture respectueuse de l'environnement

L'agriculture respectueuse de l'environnement, dite «raisonnée», permet de pérenniser une production agricole diversifiée et de qualité. Les extensions urbaines seront ainsi limitées sur les terres les plus fertiles afin de soutenir leur vocation agricole.

Des espaces viticoles à protéger.

Toute construction, y compris le logement des exploitants, est interdite sur les coteaux viticoles inclus dans les périmètres d'Appellation d'Origine Contrôlée (AOC).



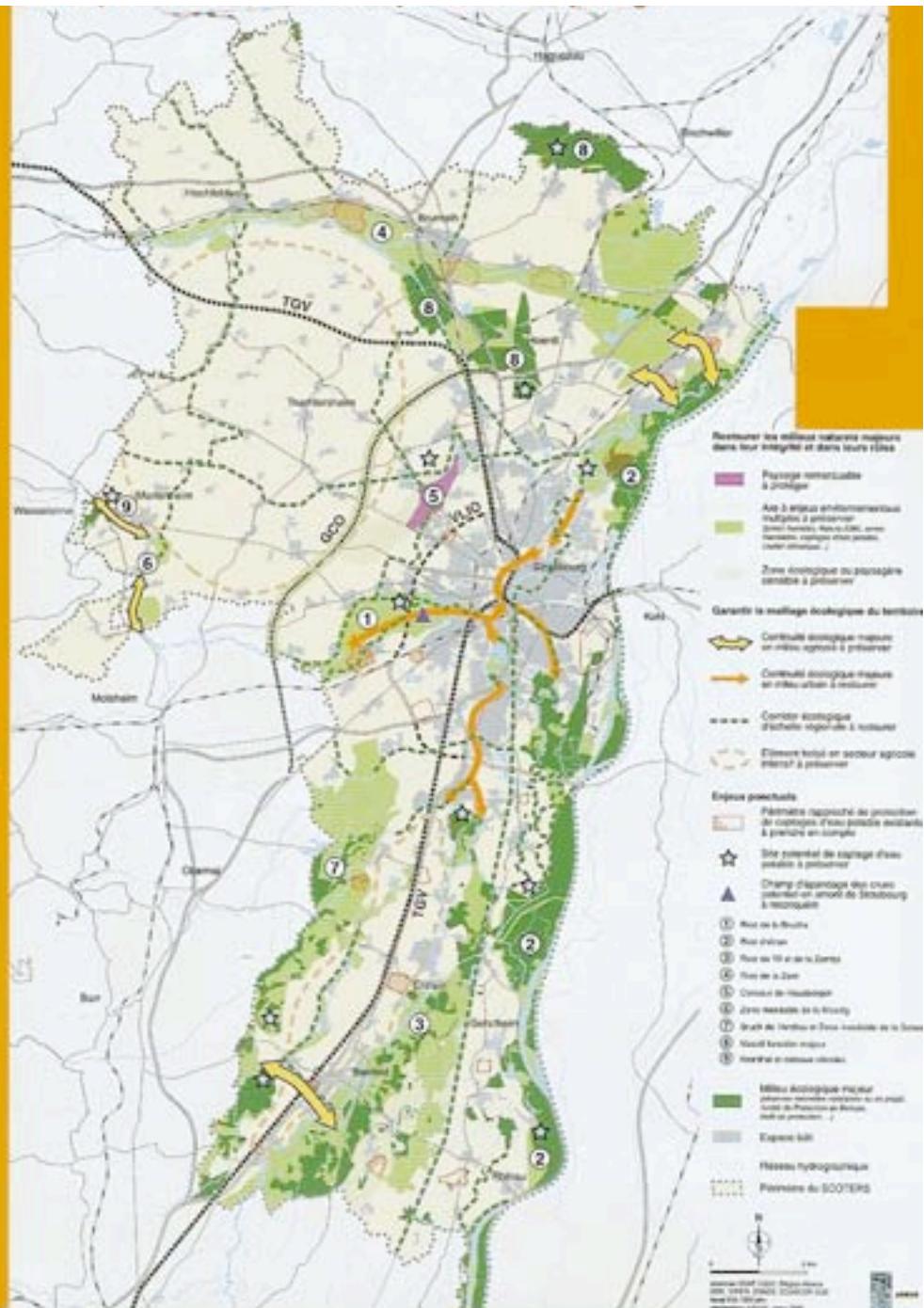
Revaloriser les espaces urbains

Le centre de Strasbourg fait l'objet d'un Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) dont les principaux objectifs sont de trouver un équilibre entre la conservation du patrimoine et les besoins liés à l'évolution d'une cité moderne, de mettre en valeur les édifices les plus importants et de préserver le cours de l'Ill, ses quais et ses alentours.

Préserver l'identité

des villages et quartiers.

Les documents d'urbanisme peuvent identifier les secteurs représentatifs d'une urbanisation traditionnelle, groupée et dense. La construction en limite séparative et en limite du domaine public devra y être privilégiée.



Orientation 3

Équilibrer

les espaces urbains et naturels

Pour une gestion économique de l'espace

Le développement de la région de Strasbourg doit se traduire par une transformation modérée d'espaces naturels, agricoles et/ou forestiers en espaces urbanisés. Mieux vaut favoriser, quand c'est possible, la réhabilitation des quartiers anciens, la reconquête des

friches urbaines et la construction dans les «dents creuses».

L'habitat intermédiaire à l'honneur

Dans un souci d'économie du foncier, l'habitat doit prioritairement s'étendre en continué ou par renouvellement des espaces déjà urbanisés. C'est pourquoi

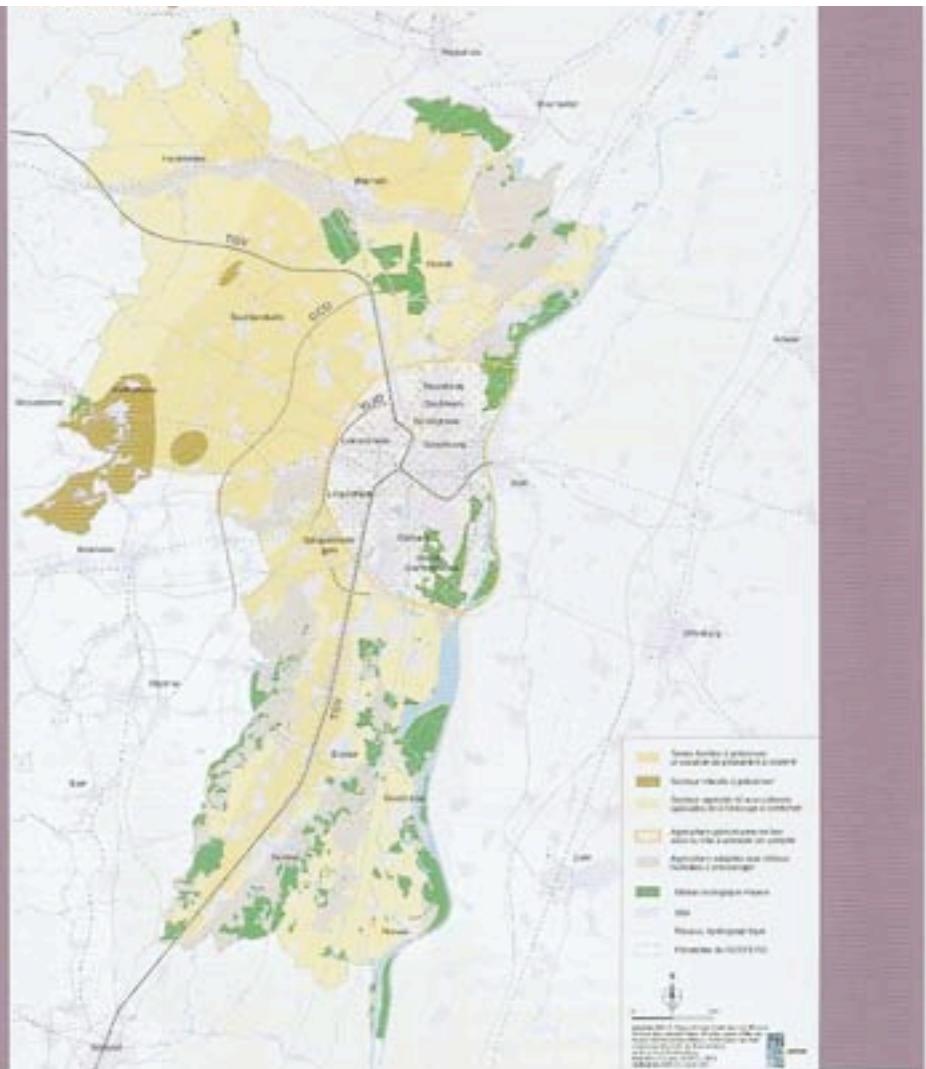
l'habitat intermédiaire doit être privilégié, que ce soit sous forme d'habitat individuel dense (maisons accolées, logements superposés) de petits collectifs urbains (villa, maison) ou de formes mixtes (ferme restaurée, urbanisation traditionnelle des villages). Les opérations d'aménagement d'habitat individuel dépassant 12 logements devront comporter un minimum de 25 % d'habitat intermédiaire.

Donner sa place au monde agricole dans l'espace urbain

La dimension économique de l'agriculture doit être prise en compte dans le développement des espaces urbanisés. Il est important de préserver au maximum les terres agricoles.

Relier l'agriculture périurbaine avec la ville permet de garantir un équilibre entre les espaces urbanisés et naturels et de valoriser le potentiel de l'agriculture vis-à-vis du tourisme et des loisirs.

Pour donner aux agriculteurs des conditions d'exploitation satisfaisantes, les documents d'urbanisme doivent aussi prévoir des secteurs agricoles constructibles, si possible en concertation avec les communes voisines, et dans le respect de l'environnement.



Orientation 4

Construire

environ 4 000 logements par an

Améliorer l'offre et la qualité

La construction de logements a pour enjeux d'accroître et de diversifier l'offre tout en privilégiant la qualité des logements et le cadre de vie, facteurs d'équilibre social. Dans cette optique, le développement de l'habitat peut s'inspirer des objectifs de Haute Qualité Environnementale (HQE), par exemple en accompagnant les

bailleurs dans une démarche d'économie d'énergie, ou en installant dans les locaux communs des immeubles collectifs des «bonnes pratiques environnementales» : tri sélectif, garage à vélos...

Bâtir au bon endroit

Entre 2005 et 2015, 9 000 logements devront être créés dans Strasbourg à partir du bâti existant ou par conversion des friches et du foncier en mutation. Dans le reste de la CUS, 18 000 nouveaux logements sont prévus, accompagnés par la création ou le renforcement d'équipements, de services et du réseau des transports en commun. Hors CUS, 13 000 logements devraient être construits dans les bourgs centres et les villages bien desservis par les transports en commun.



Mieux répartir le logement aidé

Une offre de logements locatifs aidés doit être mise en place sur le territoire du SCOTERS entre 2005 et 2015. Ils seront construits dans les communes et quartiers desservis par les transports en commun, et particulièrement dans ceux qui disposent d'une faible proportion de logements aidés.

Orientation 5

L'urbanisation et les transports collectifs

Promouvoir les transports en commun

Les politiques locales de déplacements, qu'elles soient définies à l'échelle des bassins d'emploi, d'habitat, ou sur des périmètres plus larges, doivent prévoir d'améliorer la qualité (confort, fréquence, accessibilité...) des transports en commun et de renforcer le réseau existant, en cohérence avec les orientations liées à l'organisation de l'espace. La limitation et la réglementation du stationnement public, la réduction de l'offre de stationnement sur le lieu de travail et l'abaissement de la vitesse moyenne sur certains axes visent également à favoriser l'usage des transports collectifs.



Améliorer la desserte des pôles urbains

La desserte des pôles urbains de l'espace métropolitain, des bourgs centres, des sites d'activités à forte densité d'emplois, ainsi que de certains secteurs d'urbanisation isolés, doit pouvoir bénéficier d'une meilleure organisation. À cet effet, la fréquence des trains sera augmentée et les horaires progressivement cadencés dans certaines zones d'affluence du SCOTERS ou de ses environs. Le réseau du tramway sera étendu et maillé à l'intérieur de la CUS. À long terme, un réseau de transports en commun sera constitué dans la couronne afin de mailler le réseau à plus longue distance du centre et de connecter entre eux les secteurs de services et d'emplois.

Miser sur le réseau ferroviaire

Il s'agit de créer progressivement des interconnexions entre le réseau ferré, le réseau local des transports en commun, celui du

TGV et les dessertes régionales. Ce maillage permettra de desservir l'agglomération de Strasbourg, les bourgs centres et les villes moyennes situées à l'extérieur de l'aire du SCOTERS.

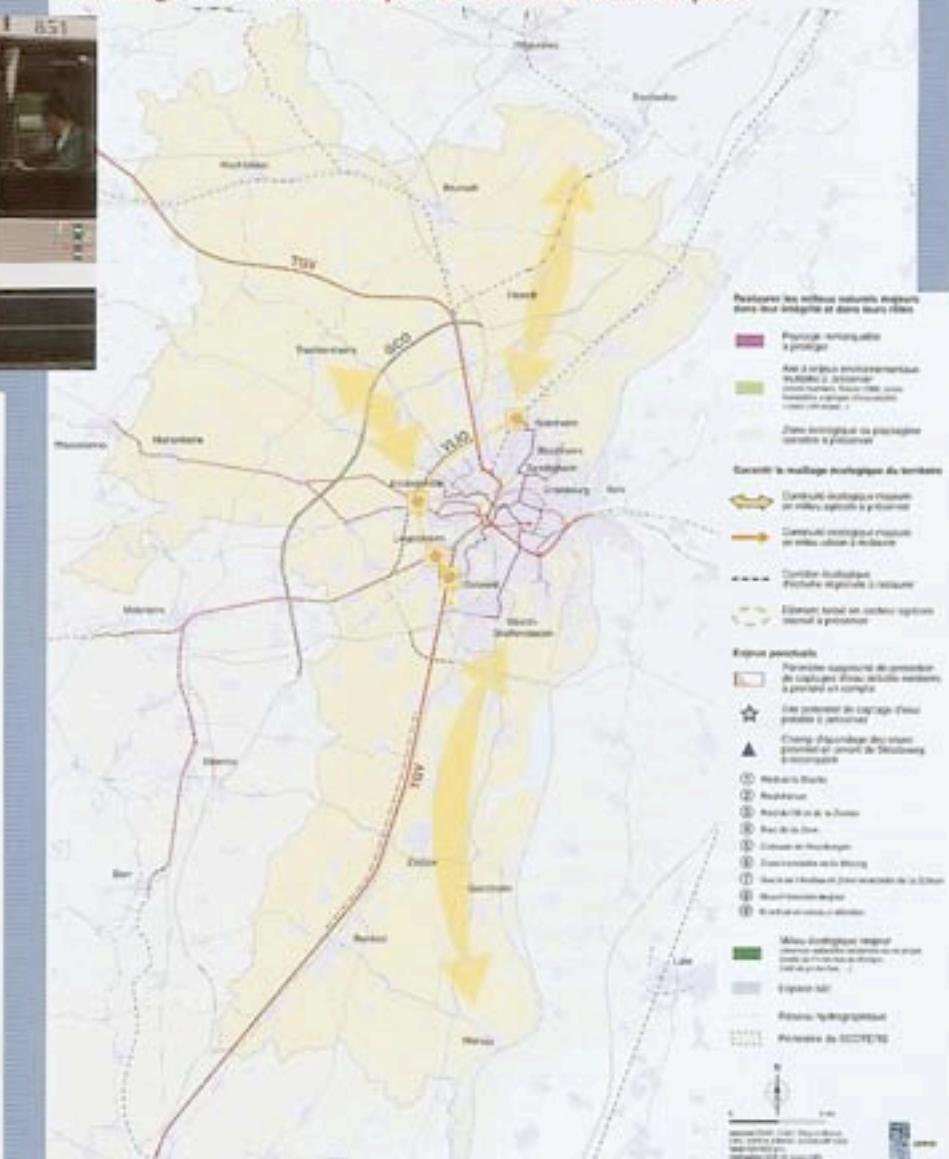
Favoriser l'accès aux gares.

L'accessibilité des gares de transports en commun doit être facilitée pour les piétons (tram, bus), pour les cyclistes en leur proposant un stationnement sécurisé à proximité de la gare, et pour les voitures par la création éventuelle de petits parkings relais.

Redéfinir la place de la voiture en ville

Dans les secteurs de l'agglomération strasbourgeoise les mieux desservis par les transports en commun, le stationnement sur le lieu de travail sera limité. Dans les autres secteurs, la création d'activités veillera à être accompagnée d'une valorisation des modes de déplacement autres que la voiture individuelle. Par exemple en facilitant les accès et les parkings sécurisés pour les deux-roues, en mettant en place des plans de mobilité d'entreprise, ou en incitant au co-voiturage et au transport à la demande.

Le maillage du réseau de transport en commun à mettre en place



Orientation 6

Favoriser

Identifier les sites d'activités

L'équipement du territoire s'appuie sur une sélection de sites d'accueil d'activités : les sites existants déjà recensés, ceux de développement métropolitain, les plateformes d'activités, les nouveaux sites de développement économique, les petits sites à l'échelle des communes et les zones spécifiquement dédiées à une activité précise de service public. Quatre sites de développement restent à localiser dans les Communautés de communes de la région de Brumath, de la Porte du vignoble ou des villages du Kehlbach, du Rhin, et de Benfeld et environs.

Bien répartir les nouveaux sites.

L'objectif est de répartir l'activité dans la région de Strasbourg tout en assurant une gestion économique de l'espace. La taille de ces sites est limitée à une vingtaine d'hectares, sauf s'ils sont situés près de la voie ferrée, de voies d'eau ou des transports en commun, auquel cas ils peuvent s'étendre sans dépasser 60 ha.

Localiser la logistique des transports de marchandises

Les activités économiques génératrices de transports de marchandises importants, en particulier la logistique, doivent intégrer la présence de la voie d'eau et/ou du réseau ferré et s'appuyer sur leur potentiel autant que possible. La principale plateforme multimodale logistique de la région de Strasbourg, celle du port, doit être confortée dans cette activité. Les zones logistiques existantes et à venir doivent avant tout répondre aux besoins des entreprises et des populations de la région de Strasbourg.

Implanter les grandes installations d'intérêt collectif

Liées au fonctionnement du bassin de vie (traitement des déchets, production d'eau potable ou d'énergies renouvelables...), ces installations peuvent être implantées en dehors des sites d'activités. Elles doivent impérativement être éloignées des zones de contrainte environnementale forte, sauf si elles sont liées à l'exploitation d'une ressource naturelle sensible, comme le captage d'eau potable.

Équilibrer l'offre commerciale

Les grandes zones, surfaces et ensembles commerciaux doivent être implantés en priorité dans les zones agglomérées et les

secteurs bien desservis par les transports en commun. Les secteurs commerciaux de Mundolsheim/Lampertheim/ Vendenheim et Feuersheim ne doivent pas être étendus.

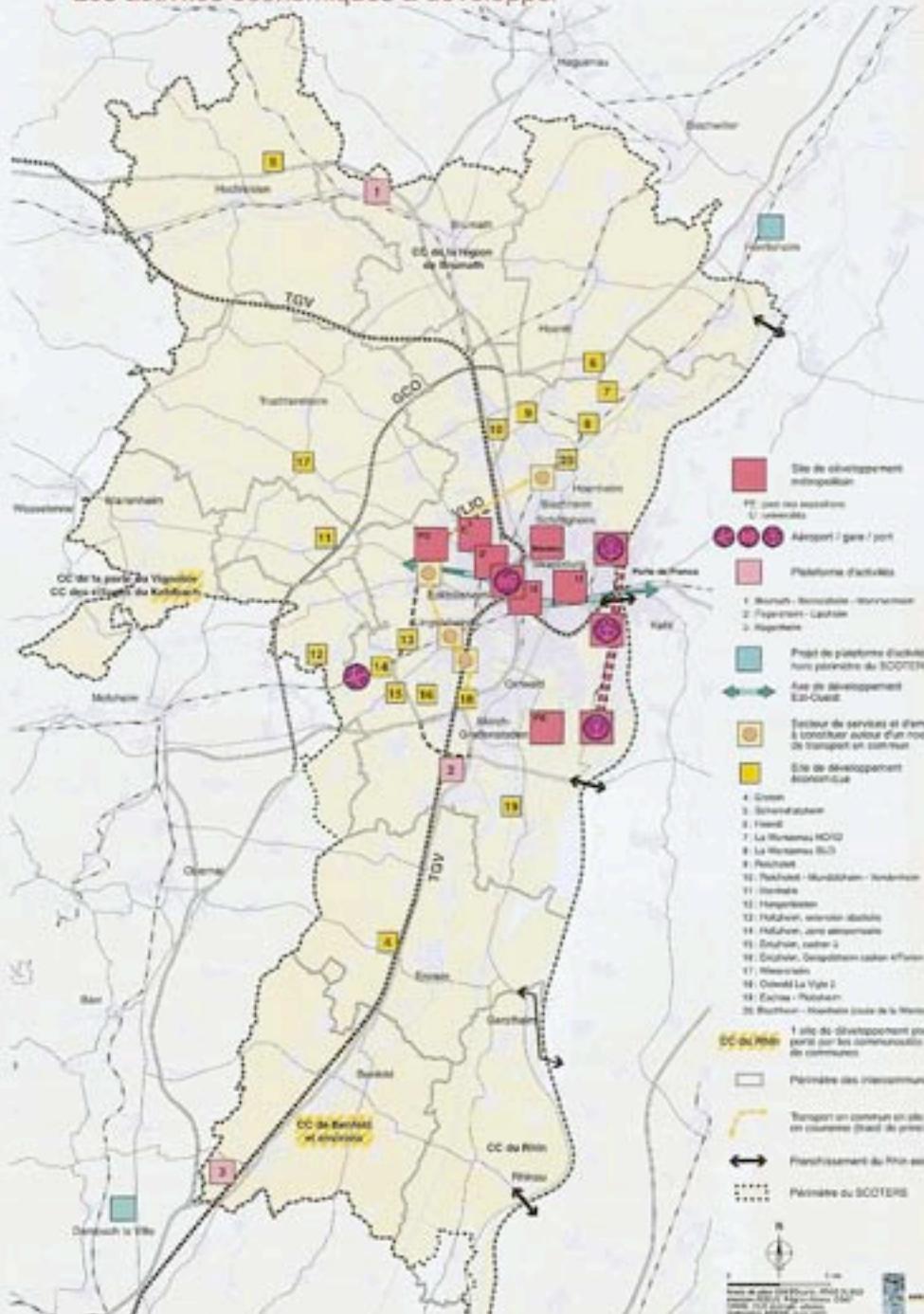
Au sein des grandes zones commerciales, les friches commerciales proches du tissu urbain peuvent être réutilisées pour des opérations d'habitat.

Le développement

des services dans les pôles urbains.

Afin de conforter cette orientation, les nouveaux ensembles commerciaux ou commerces dont la surface de vente est supérieure à 6 000 m² doivent être exclusivement implantés dans les pôles urbains (l'agglomération strasbourgeoise ou les bourgs centres).

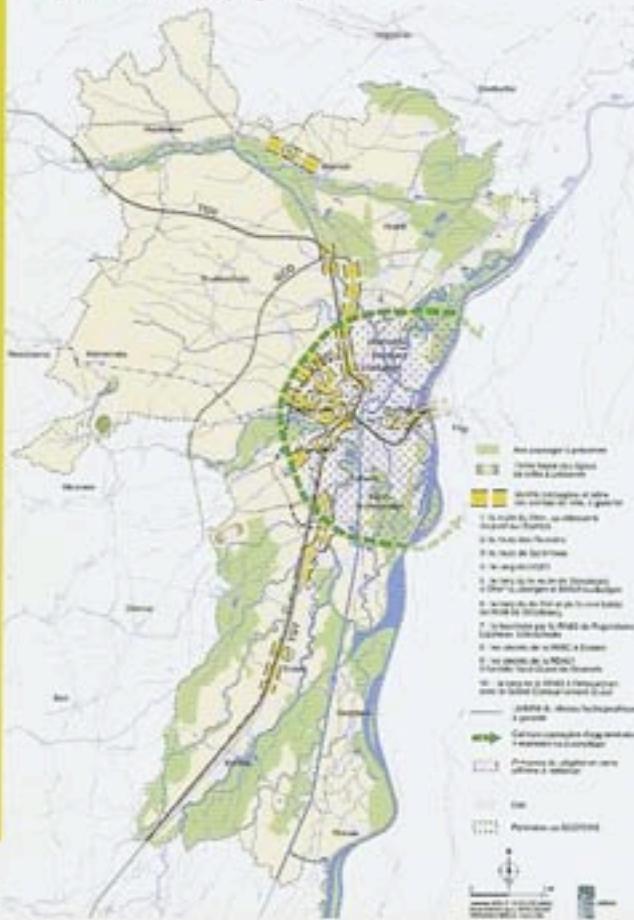
Les activités économiques à développer



Orientation 7

Valoriser

Les signes de force du paysage à préserver



Aménager les entrées de ville

Pour donner une image forte, claire et plaisante de la ville, les entrées d'agglomération doivent être aménagées avec soin. Les tronçons en zone urbanisée feront l'objet d'une attention particulière pour créer des fronts bâties de qualité, notamment par une réglementation de la forme urbaine.

Préserver les axes paysagers et les lignes de crête

La protection et la préservation des **corridors écologiques**, particulièrement entre les villages et sur les grands axes urbains, garantissent les qualités paysagères du territoire.

Au-delà des coteaux, l'horizon doit rester dégagé... Dans leur partie supérieure, l'implantation de bâtiments sera réglementée, voire interdite. Sur les pentes, les règles veilleront à éviter que des constructions nuisent à la qualité du paysage en dépassant, vues de la plaine, la ligne de crête.

Les cours d'eau, repères naturels

Les documents d'urbanisme doivent prendre en compte la préservation des cours d'eau en tant que repères dans le paysage, en veillant à la perception paysagère du réseau hydrographique. Pour cela, une continuité végétale doit être maintenue le long des rives et le public doit pouvoir accéder aux cours d'eau.



Maintenir ou créer des ceintures vertes d'agglomération

Les ceintures paysagères d'agglomération à vocation agricole ou récréative peuvent être maintenues et/ou rétablies en s'appuyant notamment sur la Souffel, les gravières et les coteaux de Hausbergen.

Orientation 8

Prévenir les risques

Construire en zones inondables

L'urbanisation est admise dans les zones inondables par remontée de nappe, sans autres restrictions que celles édictées par le SDAGE¹, les SAGE² et les PPRI³. Dans les zones inondables par submersion, la conception des projets doit intégrer la sécurité des biens et des personnes en évitant d'aggraver les crues et en maintenant leurs champs d'expansion.

Les aménagements d'infrastructures de transport doivent être conçus pour pouvoir traverser les zones inondables et les périphériques de captage d'eau potable sans faire obstacle à l'écoulement de l'eau ni les polluer. Tout projet d'aménagement doit aussi

éviter d'augmenter les risques de glissements de terrain sur les coteaux, au sous-sol et dans les zones de ruissellements.

Mettre à distance les risques technologiques

Les activités nouvelles générant des risques importants pour la population (installations SEVESO, silos, chaufferies de très grande capacité...) doivent être localisées à l'écart des autres zones urbanisées ou à urbaniser et/ou s'accompagner de mesures de limitation du risque à la source.

Pour une bonne santé publique

Des mesures doivent être prises pour éliminer tout risque de pollution de la nappe phréatique, ainsi que pour diminuer

les émissions de produits polluants et de gaz à effet de serre.

Lors de la réalisation des axes de transport, des équipements intégrés au paysage peuvent permettre de réduire les nuisances sonores.

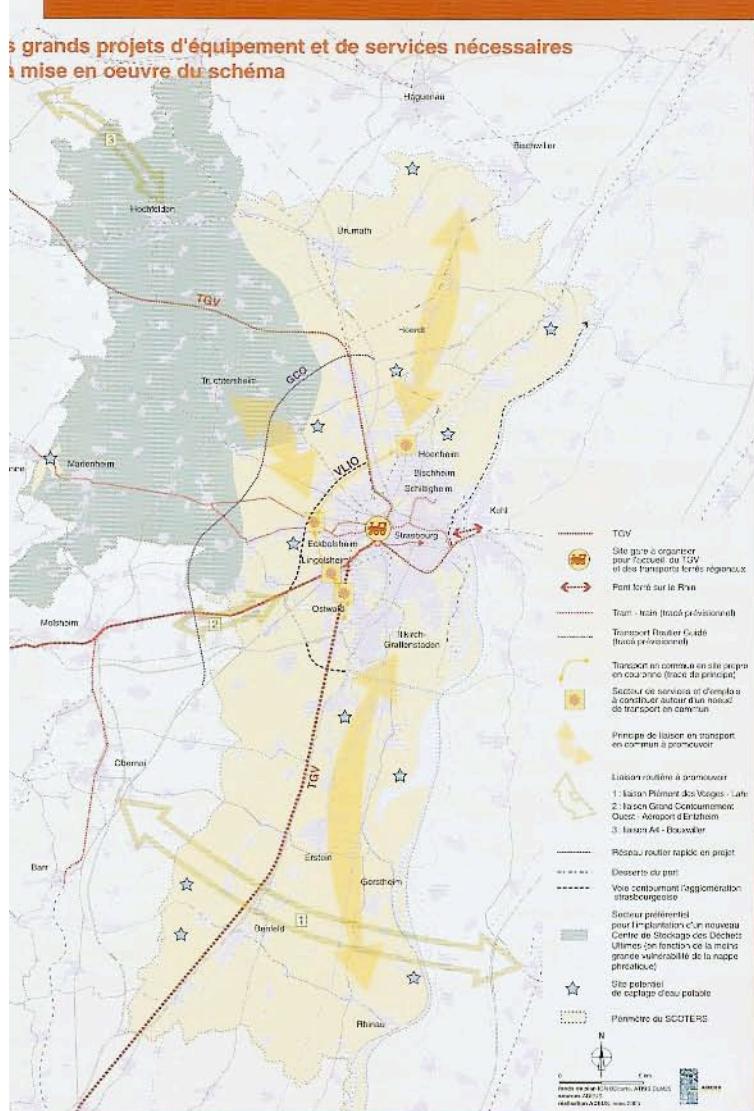
Des déchets bien traités

Trois nouveaux sites vont bientôt compléter le réseau des déchetteries fixes, assurant ainsi un maillage équilibré du territoire : Strasbourg (Meinau), Schiltigheim et Dossenheim-Kochersberg.

¹ Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux

3 Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux

³ Plan de Prévention des Risques d'Inondation



Une métropole plus accessible

La gare centrale de Strasbourg et ses environs devront être réaménagés pour accueillir le TGV Est Européen, le TGV Rhin-Rhône, l'ICE et pour optimiser la connexion entre les réseaux internationaux et la desserte par le transport ferré régional. La construction du 2^e tablier sur le pont ferré du Rhin entre Strasbourg et Kehl permettra le passage de l'ICE et du TGV. Enfin, des liaisons ferroviaires et cadencées faciliteront l'accès à l'aéroport d'Entzheim.

L'extension du réseau de transports en commun

Le Transport Routier Guidé (TRG) desservira l'ouest de Strasbourg, les communes entre Eckbolsheim et Marlenheim, ainsi que Wasselonne. Les lignes de tramway seront prolongées vers Lingolsheim, le Neuhof, la Robertsau, Eckbolsheim, Ostwald, et le réseau sera renforcé en direction de Kehl. Des lignes de transport public devront être créées vers les bourgs centres qui n'en ont pas. À terme, l'enjeu est de mettre en place un réseau de transports en commun en site propre à la limite ouest de la première couronne, interconnecté avec le train, le tramtrain, le TRG et le tramway.

Améliorer la desserte routière

Le «Grand Contournement Ouest» (GCO) assurera un rôle de transit et de desserte depuis les pôles régionaux, nationaux et internationaux. D'autres projets routiers viseront à améliorer la desserte routière, comme la rocade sud entre le pont Pflimlin et l'A35, la liaison Piémont des Vosges-région de Lahr, et la création d'une nouvelle voie en limite ouest de l'agglomération de Strasbourg (VLIO).

Nouveaux captages pour l'eau potable

L'objectif est de sécuriser l'alimentation en eau potable dans la région de Strasbourg, notamment pour la CUS qui dépend à plus de 70 % du captage du Polygone.

Un nouveau centre de stockage de déchets ultimes

Un nouveau centre, qui viendra en renfort de ceux de Hochfelden et Weitbruch, sera placé en priorité dans une grande zone d'activités, en fonction de critères d'accessibilité et d'environnement précis.

pour vous informer, une seule adresse :

www.scoters.org



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