



# **Enquête publique SCOTERS**

**3 octobre - 16 novembre 2005**

## **Recueil des avis émis par les collectivités et organismes associés ou consultés**

- Communes et Etablissements Publics de Coopération Intercommunale membres du Syndicat mixte pour le SCOTERS
- Personnes publiques associées et Autorités organisatrices de transport
- E.P.C.I. voisins
- Communes voisines
- Partenaires allemands
- Institut National des Appellations d'Origine

**Août 2005**

# Sommaire

## **Avis des communes et E.P.C.I. membres du Syndicat mixte pour le SCOTERS**

- Communauté urbaine de Strasbourg
- Communauté de communes Ackerland
- Communauté de communes de la Basse-Zorn
- Communauté de communes de Benfeld et environs
- Communauté de communes Gambsheim-Kilstett
- Communauté de communes du Kochersberg
- Communauté de communes Les Châteaux
- Communauté de communes du Pays de la Zorn

## **Avis des personnes publiques associées et des A.O.T.**

- Etat
- Département du Bas-Rhin
- Région Alsace
- Chambre d'Agriculture du Bas-Rhin
- Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin
- Chambre de Métiers d'Alsace

## **Avis des E.P.C.I. voisins**

- Syndicat mixte du Piémont des Vosges
- Syndicat mixte pour le SCOT de la Région de Saverne
- Communauté de communes du Canton de Rosheim
- Communauté de communes du Pays de Sainte Odile

## **Avis des communes voisines**

- Commune de Duppigheim
- Commune d'Ernolsheim-Bruche
- Commune d'Innenheim
- Commune de Mutzig
- Commune de Stotzheim
- Commune de Sundhouse

## **Avis des partenaires allemands**

- Ville de Kehl
- Ortenaukreis
- Regionalverband Südlicher Oberrhein

## **Avis de l'Institut National des Appellations d'Origine**

**Avis des communes et  
E.P.C.I. membres du Syndicat  
mixte pour le SCOTERS**

Communauté urbaine de Strasbourg



Strasbourg, le 11/07/2005

CONSEIL DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE STRASBOURG

-----  
EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

Nombre de membres élus au Conseil : 90 dont 90 sont en fonction

46ème séance du 8 juillet 2005

sous la présidence de M. Robert GROSSMANN, Président

Ont assisté à la séance :	67 membres
Etaient absents et excusés :	23 membres (dont 18 avec procuration de vote)
Etaient absents, non excusés :	0 membre

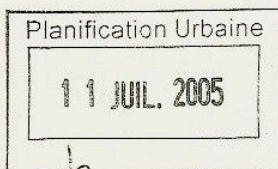
8ème point de l'ordre du jour :

Avis de la CUS sur le projet de SCOTERS arrêté par le comité syndical du  
Syndicat Mixte le 21 mars.

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

*planification urbaine*

ADOPTE



Syndicat Mixte pour le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg	
Courrier Arrivée le :	15 JUL. 2005
Suite à donner :	8

## Rapport au Conseil de Communauté

### Avis de la CUS sur le projet de SCOTERS arrêté par le Comité syndical du Syndicat mixte le 21 mars 2005.

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) est l'un des nouveaux documents de planification urbaine. Simple dans sa procédure, mais exigeant dans son contenu, le SCOT remplace le Schéma Directeur (SD) et a pour principal objectif de rendre les politiques d'urbanisme plus claires, de doter les agglomérations d'un instrument pour mettre en cohérence l'ensemble des politiques actuelles, notamment en matière d'urbanisme, d'habitat, de déplacements et d'équipements commerciaux.

#### Rappel des différentes étapes de l'élaboration du SCOTERS (Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg)

Le « Syndicat mixte du Schéma Directeur de la région de Strasbourg » a été créé par arrêté préfectoral du 25 mars 1999, en vue de réviser le schéma directeur datant de 1973 et d'étendre le périmètre de celui-ci, dans le cadre d'une nouvelle élaboration. Par délibération en date du 5 février 1999, le Conseil de Communauté a décidé l'adhésion de la CUS au Syndicat mixte chargé de l'élaboration du nouveau schéma directeur.

Le début de l'élaboration du schéma remonte au 18 octobre 1999 (réunion à Dossenheim-Kochersberg).

Entre temps, la loi SRU en date du 13 décembre 2000 a créé les schémas de cohérence territoriale (en remplacement des schémas directeurs) et modifié les procédures d'élaboration de ce document.

En mai 2001, s'est également produit le renouvellement du Comité syndical, suite aux nouvelles élections municipales.

Les années 2000 et 2001 ont été consacrées à la production d'une analyse de la situation existante (documents « Etat des lieux », repris et mis à jour dans le rapport de présentation du SCOTERS).

Les études ont été définies et réalisées dans le cadre de la concertation, prévue en trois phases (délibération du 23 mars 2002).

- Phase 1 : études préalables à l'élaboration du SCOTERS, jusque fin 2002.
- Phase 2 : établissement du diagnostic et du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), fin 2002 à décembre 2003.
- Phase 3 : établissement du projet de SCOTERS dont le Document d'Orientations Générales (DOG), au cours de l'année 2004 jusqu'à début 2005.

Ce travail a été mis au point en association avec les élus et les représentants des personnes publiques associées à l'élaboration du schéma, à travers :

- les réunions du comité syndical (23 réunions) ;
- les commissions thématiques rassemblées autour de 5 thèmes, ayant fait l'objet de 27 réunions puis de 5 réunions transversales ;
- un questionnaire aux élus ;
- des ateliers territoriaux ;
- des débats avec les représentants du monde socio-économique et associatif, par l'intermédiaire de réunions ;
- du groupe de travail élargi ;
- de réunions spécifiques (PPA, AOT) ;
- du comité politique de pilotage transfrontalier pour conduire et valider le contenu du « Livre blanc Strasbourg – Ortenau : orientations et projets pour un développement commun » ;
- des réunions publiques, des rencontres et une information et sensibilisation grand public en particulier grâce ;
- au magazine « 2000-2005 » ;
- aux sites web ;
- à la concertation transfrontalière organisée lors d'un séminaire transfrontalier en 2003.

Le projet de SCOTERS a été arrêté par le Comité syndical du Syndicat mixte en date du 21 mars 2005, qui a également, le même jour, tiré un bilan très positif de la concertation.

### **Les documents contenus dans le SCOTERS**

Les documents contenus dans le SCOTERS et définis par le Code de l'Urbanisme sont les suivants :

- un rapport de présentation constitué :
  - du diagnostic ;
  - de l'état initial de l'environnement ;
  - des choix retenus pour établir le PADD et le DOG ;
  - des incidences des orientations du schéma sur l'environnement ;
  - de documents annexes.
- le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)
- le Document d'Orientations Générales (DOG)

Le rapport de présentation dresse un diagnostic des évolutions urbaines et socio-économiques de la région de Strasbourg ; il établit un bilan du SDAU de 1973 et explique les choix retenus pour établir le nouveau SCOT.

Les grandes lignes du diagnostic sont les suivantes :

- Le territoire de la région de Strasbourg connaît toujours une croissance démographique importante mais avec une spécialisation socio-démographique des

territoires (en particulier en ce qui concerne la répartition du logement social local et du logement collectif d'une part, de l'accès à la propriété et de la maison individuelle d'autre part).

- Le territoire du SCOTERS a vu l'augmentation des déplacements internes à la CUS, mais aussi des personnes entrant ou sortant quotidiennement de la CUS pour des raisons professionnelles. Le développement nécessaire des infrastructures routières devra s'accompagner impérativement d'offres alternatives en terme de transports en commun.
- La région est attractive en terme d'emplois, mais elle reste cependant à consolider, en particulier par le biais du renforcement du rayonnement de Strasbourg comme métropole européenne.
- Elle possède un environnement de grande qualité grâce à une géographie et des paysages riches et variés, mais un environnement très fragile, donc à surveiller car la qualité de l'air et de la nappe phréatique se dégradent.

**Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)** fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique, de déplacements.

Les grands objectifs retenus sont les suivants :

- conforter la métropole strasbourgeoise, cœur de la nouvelle Europe ;
- veiller au développement équilibré de la région urbaine ;
- préserver, développer et mettre en valeur les qualités du territoire.

Le Document d'Orientations Générales (DOG) et les documents graphiques qui l'accompagnent constituent des orientations opposables (notamment aux PLU) et permettent la mise en œuvre réglementaire du PADD.

Le contenu du DOG peut être résumé ainsi :

- des orientations qui visent à développer la métropole strasbourgeoise et à structurer l'espace métropolitain, en s'appuyant sur un développement urbain et socio-économique équilibré du territoire entre agglomération et bourgs centres ;
- la recherche de la protection des espaces naturels ou urbains, des qualités paysagères du territoire, et de l'équilibre entre les espaces à urbaniser et les espaces naturels, agricoles et forestiers ;
- les orientations visant à prévenir les risques naturels et technologiques ;
- des objectifs en terme d'équilibre social de l'habitat et d'une meilleure répartition de la construction des logements sociaux, en offrant un habitat diversifié, tant dans sa forme urbaine, sa typologie, que sa territorialisation (4 000 logements par an dont 800 logements locatifs aidés) ;
- des objectifs relatifs à la cohérence entre urbanisation et desserte en transports collectifs, la maîtrise de l'étalement urbain passant par la construction prioritaire à proximité des stations de TC et par la réalisation conjointe des projets d'urbanisation



- et des projets d'infrastructures de transports collectifs, ou par la recherche de solutions réduisant l'usage de la voiture pour les déplacements domicile / travail ;
- le DOG indique dans son chapitre 10 les projets nécessaires à la mise en œuvre du SCOT :
  - les projets liés à l'accessibilité externe de la métropole (TGV, aéroport) ;
  - les projets nécessaires à l'amélioration des déplacements en terme d'infrastructures routières et de transports collectifs ;
  - la création de nouveaux captages d'eau potable et d'un nouveau centre de stockage de déchets ultimes.

Le Syndicat mixte du SCOTERS a transmis, par courrier en date du 11 avril 2005, à la CUS (compétente en matière d'urbanisme et membre du Syndicat Mixte) et ceci conformément à l'article L 122-8 du Code de l'Urbanisme, le projet de schéma arrêté, l'avis devant être rendu dans les 3 mois suivant la transmission.

La CUS a fait parvenir aux communes qui la composent, un document complet du SCOTERS pour information et pour éventuellement formuler des observations le concernant.

Mme le Maire de Strasbourg a émis un avis favorable sur le document du SCOTERS.

Elle attire l'attention sur les principales grandes orientations du SCOTERS à mettre en œuvre, notamment :

- le renforcement de Strasbourg comme métropole européenne au sein et au service de l'agglomération et du territoire du SCOTERS et les projets liés à l'accessibilité externe de la métropole (TGV, aéroport) ;
- un développement économique cohérent s'appuyant sur une hiérarchisation des zones économiques, industrielles et commerciales ;
- les objectifs qualitatifs et quantitatifs en terme d'offre d'habitat ;
- la recherche de l'équilibre entre développement urbain et préservation des espaces naturels ;
- la réalisation des projets stratégiques y compris ceux situés dans les zones inondables tout en respectant les contraintes environnementales ;
- la réalisation des projets d'infrastructures nécessaires à l'amélioration des déplacements, notamment la mise en œuvre du Grand Contournement Ouest (GCO) et les projets de transports en commun.

Enfin, la réalisation de ces objectifs doit concourir à l'amélioration globale du cadre de vie des habitants de la région de Strasbourg.

M. le Maire de Mundolsheim a formulé le souhait d'améliorer la desserte par les transports en commun du secteur Nord - Nord/Est du SCOT, en particulier par le train, et d'autoriser l'extension des zones commerciales sur son territoire communal.

M. le Maire de Vendenheim souhaite que soit relancé un projet tram-train pour la partie Nord et Nord-Est du territoire du SCOTERS tout en améliorant à court terme les transports en commun existants et la fréquence de leur desserte (bus, train). Il souhaite

également la poursuite d'installations commerciales à proximité de Cora, rejoignant en ceci la demande de la ville de Mundolsheim.

M. le Maire d'Illkirch-Graffenstaden estime que le SCOTERS n'a pas assez concerté en amont sur les projets qui ont prêté à débat sur le territoire du SCOTERS, comme le Grand Contournement Ouest, ou la zone logistique de Kogenheim, située hors CUS, ces projets nécessitant une mise en cohérence préalable avant d'être planifiés.

M. le Maire de Fegersheim souhaite que soit précisé que l'accessibilité poids lourds aux plates-formes logistiques envisagées sur Fegersheim / Lipsheim et sur Kogenheim ne se fasse pas depuis la RN83 avec le risque de l'augmentation de la circulation poids lourds mais depuis la rocade Sud et la VRPV pour Kogenheim.

M. le Maire de Niederhausbergen s'inquiète des possibilités de densification qu'offre le deuxième couronne, alors que celle-ci est relativement mal desservie par les transports en commun. Il souhaite également que le positionnement de plates-formes logistiques ou de grandes zones d'activités soit mieux analysé au regard des problèmes d'accessibilité par la route notamment.

Concernant les observations formulées par les communes, il est rappelé que le développement urbain de Strasbourg et sa région est maintenant étroitement lié à la bonne desserte en transports en commun, aussi bien pour les zones d'habitat que pour les zones commerciales.

Cette harmonisation entre accessibilité par les transports en commun et les zones futures de développement, sera donc systématiquement à rechercher pour permettre l'urbanisation dans nos communes et pour lutter contre l'étalement urbain.

De même, l'implantation de grandes zones ou plates-formes d'activités devra se faire en tenant compte des capacités des voies existantes ou à créer, sans nuire au bon fonctionnement urbain et à son environnement. Ainsi pour Kogenheim, sa réalisation ne pourra se faire que si toutes les conditions d'accessibilité sont remplies (en particulier accès routiers et ferrés) et si l'aménagement respecte les contraintes environnementales.

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) a fait l'objet par ailleurs, et ceci tout au long de son élaboration, de nombreux moments de concertation et de débats tant avec la population qu'avec les élus concernés. C'est le débat qui a d'ailleurs fait évoluer ce dossier et permis de prendre en compte les remarques des élus. Le Comité syndical par son vote du 21 mars 2005 a arrêté à une importante majorité le projet de SCOT tel qu'il vous est présenté.

Ces quelques remarques ou observations des communes ne remettent pas en cause le contenu général du SCOT et en particulier les orientations et objectifs contenus dans le Document d'Orientations Générales (DOG).

Il convient ainsi de remarquer que le SCOTERS, tel qu'il a été arrêté par le Syndicat mixte, a su considérer et harmoniser les objectifs de développement des collectivités qui le composent. La CUS tient toute sa place dans ce document de planification territoriale,

où est rappelé le rôle essentiel de l'agglomération strasbourgeoise comme moteur d'un développement métropolitain du territoire du SCOTERS.

Néanmoins, il paraît opportun de prendre acte de certaines observations des communes, en particulier en ce qui concerne la plate-forme logistique de Kogenheim. Il serait en effet plutôt souhaitable de donner la priorité au Port autonome de Strasbourg qui possède déjà toutes les facilités de multimodalité favorables à l'activité logistique.

Aussi, il est proposé au Conseil de Communauté urbaine d'émettre une réserve sur l'opportunité d'implantation d'une nouvelle plate-forme logistique à Kogenheim, et de confirmer la priorité qu'il souhaite voir accorder au choix du Port autonome comme base logistique.

En conséquence, je vous demande de bien vouloir adopter le projet de délibération suivant :

*Le Conseil*

*sur proposition de la Commission Plénière*

*Vu le SDAU approuvé le 9 mars 1973 et modifié le 11 mars 1996 (tracé TGV)*

*Vu la délibération en date du 20 décembre 1996 du Conseil de Communauté demandant la révision du SDAU de l'agglomération strasbourgeoise*

*Vu l'arrêté préfectoral du 30 décembre 1998*

*fixant le périmètre de la révision du schéma directeur de la région de Strasbourg et une extension du périmètre initial dudit schéma*

*Vu le Code de l'Urbanisme notamment les articles L 121-1 et suivants, R 121-1 et suivants*

*Vu la délibération en date du 5 février 1999 du Conseil de Communauté demandant son adhésion au Syndicat mixte chargé de l'élaboration du nouveau schéma directeur de la région de Strasbourg couvrant le périmètre élargi défini par arrêté préfectoral du 30 décembre 1998*

*Vu l'arrêté préfectoral du 25 mars 1999, portant création du Syndicat mixte du schéma directeur de la région de Strasbourg*

*Vu le dossier de SCOTERS arrêté le 21 mars 2005*

*par le Comité syndical du Syndicat mixte du SCOTERS*

*Vu les remarques et observations émises par certains maires des communes de la CUS après en avoir délibéré*  
*décide*

*sur proposition du Président de la CUS et sur la base de ce rapport,*

- *de rappeler les grandes orientations définies par la Communauté urbaine, à savoir :*
  - *le renforcement de Strasbourg comme métropole européenne au sein et au service de l'agglomération et du territoire du SCOTERS ;*
  - *le développement des projets liés à l'accessibilité externe de la métropole et particulièrement les lignes TGV Est et Rhin-Rhône et les lignes aériennes ;*
  - *le développement des transports en communs selon différents modes : extension du tramway, tram-train, TRG, TER ;*

- la réalisation des projets d'infrastructures nécessaires à l'amélioration des déplacements, notamment la mise en œuvre du Grand Contournement Ouest (GCO) ;
  - le développement des solutions alternatives d'accessibilité : co-voiturage, deux roues ;
  - un développement économique cohérent et équilibré hiérarchisant les zones économiques, industrielles et commerciales ;
  - la priorité donnée au port autonome de Strasbourg comme zone logistique multimodale qui en possède toutes les qualités (route, fer, eau), et émet en conséquence une réserve sur la création d'une zone logistique à Kogenheim ;
  - les objectifs qualitatifs et quantitatifs en terme d'offre d'habitat afin de répondre aux besoins en logement tout en contenant l'étalement urbain ;
  - l'action foncière nécessaire au développement urbain de l'agglomération ;
  - la recherche de l'équilibre entre développement urbain et préservation des espaces naturels ;
  - la réalisation des projets urbains stratégiques y compris ceux situés dans les zones inondables tout en respectant les contraintes environnementales ;
- dans les conditions ci-dessus, de donner un avis favorable au projet de SCOTERS arrêté le 21 mars 2005 ;

charge

le Président de l'exécution de la présente délibération.



Communauté de communes  
Ackerland

**COMMUNAUTÉ DE COMMUNES ACKERLAND**

FURDENHEIM-HANDSCHUHEIM-HURTIGHEIM-ITTENHEIM-QUATZENHEIM

B.P. N° 3 - Rue des Érables - 67117 ITTENHEIM - Tél./Fax 03 88 69 16 43

Syndicat Mixte pour le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg	
Courrier arrivé le :	27 MAI 2005
Suite à donner : <i>Info Président dossier EP.</i>	

*Copie ADEUS -*

à  
Monsieur le Président  
SCOTERS  
13 rue du 22 novembre  
67000 Strasbourg

Monsieur le Président,

Nos communes ont bien réceptionné la rédaction du document d'orientation générale du SCOTERS tel qu'il a été arrêté le 21 mars 2005.

En ce qui concerne notre secteur, situé à l'Ouest de Strasbourg, nous tenons à faire quelques remarques.

A 3 reprises le document demande que « les liaisons routières entre les différents pôles urbains de la région de Strasbourg ne s'accompagnent d'aucune augmentation de capacité et de performance de la desserte radiale de l'ouest de la région de Strasbourg vers l'agglomération strasbourgeoise ».

Si cette orientation était définitivement retenue, elle accentuerait d'une manière considérable la congestion dont est frappé notre secteur en tant que lieu de passage vers l'agglomération strasbourgeoise. Nous avons en particulier proposé à plusieurs reprises dans le passé qu'un contournement puisse être envisagé à Ittenheim et Furdenheim pour éviter les nuisances que ces communes subissent et qui seraient inévitablement aggravées.

Le document d'orientation générale préconise, par ailleurs, de concentrer les équipements urbains à prévoir sur un certain nombre de pôles, qui seuls bénéficieraient de ce fait des concours financiers indispensables à cet effet. Dans une optique d'aménagement rationnel du territoire à l'Ouest de Strasbourg nous souhaiterions pouvoir être retenu à ce titre comme un des lieux d'équipement, étant entendu que d'ores et déjà des services publics ou privés répondent aux besoins de la population existant de ce secteur.

Dans l'espoir que ces observations puissent être retenues, veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments distingués.

ITTENHEIM, le 26 mai 2005

Le Président, Daniel HOEFFEL



## COMMUNAUTE de COMMUNES ACKERLAND

SEANCE du 26 mai 2005

Nombre des membres en exercice : 21  
Nombre de membres présents : 20

Syndicat Mixte pour le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg	
Courrier arrivée le :	16 JUIN 2005
Suite à dossier <i>schéma de cohérence</i>	

Présents : MUNCH Jean-René – MULLER Pierre – FAIST André – SCHRAMM Marie-Jeanne – HOFFEL Daniel –  
EBERSOLD Robert – FORRLER Alfred – BURGER Daniel – GOOS Jean-Michel – VIOLA Gilbert – KAISER Lucien –  
ROSS Jean-Marc – GROSSKOST Alain – WOLFF Charles – SCHLEISS Francis – DIETSCHY Jean-Marie –  
DARTEVELLE Jean-Claude – WEBER Rémy – LIBERT Christian – HAASER Robert.

### **EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE COMMUNAUTE**

**OBJET : Schéma de cohérence territorial de la région de Strasbourg (SCOTERS)**

Le Conseil Communautaire, après avoir pris connaissance du document d'orientation générale du SCOTERS, demande que deux observations soient présentées d'ici le 31 mai :

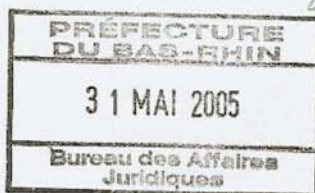
- le Conseil n'approuve pas l'orientation selon laquelle rien ne serait entrepris pour fluidifier le trafic radial en direction de l'agglomération strasbourgeoise
- le Conseil demande expressément que le secteur de l'Ackerland soit retenu parmi les pôles de développement et de services publics en général.

Ont signé tous les Conseillers Communautaires présents.

### **EXTRAIT CERTIFIE CONFORME**

ITTENHEIM, le 26 mai 2005.

Le Président : D. HOFFEL



Communauté de communes  
de la Basse-Zorn



Syndicat Mixte pour le  
schéma de Cohérence Territoriale  
de la Région de Strasbourg  
Courrier  
arrivé le : 22 JUL. 2005  
Suite à donner :

DEPARTEMENT DU BAS-RHIN

COMMUNAUTE DE COMMUNES DE LA BASSE-ZORN

Siège à la Maison des Services de la Basse-Zorn

rendu exécutoire

Hoerdt le

Le Président

21 juillet 2005

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS  
DU CONSEIL DE COMMUNAUTE**

**SEANCE DU 12 JUILLET 2005**

sous la présidence de Monsieur Claude KERN.

Membres présents : Mesdames et Messieurs, RIEDINGER Marguerite, REEB Alain, FESSMANN Erwin, RIVES Alain remplace FREYSZ Sylvie, GROSS Pierre, KERN Claude, HOFFSTETTER Eric, GARNIER André, LALUET Christian, JUNG Richard, MAECHLING Alfred, MISCHLER Albert, KLEIN Georgette, HAMM Jean-Pierre, KLEIN Didier remplace STOLL Nadia, WOLFHUGEL Christiane, RIEDINGER Denis, SHERRER Charles remplace BILDSTEIN Jean-Georges, MULLER Edouard, MOSER Marc, FELDEN Eugène remplace FUCHS Gérard, JUND Désiré, KREBS Jean-Claude, LANG René, VOLTZENLOGEL Joseph, KLEINPETER Denise, OHL André remplace GUILLON Paul, ROECKEL Etienne, GROSS Francis.

Membres absents excusés : Madame et Messieurs, HAMM Jean, FREYSZ Sylvie, STOLL Roland, STOLL Nadia, BILDSTEIN Jean-Georges, FUCHS Gérard, GUILLON Paul.

\* \* \* \* \*

**OBJET : AVIS SUR LE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE DE LA REGION  
DE STRASBOURG (SCOTERS), DOCUMENT ARRETE LE 21/03/05 :**

Le Conseil de communauté a pris connaissance du document arrêté du SCOTERS en comité syndical le 21 mars 2005.

Il est proposé aux délégués de faire part des remarques au Président du SCOTERS.

Le Conseil de Communauté,

après en avoir délibéré,

**EMET**

à 28 voix pour et 1 abstention,

un avis réservé sur la chapitre III, § 2 du document d'orientation général imposant un minimum de 25 % de logement sous forme d'habitat intermédiaire dans des opérations d'aménagement d'habitat individuel dépassant 12 logements.

Le Conseil préférerait une recommandation du SCOTERS à une obligation sur ce point,

**EMET**

à 18 voix pour, 10 abstentions et 1 voix contre,

également un avis réservé sur la chapitre X, § 3, s'agissant du grand contournement ouest de Strasbourg, le Conseil souhaite que l'on n'impose pas le grand contournement ouest comme unique remède mais que l'on réfléchisse à des solutions alternatives.

POUR COPIE CONFORME

Hoerdt, le 20 juillet 2005

Le Président,



Claude KERN

# Communauté de communes de Benfeld et environs

Syndicat Mixte pour le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg	
Courrier arrivée le :	22 JUIN 2005
Suite à donner :	<i>info Président</i>

REPUBLIQUE FRANCAISE  
DEPARTEMENT DU BAS-RHIN  
ARRONDISSEMENT DE SELESTAT-ERSTEIN

*+ A. Metzger + B. Leclercq*  
*+ donner C.P.*

## COMMUNAUTE DE COMMUNES DE BENFELD ET ENVIRONS

---

### Extrait du procès-verbal Des délibérations du Conseil de Communauté

---

Séance du 2 JUIN 2005, sous la présidence de Mme Esther SITTLER

Nombre de membres en exercice :	26
Nombre de membres présents :	22
Nombre de suffrages exprimés :	26

#### VIII) INFRASTRUCTURES

##### 1) AVIS SUR LE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE DE LA REGION DE STRASBOURG (SCOTERS), DOCUMENT ARRETE LE 21 MARS 2005.

Le Conseil de Communauté de BENFELD & ENVIRONS a pris connaissance du document arrêté du SCOTERS en comité syndical le 21 mars 2005.

Il est proposé aux délégués de faire part des remarques suivantes au Président du SCOTERS:

Le Conseil de Communauté de la Communauté de Communes de BENFELD et ENVIRONS :

**ESTIME** que le SCOTERS ne devrait pas privilégier exclusivement l'urbanisation autour des points d'accès aux transports en commun.



**SOUHAITE** que soit développés des transports en commun vers des zones urbanisées non pourvues afin d'éviter un développement à deux vitesses.

**PROPOSE** de raisonner dans un cadre global qui dépasse le SCOTERS sur des zones parfois en régression démographique qui devraient être prioritaires en matière de développement de la population.

Pour extrait conforme.

Benfeld, le 20/06/2005

La Présidente,

Esther SITTLER,



A handwritten signature in dark ink, appearing to be "ES", written over the official stamp.



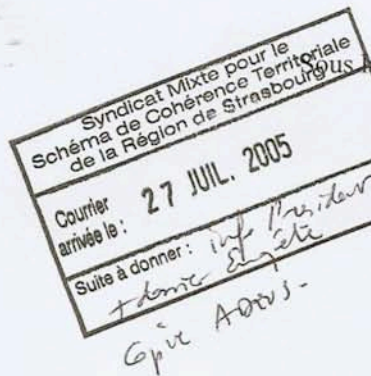
Communauté de communes  
Gambsheim-Kilstett

**COMMUNAUTE DE COMMUNES GAMBSHEIM KILSTETT**

**EXTRAIT DU PROCES VERBAL  
DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE LA COMMUNAUTE DE  
COMMUNES**

**Séance du 4 juillet 2005**

us la présidence de M. Hubert HOFFMANN, Président.



Délégués titulaires élus :	8
Délégués titulaires en fonction :	8
Délégués titulaires présents :	7
Délégué titulaire absent excusé :	1
Délégué suppléant présent :	1

**3.**

**AMENAGEMENT DE L'ESPACE**

**3.1. Avis sur le projet de SCOTERS arrêté le 21 mars 2005**

Le Syndicat Mixte pour le SCOTERS a arrêté, par délibération du Comité Syndical du 21 mars 2005, le projet de schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg.

Ce projet est soumis pour avis à la Communauté de Communes, conformément à l'article L. 122-8 du Code de l'Urbanisme.

Le Conseil de Communauté après avoir pris connaissance du dossier comprenant :

- la note de présentation,
  - le rapport de présentation,
  - le projet d'aménagement et de développement durable,
  - le document d'orientations générales,
- et en avoir délibéré,

à l'unanimité,

- **SE DIT** globalement favorable au projet de schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg, arrêté le 21 mars 2005, en émettant toutefois les regrets et remarques suivants :
- le SCOTERS marque peu d'intérêt pour notre territoire malgré son attractivité reconnue :
  - situation stratégique pour un secteur de développement économique en bordure de l'A 35 : desserte routière Nord-Sud, jonction franco-allemande Est-Ouest, desserte SNCF (TER Strasbourg –Lauterbourg), maîtrise foncière de près de 80 hectares avec accès direct à l'autoroute,
  - site industriel rhénan (barrage, écluses, usine hydroélectrique) appelé à devenir un espace éco-touristique transfrontalier structurant,
  - le SCOTERS ne doit pas entraver le développement de nos Communes.

Pour extrait conforme,  
publié le 12 juillet 2005

Transmis au contrôle de légalité  
le 12 juillet 2005

Délibération exécutoire conformément  
à la loi n° 82-623 du 22 juillet 1982

Le Président



Hubert HOFFMANN

Communauté de communes  
du Kochersberg



COMMUNAUTE DE COMMUNES DU KOCHERSBERG

4, Place du Marché

67370 TRUCHTERSHEIM

☎ 03.88.69.76.29

Fax 03.88.69.73.10

Syndicat Mixte pour le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg	
Courrier arrivé le :	- 5 JUIL. 2005
Suite à donner :	<i>inf. Président</i> <i>copier CP</i> <i>info ADELIS</i>

## EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE

Département  
du Bas-Rhin

Séance du 2 juin 2005

—  
Nombre des membres  
en exercice : 43

Sous la présidence de Monsieur Justin VOGEL

Présents : 32

Absents : 11

Objet : Projet SCOTERS

L'ensemble des 28 villages de la Communauté de Communes du Kochersberg adhère globalement aux grandes orientations du SCOTERS mais soulève un certain nombre de réserves qui devraient être levées pour permettre une approbation totale du projet du SCOTERS arrêté le 21 mars 2005.

Ainsi le Kochersberg est tantôt présenté comme le poumon vert de Strasbourg qu'il faut absolument préserver, en particulier pour l'excellence de ses terres agricoles, tantôt il est considéré comme le territoire idéal pour accueillir l'urbanisation et les infrastructures routières qui sont consommatrices d'espace et génératrices de nuisances comme le Grand Contournement Ouest.

Cette ambiguïté ne permet pas de donner une vocation claire au Kochersberg et autorise aussi bien toute utilisation anarchique de l'espace que tout refus arbitraire de développement.

Par ailleurs, la Communauté de Communes du Kochersberg demande à ce que soient précisées les mesures énoncées dans le D.O.G., et ce en matière :

- de logements à créer
- de types de logements (logements individuels et groupés,

- logements aidés ou non)
- de surfaces urbanisables
- de dessertes en transports en commun.

Elle propose également l'établissement d'un schéma de secteur sur le Kochersberg afin de préciser les orientations générales du SCOTERS sur ce territoire et vérifier leur pertinence.

En outre, elle demande que la mesure ne permettant pas d'augmenter la performance de la desserte radiale (page 33 du D.G.O.) vers l'agglomération strasbourgeoise doit être nuancée ; néanmoins une solution doit être trouvée pour desservir les zones d'activité et pour désengorger les traverses des communes supportant aujourd'hui un trafic de plus de 10.000 véhicules par jour par la réalisation d'un transport en commun performant en site propre.

Enfin concernant le GCO, le Conseil Communautaire exige l'utilisation du conditionnel dans toutes les citations évoquant cet équipement. L'adoption définitive du SCOTERS est tributaire de l'adoption de cet amendement.

Cet avis est adopté à l'unanimité par l'ensemble des 28 villages, 19 communes ainsi que l'ensemble des conseillers communautaires de la CoCoKo en date du 2 juin 2005.

Fait à Truchtersheim, le 28 juin 2005



Le Président,  
Justin VOGEL

Etienne BURGER  
Vice-Président  
Maire de Kuttolsheim  
Président Amicale des Maires

Joseph DAUL  
Vice-Président  
Député Européen

René WUNENBURGER  
Maire de Griesheim S/Souffel  
Délégué au Comité du SCOTERS

Jean-Daniel ZETER  
Vice-Président  
Vice-Président du Conseil Général  
Maire de Stutzheim-Offenheim

Jean-Claude LASTHAUS  
Vice-Président  
Maire de Berstett

Communauté de communes  
Les Châteaux



Département du Bas-Rhin REPUBLIQUE FRANCAISE  
Arrondissement de STRASBOURG-CAMPAGNE

Nombre de membres  
Elus : 16  
En fonction : 16  
Présents : 15

Date de la convocation  
15.06.2005

Séance du 23 juin 2005  
Président de séance : A. SCHALL  
Secrétaire de séance : N. RICHARD

## COMMUNAUTE DE COMMUNES Les CHATEAUX

ACHENHEIM - BREUSCHWICKERSHEIM - HANGENBIETEN - KOLBSHEIM  
OSTHOFFEN

☎ 03 88 96 00 86

Extrait du procès-verbal  
des délibérations du Conseil de Communauté

Syndicat Mixte pour le  
Schéma de Cohérence Territoriale  
de la Région de Strasbourg

Courrier  
arrivée le : - 5 JUL. 2005

Suite à donner : - info Président  
- dossier EP - info

PRÉFECTURE  
DU BAS-RHIN

28 JUIN 2005

Bureau des Affaires  
Juridiques

Titulaires présents :

MM. R. VIOLA, F. LIENHARD, M. BOIZOT, R. LEIPP,  
MM. C. GROSSKOST, A. ZEISSLOFF,  
MM. A. BIETH, A. KARCHER, C. LEGLANTIER,  
MM. A. SCHALL, D. VIOLA,  
MM. D. KARCHER, Ph. DIEMER, D. TULLI.

Absents excusés :

M. DIEMER, représenté par son suppléant, M. WOOCK J.  
M. COMTE

Dél. 253

### SCOTERS : MOTION RELATIVE AU PROJET ADOPTE LE 21 MARS 2005

- VU** la délibération du Comité Syndical du Syndicat Mixte pour le Scoters, prise en date du 21 mars 2005, arrêtant le projet de SCOT de la Région de Strasbourg
- VU** le Code de l'urbanisme et notamment son article L121-8,
- VU** les avis des communes d'Achenheim, Breuschwickersheim, Hangenbieten, Kolbsheim et Osthoffen,

Le Conseil de Communauté émet un avis défavorable au projet de cohérence territoriale de la Région de Strasbourg.

Contrairement à son annonce, il ne traduit pas le développement équilibré du territoire concerné. Il ne tient pas suffisamment compte des orientations adoptées dans les documents d'urbanisme locaux, qui intégraient un développement économique et durable au niveau des communes.

Le Conseil de Communauté émet un avis défavorable au projet du Grand Contournement Ouest, qui ne résout en rien le problème d'engorgement des axes routiers locaux. Il s'inscrit plutôt dans une logique de transport international et drainera un trafic de fret en provenance du nord et du sud de l'Europe, avec toutes les nuisances qui en découlent dans les domaines de l'Environnement.

**Votes :** Pour : 15 Contre : 0 Abstention : 0

Ainsi fait et délibéré en séance les jour, mois et an susdits.

Suivent au registre des délibérations, les signatures de tous les Membres présents.

Pour expédition certifiée conforme et décision certifiée exécutoire.

Osthoffen, le 27 juin 2005

Le Président  
A. SCHALL



Secrétariat - Mairie d'Osthoffen - 67990 OSTHOFFEN - Tél. 03.88.96.00.86 - Fax 03.88.96.57.37

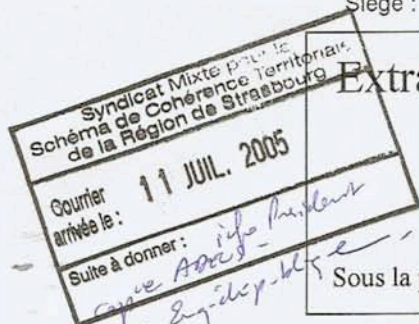


Communauté de communes  
du Pays de la Zorn

**Communauté de Communes du Pays de la Zorn**

Siège : 12, avenue du Général De Gaulle 67270 HOCHFELDEN

-1-



**Extrait du Registre des Délibérations**

Séance du Conseil de Communauté

**Jeudi 30 JUIN 2005**

Sous la présidence de Mr. Bernard INGWILLER, Président

Date de la convocation : 23 juin 2005

Membres en exercice : 56 Présents ou représentés : 52 dont Procurations : 04 Absents et excusés : 04

Secrétaire de séance : M. Aloyse GRASS, Maire de Minversheim

**Avis sur le projet de schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg arrêté le 21 mars 2005**

Le Conseil de Communauté,

Le 21 mars 2005, le comité syndical du Syndicat Mixte pour le SCOTERS a arrêté le projet de schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg.

En vertu de l'article L.122-8 du Code de l'Urbanisme, la Communauté de Communes a été saisie pour avis en date du 11 avril 2005. Elle dispose d'un délai de trois mois pour formuler son avis. A défaut, celui-ci sera réputé favorable.

Après avoir pris connaissance du document arrêté du SCOT par le comité syndical en date du 21 mars 2005 ;

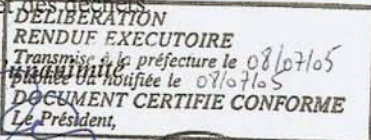
Et après en avoir délibéré,

ESTIME que les nouveaux sites de développement économique doivent également prendre en considération l'existence des infrastructures de communication autoroutières existantes.

DEMANDE que soit explicitement pris en compte la réalisation d'une zone d'activités intercommunale à proximité du double échangeur autoroutier de Schwindratzheim.

DEMANDE que le Scot prenne explicitement l'orientation générale de créer plusieurs sites pour l'enfouissement des déchets ultimes afin de garantir une meilleure répartition territoriale des richesses et des déchets.

VOTE à l'unanimité



Pour extrait conforme

Le Président :



**Avis des personnes publiques  
associées et des A.O.T.**

Etat

PREFECTURE DU BAS-RHIN

Strasbourg, le 30 JUIN 2005

Syndicat Mixte pour le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg	
Courrier arrivée le :	1 - JUIL. 2005
Suite à donner :	inf Président dossier EP inf ADEUS

Le Préfet de la Région Alsace  
Préfet du Bas-Rhin

à

Monsieur le Président  
du Syndicat Mixte pour  
le Schéma de Cohérence Territoriale  
de la Région de Strasbourg  
13, Rue du 22 Novembre  
67000 STRASBOURG

**OBJET :** Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg (scoters)  
Avis de l'Etat sur le projet de schéma arrêté

**REF. :** Votre lettre de saisine du 11 avril 2005

Par lettre visée en référence, vous m'avez adressé pour avis le dossier du projet de schéma de cohérence territoriale tel qu'il a été arrêté par le comité syndical le 21 Mars 2005.

\*  
\* \*

Les trois éléments qui le constituent forment un ensemble riche et dense.

Le projet d'aménagement et de développement durable, qui affirme la politique du syndicat mixte en matière d'aménagement du territoire de la région de Strasbourg, exprime des ambitions fortes et volontaires que je partage pleinement. Le parti retenu respecte les principes explicités par la loi solidarité et renouvellement urbains et la loi urbanisme et habitat au travers de l'article L121-1 du code de l'urbanisme.

.../...



Le document d'orientations générales, qui rassemble les prescriptions permettant la mise en œuvre du projet d'aménagement et de développement durable, comporte néanmoins un certain nombre de dispositions imprécises, non quantifiées, difficilement applicables, voire sujettes à interprétation.

Le rapport de présentation, bien que fourni, n'éclaire pas toujours les zones d'ombres laissées dans le document d'orientations générales.

Mes observations s'organisent de la façon suivante et portent sur :

- des éléments qui risquent de fragiliser juridiquement le document,
- des éléments à améliorer au regard des enjeux de l'Etat,
- des éléments qui devront absolument être pris en compte.

### *1. Des éléments qui risquent de fragiliser juridiquement le document*

**Un état des lieux des communes bien desservies par les transports en commun qui mérite d'être complété au regard des critères de niveau de desserte retenus**

Le document d'orientations générales prévoit, en page 7, à juste titre, de développer l'urbanisation à dominante d'habitat dans les secteurs bien desservis par les transports en commun.

Le sous-chapitre I.4. précise la notion de commune bien desservie par les transports en commun à partir des modes et des niveaux de desserte.

La carte figurant en page 102 du rapport de présentation ne permet pas d'identifier les communes considérées comme disposant d'une bonne desserte par les transports interurbains, voire par les bus pour certaines communes de la deuxième couronne de la communauté urbaine de Strasbourg.

Le document d'orientations générales fixe par ailleurs en pages 33 (V.3) et 47 (chapitre IX) les conditions très précises quant à l'accessibilité des gares de transports en commun tant pour la marche à pied que pour les autres modes, notamment le stationnement sécurisé à proximité immédiate de la gare.

Le programme d'aménagement des gares ferroviaires présenté en page 103 du rapport de présentation n'apporte aucune information sur l'état des lieux à ce jour et les travaux et aménagements réalisés ou prévus de réaliser. Cet état conditionne notamment le périmètre de 3 kilomètres mentionné au chapitre IX autour des principaux accès aux réseaux de transports en commun à l'intérieur duquel l'urbanisation doit être développée en priorité.

Les arrêts de transports (autres que les gares SNCF et les stations de tramway) suffisamment desservis au cours de la journée ne sont d'ailleurs pas identifiés.

Par ailleurs, les niveaux de desserte rigoureux retenus dans le document d'orientations générales pour les bus et les cars induisent une qualité de service très exigeante. Une simulation serait précieuse afin d'identifier précisément l'impact sur le développement des communes, les critères, très exigeants, retenus par le scot étant de nature à restreindre le développement de bon nombre de communes. Ces critères doivent faire l'objet d'une concertation avec les autorités organisatrices de transport concernées, notamment le Département.

Il reste que l'identification des secteurs actuellement bien desservis mérite d'être précisée.

Un "état zéro" compléterait utilement le rapport de présentation afin d'identifier clairement les communes et espaces considérés à ce jour comme bien desservis par les transports en commun et dans lesquels le scot privilégie le développement de l'urbanisation à dominante d'habitat.



Cet "état zéro" permettra également d'identifier les communes mal desservies qui disposent d'un POS opposable et qui devront restreindre l'expansion des surfaces urbanisées conformément aux dispositions du scot.

Je rappelle que l'article L 123-1 du code de l'urbanisme pose un rapport de compatibilité des POS avec les dispositions d'un scot et l'obligation de réviser le dit plan dans un délai de trois ans en vue de le rendre compatible avec les orientations du scot.

L'absence d'un " état zéro " permettant ainsi d'identifier les communes au regard de la qualité de service exigée est de nature à fragiliser le schéma de cohérence.

**Une coordination urbanisation-desserte en transports en commun difficilement appréciable en raison d'une programmation incertaine des infrastructures de transports collectifs**

Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) affirme en 7.1 (- développer en priorité les transports en commun -) que le projet "appuie l'investissement lourd des différents acteurs en faveur des transports en commun dans les secteurs desservis à terme par des transports en commun", par deux grands principes dont l'un vise "à encourager l'urbanisation dans les secteurs desservis à terme par des transports en commun, et ce d'autant plus que la qualité de la desserte est élevée".

Le document d'orientations générales met en œuvre ce principe en introduisant à l'orientation 1.4 du chapitre I un principe fort de développement de l'urbanisation à dominante d'habitat dans les secteurs desservis par les transports en commun.

Il est indiqué que les communes doivent organiser le développement de l'habitat en fonction des niveaux de desserte par les transports en commun et que les communes non desservies ou mal desservies doivent restreindre l'extension des surfaces à urbaniser.

Il est admis néanmoins en 1.4 une urbanisation de nouveaux secteurs mal desservis lorsqu'elle "s'avère indispensable pour atteindre les objectifs quantitatifs fixés au chapitre IV et sous réserve d'être articulée avec l'amélioration à moyen ou long terme de leur desserte". Le chapitre V comporte par ailleurs une disposition (V.2) qui stipule que le développement des transports en commun doit permettre la desserte de tous les pôles de la région de Strasbourg, notamment "les secteurs d'urbanisation mal desservis qui permettent de répondre aux objectifs quantitatifs" susvisés.

Le contenu des paragraphes concernant les nouveaux secteurs d'urbanisation et les secteurs d'urbanisation mal desservis peut à priori s'appliquer non seulement aux pôles urbains, mais également aux communes qui disposeraient d'ores et déjà d'un transport en commun dont l'amélioration de la desserte serait envisagée à moyen ou long terme.

Cette disposition ouvre la possibilité de pouvoir anticiper l'urbanisation de certains secteurs sans attendre l'amélioration des transports en commun.

La question est de savoir ainsi qui détermine, et sur quelle base, "l'indispensable" et le choix des nouveaux secteurs.

Le rapport de présentation, dans le chapitre relatif aux choix retenus pour établir le PADD et le document d'orientations générales, n'apporte qu'une réponse très partielle en expliquant que la construction se fera "en priorité dans les secteurs bien desservis à court et à moyen terme par les transports en commun, en particulier dans les pôles urbains et la deuxième couronne de l'agglomération strasbourgeoise".

La définition d'horizons de réalisation ou d'amélioration de certains équipements de transports en commun et donc des objectifs du PADD constitue un moyen essentiel de la démarche et d'expression de la volonté et des moyens de mise en œuvre du scot. Or, le rapport de présentation, comme le document d'orientations générales, ne définit pas précisément les priorités à court, à moyen ou long terme. Les améliorations des transports interurbains existants ne sont pas mentionnés. Aucun projet n'est mentionné au chapitre X du document d'orientations générales concernant la deuxième couronne de l'agglomération de Strasbourg, alors que le rapport de présentation y prévoit un développement de l'urbanisation prioritaire.

.../...



Par ailleurs, rien ne permet d'apprécier la notion de moyen terme au regard de l'horizon (10 ans) à laquelle un scot doit faire l'objet d'une évaluation.

Au total, le dossier actuel de projet de scot arrêté évoque des projets de transports en commun mais ne précise pas leur échéancier prévisionnel (la cohérence entre l'urbanisation et les politiques des autorités organisatrices de transports pas définie et pas assurée) et au lien temporel entre l'ouverture à l'urbanisation de secteurs actuellement peu ou mal desservis par les transports en commun et la réalisation des projets de desserte de ces secteurs.

L'absence de précisions quant aux secteurs effectivement bien desservis et d'engagement sur le principe et les échéances d'une desserte par les transports en commun est une source de fragilisation du schéma car elle nuit à la fois à la cohérence et à la coordination des politiques. Elle rend également délicate l'appréciation de la compatibilité des documents de rang inférieur.

**Des nouveaux sites de développement économique déjà localisés dont la compatibilité avec les orientations du projet d'aménagement et de développement durable devrait être plus précisément démontrée**

Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) définit au 4 du chapitre IV une stratégie d'implantation des emplois et des activités qui "vise à développer l'activité économique en priorité dans les zones urbanisées (...) et de manière complémentaire dans un certain nombre de sites dédiés à l'activité économique, *en veillant aux conditions de leur bonne desserte par les transports en commun, les réseaux ferroviaires et fluviaux et de marchandises*".

Ce principe de localisation préférentielle près des transports en commun pour faciliter l'accès des salariés et consommateurs à la zone est rappelé en page 175 du rapport de présentation.

Le document d'orientations générales au 2 du chapitre V pose le principe d'un développement des transports en commun qui "doit permettre la desserte (...) des sites d'activités accueillant un grand nombre d'emplois".

Or, le rapport de présentation explique que 17 sites de développement économique nouveaux ont été localisés. Ces sites sont d'ailleurs repérés sur la carte "les activités économiques à développer" en page 38 du document d'orientations générales.

*Le document d'orientations générales introduit néanmoins en page 36 1.c un assouplissement au principe arrêté par le PADD en précisant que la localisation des sites de développement économique "doit autant que possible privilégier la desserte par fer ou voie d'eau pour les marchandises et la possibilité de desserte par les transports en commun pour les activités".*

Il est donc indispensable que le rapport de présentation explicite et justifie que le positionnement des sites de développement économique déjà localisés répond ou non au principe arrêté dans le cadre du PADD, d'autant que ces sites correspondent à des espaces déjà inscrits pour la quasi majorité d'entre eux dans les POS existants et que certains projets de zone dépassent largement les 20 hectares. A défaut de respecter les principes du PADD, il faudra s'assurer que les prescriptions plus souples du document d'orientations générales sont respectées.

Le défaut de justification est de nature à ouvrir la porte à des interprétations en terme d'incompatibilité, notamment pour ce qui concerne les sites situés sur le territoire de la communauté urbaine de Strasbourg et donc à de multiples contentieux.

Il y a là aussi un élément de fragilisation du schéma.

**La création d'une liaison Piémont des Vosges-Région de Lahr : un nouvel axe dont la justification doit être impérativement apportée.**

Le document d'orientations générales prévoit en page 51, au titre des « projets routiers nécessaires au développement de la région de Strasbourg », la création d'une liaison Piémont des Vosges-région de Lahr s'appuyant sur un nouveau franchissement du Rhin et suivant un tracé Obernai-Erstein-Gestheim ou Barr-Benfild-Obenheim qui permettra de relier la région de Strasbourg aux régions avoisinantes.



Le projet de liaison routière n'est justifié dans aucun des documents comportant le dossier du scot. Cette justification est indispensable dès lors que le projet d'aménagement et de développement durable pose comme principe en page 21 de "limiter la création de nouvelles routes" et ne mentionne pas ce projet.

Dans le chapitre du rapport de présentation concernant les incidences prévisibles des orientations du schéma sur l'environnement, les conséquences de ce projet ne sont pas abordées.

Cette justification ne sera pas aisée au regard des trafics concernés, des liaisons existantes, de la protection environnementale des territoires impactés et des coûts d'investissements correspondants. Il me paraît donc impératif que cette justification soit apportée.

Si tel n'était pas le cas, il serait prématuré d'inscrire dans le scot un tel projet en l'absence d'une véritable étude d'opportunité. Là encore il y va de la sécurité juridique du schéma.

## *2. Des éléments à réviser au regard des enjeux de l'Etat*

### **Des critères de répartition des logements sur les secteurs hors communauté urbaine de Strasbourg (CUS) non définis**

Le projet prévoit pour la partie du territoire du scot située à l'extérieur de la Communauté Urbaine de Strasbourg de "maintenir globalement le rythme de construction des dernières années", soit 13000 logements environ en 10 ans.

Cet effort de construction, selon les objectifs retenus par le projet d'aménagement et de développement durable, devrait porter tout particulièrement sur les bourgs centres et les villages bien desservis par les transports en commun. Des critères de répartition plus précis permettraient de mieux comprendre le type de développement envisagé et de vérifier que les bourgs centres sont en capacité de pouvoir absorber une partie du potentiel retenu. Cela permettra aussi de rechercher une cohérence avec les objectifs de la politique de déplacements.

Ceci est particulièrement vrai dans le Kochersberg qui est mal desservi par des transports en commun performants. Laisser se poursuivre le mouvement de péri urbanisation sur l'ensemble de ce territoire générera à terme des nouvelles demandes d'infrastructures routières, alors même que les projets actuels sont loin d'être consensuels.

### **Des prévisions d'accroissement de la population des ménages sur la Communauté Urbaine de Strasbourg plus faibles que celles de l'INSEE**

Le rapport de présentation en page 26 prévoit un accroissement moyen de la population des ménages de 3 963 habitants par an soit environ 1 750 ménages par an entre 1999 et 2015.

Or, les projections refaites par l'INSEE (application du modèle omphale - scénario standard u et i), à la demande de la Direction Régionale de l'Equipe dans le cadre de la définition des politiques de l'Etat (dans la perspective des délégations de compétence dans l'habitat), prévoient entre 2 100 et 2 500 ménages par an, soit près de 20 % de plus au minimum.

Se pose donc un problème de dimensionnement, les projections étant plus faibles que celles de l'INSEE.

Dans le cadre des objectifs du plan de cohésion sociale, il serait nécessaire de réaliser entre 800 et 950 logements locatifs sociaux par an sur le territoire de la communauté urbaine, hors renouvellement urbain ANRU, alors que le document d'orientations générales prévoit en page 28, 800 logements locatifs aidés par an sur l'ensemble du territoire du scot.



### **Des précisions à apporter quant aux zones naturelles retenues comme milieux écologiques majeurs**

Les milieux écologiques majeurs sont identifiés en page 13 du document d'orientations générales comme des espaces ayant fait l'objet d'une protection réglementaire.

La liste n'est pas complète au regard de la carte de la page 14. Il convient d'y ajouter :

- au titre des réserves naturelles, l'île de Rhinau,
- au titre des forêts de protection, la forêt de Daubensand,
- au titre des arrêtés de biotope,  
la mare dite "Bütt" et prairies environnantes à Huttenheim et Sermersheim
  - l'étang du Rustlock à Sermersheim
  - le ried de la Lutter à Huttenheim
- au titre des réserves biologiques domaniales,
  - la forêt de Daubensand,
  - l'île du Rhin à Rhinau.

Le rapport de présentation comporte d'ailleurs en annexe une vingtaine de cartes au 1/25000<sup>ème</sup> qui repèrent les milieux écologiques majeurs. Parmi les espaces mentionnés sur les cartes figurent les forêts soumises au régime forestier. Il conviendrait de préciser si toutes ces forêts sont évaluées comme étant d'intérêt écologique majeur. Le statut de ces cartes devrait être précisé et la liste de la page 13 du document d'orientations générales devrait donc être complétée en conséquence.

La légende de la carte de la page 14 susvisée est elle-même incomplète.

Il importe d'assurer une correspondance précise entre l'écrit et la carte pour éviter de fragiliser le dispositif prescriptif.

Il reste que ne sont considérées comme milieux écologiques majeurs que les forêts publiques ayant déjà fait l'objet de protections particulières.

Les forêts privées ne semblent pas considérées comme des milieux écologiques majeurs (la définition des secteurs présentant un intérêt écologique n'est d'ailleurs pas donnée) et ne seront donc pas préservées.

Par contre, le classement au titre de milieux écologiques majeurs des forêts relevant du régime forestier interdira toute possibilité d'obtenir une autorisation de défrichement, fût-ce pour un projet présentant un intérêt général et quelle que soit l'ampleur de la demande sollicitée.

Il y a donc lieu de vérifier que cette intégration des forêts soumises au régime forestier n'a pas de conséquence sur les projets d'infrastructures.

Le projet de Grand Contournement Ouest (G.C.O.) nécessite, à cet égard, au droit du système d'échange autoroutier A4/A35 un élargissement des emprises dudit échangeur qui empiètera sur la forêt du Grittwald et le bois de Geudertheim.

Si les dispositions préconisées par les schémas concernant les milieux écologiques majeurs devaient interdire la réalisation de cet ouvrage, je ne pourrais que m'y opposer.

Des précisions sur la notion de milieux écologiques majeurs doivent être apportées, de façon à bien distinguer ceux qui sont déjà protégés réglementairement et que le scot doit impérativement reprendre tels quels sans que cela constitue une orientation et ceux non encore protégés et que le scot doit identifier afin de les préserver.

### **La prise en compte du risque naturel inondation mérite d'être bien explicitée dans le chapitre VIII du document d'orientations générales**

- Le 1 du chapitre VIII du document d'orientations générales traite en 1 de la prévention des risques naturels.

Le 1.b édicte les conditions dans lesquelles les zones inondables en milieu urbanisé peuvent être admises.



Pour une meilleure lisibilité et compréhension, le contenu du 1.b devrait renvoyer au 2 du chapitre III relatif à " la préservation des zones inondables dans le développement de l'espace urbain ou aggloméré ".

L'avant dernier paragraphe de la page 24 doit être complété comme suit : correspondent notamment aux critères énoncés *"et sous réserve de vérification ultérieure"*.

Le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) ILL-NAPPE-RHIN approuvé par arrêté interpréfectoral du 17 Janvier 2005 stipule par ailleurs au titre de l'identification, de la préservation et de la restauration des zones inondables qu'"en l'absence de plans de prévention des risques inondation", il convient de "maintenir les zones inondables naturelles, résiduelles et de fréquence centennale et les préserver de toute urbanisation".

Il convient, à cet égard, que le rapport de présentation, dans sa partie consacrée à l'explication des choix retenus pour établir le projet d'aménagement durable (PADD) et le document d'orientations générales, explique plus clairement les raisons qui conduisent à admettre une urbanisation dans des zones inondables par submersion dans les espaces urbanisés ou agglomérés et en quoi les prescriptions imposées permettent de considérer que la compatibilité avec les objectifs de protection édictés par le SAGE est assurée.

L'alinéa 3 du 2 de la page 171 du rapport de présentation doit être modifié. Il convient d'invoquer la notion de compatibilité et non de cohérence.

- Le 1 du chapitre VIII ne traite pas par contre de la préservation des zones inondables en dehors des espaces urbanisés ou agglomérés. Un sous-chapitre concernant ces espaces doit donc être rajouté, intitulé "dans les zones inondables naturelles situées en dehors des zones urbanisées ou agglomérées".

En application de la disposition concernant la préservation du fonctionnement hydrologique naturel des milieux riediens, le SAGE impose de "préserver la totalité des champs d'inondation naturels et résiduels de l'ILL existants, en dehors des zones déjà urbanisées".

Un renvoi aux dispositions du 3 de la page 18 du document d'orientations générales devra également être fait.

#### **Le Grand Contournement Ouest : Des modifications et compléments à apporter**

Le projet de Grand Contournement Ouest de Strasbourg, qui doit faire l'objet d'une enquête publique au courant de l'automne 2005, est mentionné tant au rapport de présentation que dans le document d'orientations générales.

Le contenu de certains textes doit néanmoins être modifié, voire complété.

##### Rapport de présentation

- Le deuxième paragraphe de la page 108 doit être modifié comme suit : *"Le Grand Contournement Ouest en reliant (...) répond à cette préoccupation mais a aussi pour vocation de réorganiser les accès à l'agglomération de Strasbourg. Si l'effet sur le transit, qui ne représente qu'une minorité du trafic, peut paraître limité, l'effet de réorganisation des accès est non négligeable. C'est le cumul de ces deux fonctions qui doit permettre de soulager l'A35 et de réserver une partie de ses emprises à des formes" (...), (le reste sans changement).*
- Le contenu de l'encadré de la page 109 doit être remplacé par : "les fonctions de ce Grand Contournement Ouest de Strasbourg ont été arrêtées dans le cahier des charges du 6 Juin 2000, à la suite du débat dit "Bianco" de 1999. Il s'agit principalement de :
  - Assurer la continuité de l'axe autoroutier Nord/Sud alsacien en reliant l'A4/A35 à la Voie Rapide du Piémont des Vosges (VRPV) pour réorienter le trafic du transit qui circule aujourd'hui sur la rocade Ouest de Strasbourg (A35) et les trafics exclus des vallées vosgiennes,



- Améliorer les relations entre les villes moyennes alsaciennes où le transport ferroviaire n'est pas encore adapté : Haguenau et Saverne au Nord vers Obernai, Molsheim et Sélestat au Sud, et offrir à l'ouest strasbourgeois un meilleur accès au système autoroutier pour les trajets à longue distance,
- En limitant les échanges avec le réseau local, la vocation du contournement est résolument tournée vers les déplacements à moyenne ou grande distance, et ne doit pas favoriser la poursuite d'une urbanisation incontrôlée, génératrice de déplacements automobiles vers Strasbourg et de consommation d'espace de qualité à l'ouest de Strasbourg.

Le tracé proposé et la conception retenue permettent en outre de :

- Réorganiser les accès à l'agglomération de Strasbourg, non pas tant pour les projets domicile-travail que pour tous les trafics d'échanges à moyenne et longue distance, à destination des grands pôles tels que l'aéroport, la zone d'activités de la Bruche, voir le port,
- En soulageant la rocade Ouest (A35) de ces trafics, qui restent minoritaires face à l'ampleur des déplacements de proximité, il sera possible de redonner à cette infrastructure un caractère plus urbain et de lui conférer le rôle de poumon indispensable aux renforcements des systèmes de transports collectifs du centre-ville.

#### Le document d'orientations générales

- Le paragraphe suivant doit être rajouté en fin du 1 (les projets nécessaires pour améliorer l'accessibilité externe de la métropole) du chapitre X : "Le GCO permettra de réorganiser les accès multimodaux vers le centre de Strasbourg, en particulier en liaison avec des parkings-relais aux abords du tram-train de la Vallée de la Bruche ou du TRG sur l'axe RN4-A351".
- Le troisième paragraphe du 3 du chapitre X en page 50 doit être modifié et complété comme suit : "... liaison routière entre les différents pôles urbains de la région de Strasbourg et Strasbourg et ne s'accompagnera pas d'augmentation globale de la capacité radiale vers Strasbourg ou d'amélioration de la performance du mode routier en pénétration de Strasbourg.

Le principe d'une non augmentation globale de la capacité radiale vers Strasbourg est d'ailleurs retenu par le PADD au 7.2 de la page 21.

- Le premier paragraphe de la page 51 doit être complété par le texte suivant : "Les éventuels aménagements autour de l'échangeur de la RN4 et l'accès ouest de Strasbourg étant compensés par la requalification des accès nord et sud".

#### **La réalisation de nouveaux projets d'infrastructures routières dans les périmètres de protection de captage d'eau potable : des dispositions à modifier**

Le 3.a (la qualité de l'eau) du 3 chapitre VIII du document d'orientations générales traitant des objectifs relatifs à la prévention des risques, notamment pour la santé publique, admet en page 44, la possibilité de réaliser des projets d'infrastructures, en particulier routières, dans un périmètre de captage d'eau potable sous réserve de prendre les précautions qui s'imposent et de mettre en œuvre les mesures permettant d'assurer la pérennité de l'approvisionnement en eau potable et d'éviter tout risque de pollution du captage.

La formulation de cette disposition ne peut être acceptée en l'état, car elle est contradictoire avec la position adoptée actuellement dans les déclarations d'utilité publique récentes relatives à l'exploitation et à la protection des captages d'eau potable : toute nouvelle infrastructure de transport est interdite à l'intérieur des périmètres de protection rapprochée.



Par contre, dans le cas de certains forages bénéficiant d'une déclaration d'utilité publique ancienne, la création de voies de communication n'est effectivement que "réglementée". Ces prescriptions ne correspondent plus tout à fait aux préoccupations actuelles de protection de la ressource en eau, la faisabilité des projets d'infrastructures de transport nouvelles s'apprécient au cas par cas. Ils peuvent faire l'objet, soit d'une interdiction formelle, soit d'une acceptation en contrepartie de mesures compensatoires adaptées. La vulnérabilité du site et l'importance du forage sont des éléments d'appréciation majeurs permettant d'estimer la faisabilité du projet. Réciproquement, l'implantation de nouvelles ressources d'alimentation en eau potable ne doit pas interférer sur le fonctionnement des infrastructures de transport existantes.

Je demande donc que le troisième paragraphe du 3.a soit modifié en conséquence.

La même observation vaut pour le 5.2 (assurer la sécurité dans l'approvisionnement en eau potable) en page 30 du projet d'aménagement et de développement durable.

#### **La gare et son quartier : un pôle d'échange multimodal et de centralité à valoriser.**

A aucun moment, la gare de Strasbourg et son quartier ne sont cités comme un point fort d'intermodalité et de centralité, même si le secteur prioritaire de développement métropolitain retenu pour accueillir les activités liées à l'arrivée des T.G.V. en gare de Strasbourg est l'axe parc de l'Etoile-Kehl.

Or, l'arrivée du T.G.V. Est en 2007, l'important développement du T.E.R et la volonté de résoudre les dysfonctionnements constatés entre les différents modes de transport ont conduit à faire émerger un projet d'aménagement global permettant de mieux insérer la gare dans la ville. L'objectif recherché n'est pas seulement de construire un pôle multimodal performant pouvant accueillir un trafic en forte augmentation, mais aussi d'en faciliter l'accès quel que soit le mode de transport.

La gare est repérée sur la carte de la page 38 du document d'orientations générales comme site de développement métropolitain mais le repérage ne fait l'objet d'aucun commentaire, ni dans le projet d'aménagement et de développement durable, ni dans le rapport de présentation

. Le quartier de la gare, parmi tous les quartiers de l'agglomération, est singulier dans ses structures sociales et économiques et dans ses évolutions. Aux mécanismes de transformation (une activité immobilière intense, un tissu économique en mutation) déjà à l'œuvre s'ajoutent ceux que créera une forte augmentation des flux d'usagers de la gare.

A l'évidence, le quartier de la gare est appelé à se transformer ou au moins à subir de fortes pressions qu'il convient d'anticiper et de maîtriser.

Le document d'orientations générales doit donc affirmer à la fois l'importance de la gare comme pôle fort de centralité multimodal et la nécessité d'une mise en forme du développement induit permettant de prévenir les évolutions brutales et non souhaitables du quartier de la gare.

#### **3. Des éléments qui devront absolument être pris en compte**

**Incompatibilité du projet de plate-forme d'activités logistiques de Kogenheim avec les orientations du scot sur la préservation des zones inondables et des espaces naturels et agricoles**

Le comité syndical, dans le cadre de sa délibération du 21 mars 2005 arrêtant le projet de scot, a décidé de prendre en compte le projet de plate-forme logistique de Kogenheim et de l'inscrire dans le scot au titre des plate-formes d'activités.

Ce projet de zone sur un terrain d'une soixantaine d'hectares, inscrit en zone d'activités au POS actuel de la commune de Kogenheim, a fait l'objet d'une demande de construction d'une plate-forme logistique.

.../...



L'instruction administrative au titre des installations classées m'a conduit à prendre le 27 Septembre 2004 un arrêté portant refus d'autorisation d'exploiter une telle plate-forme logistique pour de multiples raisons parmi lesquelles :

- le projet prescrit une nouvelle urbanisation dans une zone naturelle et résiduelle des crues de la Scheer, l'urbanisation dans une telle zone étant incompatible avec les dispositions du schéma directeur d'aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Rhin-Meuse ;
- l'évaluation du trafic routier supplémentaire engendré par l'installation apportera des nuisances supplémentaires aux communes traversées par la RN 83, la création d'un nouvel accès à l'autoroute A35 n'étant pas envisageable, l'autoroute étant conçue pour assurer des fonctions de transit nord-sud et n'ayant pas vocation à desservir directement des zones d'activités.

Le projet inscrit actuellement dans le document d'orientations générales et localisé sur le plan de la page 38 à l'ouest de la voie ferrée concernerait un espace d'une centaine d'hectares qui s'étendrait donc au-delà de la zone inscrite au POS. Il ressort du compte-rendu de la réunion du Bureau du Syndicat du 27 Janvier 2005 que la première phase pourrait se réaliser sur le foncier communal, en l'occurrence l'espace classé aujourd'hui au POS en zone d'activités future.

La localisation de cette plate-forme d'activités à l'ouest de la voie ferrée présente des inconvénients, tant sur le plan de son accessibilité déjà évoquée précédemment que sur le plan environnemental.

Le Département a fait réaliser (dans le cadre du Schéma d'aménagement, de gestion et d'entretien écologiques des cours d'eau (SAGEECE) Ehn, Andlau et Scheer, une étude pour la caractérisation des zones inondables du bassin concerné par ces cours d'eau.

L'étude confirme que la quasi totalité de la zone déjà inscrite au POS est située dans l'emprise simulée d'une crue centennale.

Le projet se situe au cœur du ried de la Scheer dans un site qui constitue un ensemble paysager agricole et naturel peu artificialisé. Ce site s'intègre à un réseau de milieux naturels comportant des prairies semi-humides auquel il est relié par les boisements de l'Elenwaedel à l'Est, par la Scheer au Sud et les boisements du Niedere Risch et Fichenhuers au nord.

Le secteur concerné par le projet est par ailleurs repéré sur la carte (les vocations agricoles à affirmer) de la page 20 du document d'orientations générales comme espace agricole lié à l'élevage qui doit être "conforté".

Le document d'orientations générales précise au 3 du chapitre II (au titre des espaces naturels à préserver pour maintenir le fonctionnement écologique des cours d'eau) que les cours d'eau comme l'Andlau et ses affluents "ont conservé leur dynamique naturelle et que l'espace de liberté du cours de ces rivières doit être maintenu en dehors des zones déjà urbanisées et les champs d'expansion des crues centennales doivent être préservés".

Le projet de zone d'activités s'inscrit dans un espace relativement enclavé qui suppose des investissements lourds en terme d'amélioration de l'accessibilité (nécessité d'aménager la route départementale 203 et réaménager l'échangeur de Kogenheim) et de raccordement au réseau ferré.

En conclusion, je ne peux souscrire à l'inscription aujourd'hui dans le scot au titre des plates-formes d'activités à vocation logistique de la zone telle que localisée sur le territoire de Kogenheim.

Par ailleurs, le maintien de ce projet risquerait de fragiliser le schéma.

#### **Prise en compte du projet d'intérêt général relatif au projet de poursuite d'exploitation et d'extension du centre de stockage de déchets ultimes de Hochfelden**

Le rapport de présentation rappelle à juste titre en page 131 que la gestion des déchets constitue un enjeu en matière de ressources naturelles et que pour anticiper la saturation des centres de stockage existants, il est urgent d'entreprendre des démarches d'extension ou de création de centres d'enfouissement.

Aucun nouveau site d'exploitation en dehors des sites existants n'étant pressenti actuellement, j'ai pris en considération le projet d'exploitation et d'extension du centre de stockage et de déchets ultimes d'Hochfelden dont l'autorisation de poursuivre l'exploitation du centre existant arrive à son terme en décembre 2005.

La poursuite d'exploitation du centre existant est indispensable à l'équilibre départemental entre les besoins d'élimination et la production de déchets et contribue aux objectifs du plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés révisé le 13 septembre 2002. J'ai donc décidé de qualifier de projet d'intérêt général, par arrêté préfectoral du 17 Mars 2005, le projet de poursuite d'exploitation et d'extension du dit centre de stockage de déchets ultimes.

Je vous demande donc de bien vouloir prendre en compte ce projet tant au niveau du projet d'aménagement et de développement durable que du document d'orientations générales.

Le 4 du chapitre X du document d'orientations générales devra rappeler l'existence du projet d'extension du centre de Hochfelden.

Il appartiendra d'ailleurs aux collectivités du schéma de rechercher, en liaison avec le Conseil Général, des sites de capacité équivalente pour répondre aux besoins à court et moyen terme. Une telle recherche devra être conduite rapidement, l'extension du CET d'Hochfelden étant limitée à 9 ans d'exploitation.

\*  
\* \*

Tels sont les éléments qu'il m'a paru nécessaire de vous livrer.

Je reste, bien entendu, à votre disposition pour examiner les observations exposées dans la présente lettre.

LE PREFET







PREFECTURE DU BAS-RHIN

Strasbourg, le

30 JUIN 2005

Le Préfet de la Région Alsace  
Préfet du Bas-Rhin

à

Monsieur le Président  
du Syndicat Mixte pour  
le Schéma de Cohérence Territoriale  
de la Région de Strasbourg  
13, Rue du 22 Novembre  
67000 STRASBOURG

**OBJET :** Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg (scoters)  
Avis des autorités organisatrices des transports sur le projet de schéma arrêté

**REF. :** Votre lettre du 26 Avril 2005

Par lettre visée en référence, vous m'avez adressé pour avis, en tant qu'autorité compétente en matière d'organisation des transports urbains, le projet de schéma de cohérence territoriale tel qu'il a été arrêté par le comité syndical le 21 Mars 2005.

L'Etat n'est pas une autorité ayant compétence en matière d'organisation des transports urbains.

Je n'ai donc pas d'observations à formuler à ce titre.

Je vous renvoie néanmoins à mon avis que je vous adresse par lettre de ce jour en tant que personne publique devant être consultée sur le projet de schéma arrêté.

LE PREFET

Département du Bas-Rhin



STRASBOURG, LE 1<sup>er</sup> JUIL 2005

*Philippe Richert*

PRESIDENT DU CONSEIL GENERAL  
SENATEUR DU BAS-RHIN

COPIE

Objet : avis du Conseil Général du Bas-Rhin sur le projet de SCOTERS arrêté

Monsieur le Président,

Vous avez sollicité, par votre courrier du 11 avril 2005, l'avis du Conseil général du Bas-Rhin sur le projet arrêté du SCOTERS, au titre des articles L 122-8 et L 121-4 du code de l'urbanisme.

Le SCOTERS intègre à présent des objectifs que partage le Conseil général comme la hiérarchisation des pôles, la maîtrise de l'étalement urbain ou la protection de l'environnement.

Mais, après lecture du dossier arrêté, notre collectivité émet des observations en ce qui concerne :

- Les zones d'activités projetées,
- Le réseau routier départemental,
- Le logement,
- Le développement durable,
- Les transports en commun.

Sur la question des zones d'activités, il importe tout d'abord de définir un principe d'accès à la plate-forme d'activités de Kogenheim qui évite le développement du trafic poids lourds sur la RN83.

En second lieu, la plate-forme d'activités de Brumath / Mommenheim / Bernolsheim doit pour sa part être ouverte explicitement à l'accueil d'activités de transport et de logistique, déjà présentes sur le site, comme le SCOTERS le fait pour les autres zones concernées.

Enfin, les enjeux d'accès ne sont pas résolus pour une partie des 20 plateformes d'activités et sites de développement économique prévus par le SCOTERS. Les problèmes d'accès, et notamment de préservation des villages et des agglomérations des nuisances du trafic poids lourds, doivent être pris en compte par le SCOTERS.

Sur le thème des infrastructures routières, notre collectivité demande de ne pas prescrire la création d'un nouveau franchissement du Rhin pour une liaison entre le Piémont des Vosges et la Région de Lahr. L'étude d'opportunité en cours définira la nature des choix techniques. Il convient de préciser à cet égard que le report du trafic poids lourds allemand sur la rive alsacienne ne doit pas être facilité, même si on peut espérer qu'à l'échéance de ces études la question des reports de trafic vers la rive gauche, liée à la taxe poids lourds côté allemand, aura trouvé une solution.

Le Conseil général demande d'autre part de reformuler le principe de limitation des capacités routières radiales vers Strasbourg en laissant subsister les possibilités d'aménagement et de contournement :

- sur les grands itinéraires à longue distance lorsqu'un trafic de transit prépondérant est à extraire des agglomérations,
- lorsqu'un projet de transport en commun y est lié,
- en prenant en compte la notion de redistribution de la capacité d'accès radial à Strasbourg.

En ce qui concerne le logement social, ses objectifs de développement doivent être définis dans les divers territoires du SCOTERS :

- en tenant compte du renouvellement de l'offre sociale lié aux opérations de démolition-reconstruction des logements sociaux et aux objectifs des Plans Locaux de l'Habitat,
- et en précisant les moyens réglementaires et opérationnels de mise en œuvre de ces objectifs.

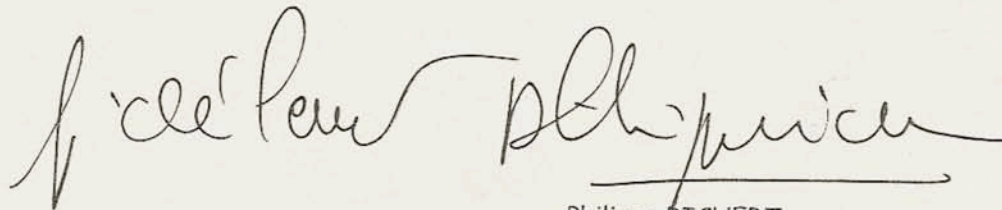
La notion de développement durable doit quant à elle être prise en compte par le SCOTERS en définissant des prescriptions et des indicateurs de suivi en la matière.

En sa qualité d'autorité organisatrice des transports interurbains, le Conseil général demande sur le thème des transports en commun :

- d'abandonner la règle rédhitoire d'un accès en transport en commun de toutes les communes du SCOTERS au centre de Strasbourg en 35 à 40 minutes maximum, aux heures de pointe, et de la remplacer par un objectif de rabattement sur les pôles d'échange avec le mode ferré (tram et/ou train) dans un contexte multi modal.
- d'argumenter le projet de liaison transports en commun Hoenheim - Wolfisheim - Ostwald sur la base des besoins réels et en référence à un concept d'ensemble cohérent,
- de ne pas prescrire exclusivement la création de nouveaux tronçons en site propre sur les lignes de transport en commun existantes de Hoenheim à Hoerdt et Gries, de Strasbourg vers Gerstheim et le Ried et ultérieurement vers Lahr et enfin d'Eckbolsheim à Truchtersheim.

C'est pourquoi le Conseil Général du Bas-Rhin, réuni en commission permanente le 20 juin 2005, exprime ces réserves sur le projet arrêté du SCOTERS.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Philippe RICHERT', with a horizontal line drawn underneath the name.

Philippe RICHERT

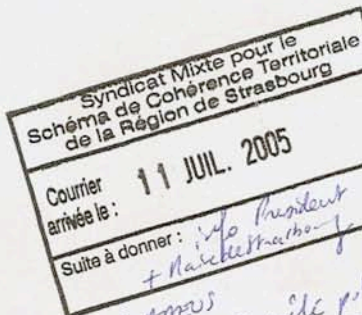
Monsieur Robert GROSSMANN  
Président du Syndicat Mixte pour le  
Schéma de Cohérence Territoriale de la Région  
de Strasbourg - SCOTERS  
13 Rue du 22 novembre  
67000 STRASBOURG

Région Alsace



CONSEIL  
REGIONAL

LE PRESIDENT

N/Réf. : DAAT/BG  
D0506595Affaire suivie par  
Clara JEZEWSKI-BEC  
DAAT- Poste 6997**Monsieur Robert GROSSMANN**Président du Syndicat Mixte pour le Schéma de  
Cohérence Territoriale de la Région de  
Strasbourg  
Président de la Communauté Urbaine de  
Strasbourg  
13 rue du 22 novembre  
67000 STRASBOURG

Strasbourg, le 07 JUL. 2005

Monsieur le Président,

J'ai plaisir à vous informer que, conformément à la procédure de consultation des personnes publiques associées et des autorités organisatrices de transport, la Commission Permanente du Conseil Régional d'Alsace, réunie le 1<sup>er</sup> juillet 2005, a délibéré sur le projet de Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg (SCOTERS), arrêté le 21 mars 2005 par vos instances délibérantes.

Je vous prie donc de bien vouloir trouver, joint au présent courrier, l'avis qu'elle a rendu, contenant l'ensemble des remarques que la Région Alsace souhaite voir prises en compte dans le souci d'optimiser la portée du SCOTERS et d'en faciliter la mise en œuvre.

Cet avis a été formulé par la Région Alsace, en tant que personne publique associée, après un examen approfondi du projet et un échange nourri, sur l'ensemble des documents constitutifs du schéma. Enfin, il est également complété par une expression de la Région en tant qu'Autorité organisatrice de transport.

Vous souhaitant bonne réception de l'avis de la Région Alsace, veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Adrien ZELLER

Document annexé à la lettre  
du président du Conseil Régional  
du 7 juillet 05 -

Syndicat Mixte pour le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg	
Courrier arrivée le :	11 JUIL. 2005
Suite à donner :	<i>cf. Proc. de la Région + dossier + copie AOEUS -</i>

**Avis de la Région Alsace sur l'ensemble des documents  
constitutifs du SCOTERS**

La Région Alsace confirme, dans le présent avis :

- sa satisfaction d'avoir été pleinement partenaire de l'élaboration du SCOTERS,
- l'intérêt qu'elle porte à une mise en œuvre effective du SCOTERS, eu égard aux compétences de la collectivité régionale en matière d'aménagement du territoire et à sa vision en matière de cohésion, d'équilibre et de développement du territoire régional, et en sa qualité d'autorité organisatrice des transports en matière de service régional ferroviaire,
- son souhait de voir prises en compte les préoccupations et préconisations qu'elle a formulées dans le projet d'avis joint à l'annexe 3, pour faciliter l'application du SCOTERS dans une logique effective de développement durable,
- son engagement de principe à participer au suivi du SCOTERS, sur des aspects susceptibles de faire appel à ses champs de compétences (transports collectifs ferroviaires, formation professionnelle, développement économique, etc.) ou à ses politiques sectorielles (habitat, protection des milieux, trame verte, haut débit, cadre de vie, etc.).

I. La Région Alsace rend un avis favorable sur les orientations et lignes directrices du SCOTERS.

II. La Région Alsace émet par ailleurs un certain nombre d'observations en s'appuyant sur les cinq critères suivants :

- le parti pris stratégique,
- la cohérence du SCOTERS avec les politiques régionales,
- la cohérence interne du SCOTERS (cohésion territoriale, spatialisation des enjeux, articulation et mise en cohérence des politiques publiques),
- le respect du développement durable,
- le degré d'applicabilité.

Les observations sont ainsi énoncées comme suit :

**1. Au titre du parti d'aménagement et de développement (critère n°1)**

La Région Alsace prend acte d'un affichage fort du parti pris d'aménagement du territoire centré sur l'image européenne, l'accessibilité internationale et les qualités du développement.



Elle soutient, en particulier, le renforcement de l'armature urbaine des pôles hors Strasbourg en services, emplois et offre diversifiée d'habitat, en lien avec une politique de desserte performante en transports collectifs et la recherche de densités appropriées, notamment autour des gares et des points d'arrêts en site propre.

Dans un souci d'efficacité et d'applicabilité, compte tenu de l'opposabilité du Schéma et de l'accord politique construit autour des orientations contenues dans ses différents documents constitutifs, la Région Alsace encourage le SCOTERS à approfondir les enjeux suivants :

- les grandes vocations des zones d'activités économiques et la lisibilité des pôles de recherche et de haute technologie,
- l'accueil de plates-formes logistiques nécessairement équipées d'un embranchement ferroviaire et/ ou reliées à la voie d'eau,
- les équipements touristiques et culturels,
- les impacts de l'arrivée du TGV,
- la reconquête agricole et paysagère du SCOTERS,
- l'exemplarité par des transports collectifs innovants et le développement des énergies renouvelables.

## **2. Au titre de la cohérence externe (critère n°2)**

Le SCOTERS prend en compte ou décline un certain nombre de priorités régionales, telles que le renforcement de la desserte en transports collectifs, la trame verte, l'enjeu du haut-débit, le co-développement harmonieux entre Strasbourg et les autres pôles urbains du territoire.

La Région recommande l'examen attentif de l'articulation concrète du SCOTERS avec différentes démarches (autres SCOT, Pays, etc.) en matière :

- d'étude de nouveaux axes de déplacements (Obernai-Lahr),
- de cohérence des projections démographiques et des réponses aux besoins en logement,
- d'orientation de l'urbanisation vers les projets de transports collectifs tels que le tram-train et le TRG,
- de trame verte,
- de coordination des actions stratégiques d'implantations commerciales.

Elle souhaite également qu'une attention toute particulière soit portée à la cohérence et à la compatibilité entre le SCOTERS et les autres démarches stratégiques (SCOT, Pays, etc.) des territoires voisins.

## **3. Au titre de la cohérence interne (critère n°3)**

La Région Alsace salue l'effort de maîtrise de l'étalement urbain par les effets combinés attendus de l'articulation entre le développement urbain et une desserte efficace en transports collectifs, la limitation des grandes surfaces commerciales et la hiérarchisation des zones d'activités économiques.

La Région Alsace souhaiterait toutefois que le SCOTERS soit davantage territorialisé :

- par unité géographique ou fonctionnelle, (Kochersberg, Ried, deuxième couronne, franges périurbaines, etc).
- par enjeu s'agissant :
  - des critères de répartition des logements en fonction des différents secteurs, afin que le SCOTERS puisse peser sur les dynamiques d'habitat et sur une répartition équilibrée de l'offre, non seulement en matière de logement social, mais également en fonction des besoins en logement (qui recouvrent pour partie une demande, constante, d'accession à la maison individuelle, y compris en milieu urbain) ;
  - des disponibilités foncières aux abords de gares et de stations de transports collectifs pour aider les élus locaux à organiser des densités et l'accueil d'activité et d'habitat dans un rayon de 3 km ;
  - de la territorialisation et de la spécification des services publics, parapublics et sociaux, ainsi que des services aux entreprises, évoquées dans le rapport de présentation, mais peu détaillées dans le PADD et le DOG ;
  - des dispositions locales précises en matière de régulation du trafic automobile par le stationnement et du trafic de poids lourds en augmentation constante, assorties de garanties pour la préservation de la santé des populations et de l'environnement ;
  - des enjeux récréatifs et des espaces de loisirs de qualité, - le rapport de présentation et le PADD n'amenant pas de diagnostic poussé ni de propositions en termes d'équipements sportifs (aires de loisirs, piscines etc. ), d'activités de pleine nature, d'activités fluviales ou d'utilisation des gravières, en dehors de la mention faite aux espaces récréatifs liés aux coulées vertes d'agglomération de la Communauté Urbaine de Strasbourg ;
  - de la localisation préférentielle des équipements structurants y compris touristiques ;
  - de l'identification des milieux écologiques jugés remarquables en dehors de la zone de Strasbourg ;
  - des différents statuts et fonctions des forêts et zones humides dans la dynamique territoriale spécifique du SCOTERS, en veillant à distinguer les espaces déjà protégés réglementairement de ceux que le SCOT envisage de protéger ;
  - de l'identification plus précise des éléments de trame verte à préserver ou recréer en matière de reconquête paysagère ou récréative de certains espaces (banalisation du Kochersberg, bande rhénane Sud, entrées de ville, forêts dégradées, création ou restauration d'espaces publics verts en milieu urbain, insertion d'axes structurants majeurs comme le GCO) ;
  - des grandes vocations des zones d'activités et des sites à vocation haute technologie, innovation et recherche.

Comme déjà évoqué plus haut (2.), la Région souhaite qu'un maximum d'attention soit apporté à la cohérence et à la compatibilité avec les SCOT des territoires voisins.



#### **4. Au titre du respect du développement durable (critère n°4)**

La Région Alsace souhaite, que pour la mise en œuvre du Schéma, le SCOTERS prenne davantage en compte le développement durable, en suggérant les pistes suivantes :

- la définition d'une charte en matière de reconquête paysagère et d'agriculture périurbaine, y compris au-delà de la première couronne de l'agglomération de Strasbourg, constituerait un outil partagé efficace ;
- les capacités d'accueil des différents massifs forestiers et leur sensibilité gagneraient à être précisées ;
- une vigilance particulière serait à envisager s'agissant des projets routiers nouveaux dits de « moindre ampleur » ;
- l'économie du foncier devrait être recherchée pour ce qui concerne les zones agricoles fertiles, les zones classées SEVESO et les zones inondables sur l'ensemble du territoire du SCOTERS ;
- la construction d'indicateurs d'impacts et de suivi de prescriptions, réalistes et déclinables dans les documents d'urbanisme notamment, serait susceptible de faciliter la mise en œuvre du Schéma.

#### **5. Au titre de l'interprétation et de l'applicabilité des orientations et prescriptions dans les documents de rang inférieur (PLU, PLH, etc.) (critère n° 5)**

Afin de faciliter l'application du SCOTERS, il conviendra :

- *de compléter l'état des lieux :*
  - des communes bien desservies au regard des critères de desserte retenus,
  - des zones d'activité à valoriser en priorité en fonction de leur accessibilité (en prenant en compte les capacités de régulation du trafic de poids lourds et d'embranchement ferroviaire) ;
- *de veiller à ce que les nouvelles zones logistiques importantes soient impérativement être desservies par le fer ou la voie d'eau ;*
- *de vérifier la faisabilité de certains projets de transport, tels que la ceinture de transports en commun en deuxième couronne de l'agglomération ;*
- *de dégager des ordres de priorité pour la réalisation des pôles de services et des projets de transports ;*
- *d'approfondir certaines orientations s'agissant :*
  - des solutions techniques favorisant une desserte efficace en transports collectifs des pôles urbains à renforcer ou développer,
  - des simulations en matière de création de logements ou de renouvellement urbain,
  - de la desserte en transports en commun de certains secteurs encore mal irrigués, tout à la fois par le renforcement radial des axes avec Strasbourg et par des liaisons inter-urbaines de pôles à pôles ;

- d'élaborer une stratégie de préservation et d'anticipation du foncier concernant notamment l'agriculture péri-urbaine ;
- de coordonner des Autorités Organisatrices de Transport (AOT), la Région Alsace étant disposée à prendre, sur ce point, l'initiative, sur la base de modalités restant à définir.

### III- La Région Alsace souhaite, enfin, faire valoir les amendements au Rapport de Présentation du SCOTERS suivants :

sur la cohérence avec les autres schémas et pays :

- Page 15 : modifier la carte relative aux pays qui n'est plus à jour. Les données 2004 et 2005 sont disponibles.

sur les transports :

- Page 36 : afin de compléter le diagnostic, il manque un paragraphe 3.4 intitulé « Un rééquilibrage progressif par le développement des transports collectifs »

sur la gestion de l'eau :

- Page 121 : à propos de l'inventaire de la qualité des eaux souterraines, préciser, pour éviter toute confusion entre l'APRONA et la Région Alsace, que les « inventaires 1997 et 2003 sont réalisés par la Région Alsace ».
- Page 121 (2ème tiret consacré aux pollutions liées à la circulation automobile et aux processus de combustion) : il semble y avoir confusion entre le NO2 gaz de l'air et le NO3 aqueux de l'eau. L'influence des dépôts atmosphériques d'azote par les pluies n'est pas encore prouvée. Les apports de nitrates proviennent également des fuites des réseaux d'assainissement et des échanges nappe-rivières.
- Page 121 : (3ème tiret) : concernant Benfeld, d'importants travaux engagés à l'initiative de la Région Alsace sont en cours pour maîtriser et résorber la pollution au tétrachlorure de carbone.
- Page 123 : la carte relative aux nitrates dans la nappe phréatique pourrait être remplacée par la carte 2003.
- Page 127 : (Volet information du public) ajouter que les inventaires de la qualité des eaux souterraines réalisés par la Région Alsace sont mis à disposition du public et les données brutes disponibles auprès de l'APRONA.
- Page 127 1.1.3. : préciser que les caractéristiques de la pollution des sols et les limites d'utilisation des sols sont répertoriées dans les guides des sols réalisés par la Région Alsace.

sur l'énergie :

- Page 146 : devrait également être évoqué le bois au titre des énergies renouvelables.

### IV . La Région Alsace, par ailleurs, sollicitée en sa qualité d'AOT (autorité organisatrice du service régional ferroviaire de voyageurs), rend l'avis suivant :



## Avis de la Région Alsace en tant qu'Autorité Organisatrice de Transport

### **1. Strasbourg, nœud du réseau à grande vitesse (PADD, Chapitre 1, page 9 – DOG, Chapitre X-1 et X-2)**

La Région soutient pleinement cet objectif de nature à constituer un atout majeur en termes d'accessibilité externe et interne à l'Alsace, de rayonnement européen tout comme de constitution d'un réseau métropolitain transfrontalier.

Par ailleurs, elle veille à la qualité de l'intermodalité entre le réseau à grande vitesse et le réseau des transports urbains et interurbains reliant les villes alsaciennes ainsi que les pôles de développement, comme l'aéroport de Strasbourg-Entzheim, en favorisant, autant que possible, les dessertes cadencées.

Enfin, la Région insiste sur l'importance de la gare centrale de Strasbourg et de son quartier en tant que pôle multimodal d'échange et pôle de renouvellement urbain devant figurer comme tel dans le PADD (chapitre I - § 6) et le DOG du SCOTERS.

### **2. Développer en priorité les transports en commun (PADD, chapitre II, § 7, page 21)**

La Région se félicite de cet objectif auquel elle contribue considérablement, en particulier par l'amélioration des services offerts aux usagers et par la mise en place progressive d'un cadencement de l'offre TER.

### **3. Concertation des AOT pour coordonner leurs services (DOG, Chapitre V, Page 31)**

La Région Alsace souligne la nécessité d'une telle coordination, qu'elle est prête à assurer, dans l'intérêt premier des usagers.

### **4. Dégager des solutions d'infrastructure et d'exploitation pour absorber le flux généré par la desserte TGV, l'accroissement du trafic de voyageurs sur les lignes TER et l'augmentation du trafic de fret (DOG, chapitre V, §2, page 31)**

La Région Alsace partage ces objectifs et y contribue activement, notamment au travers de ses engagements contractuels.

### **5. Le principe d'articulation entre transports collectifs et urbanisation (PADD, chapitre II – DOG, Chapitre I-4 et I-5, DOG, Chapitre V – DOG, chapitre IX)**

Le SCOTERS fixe un objectif de localisation prioritaire d'habitat, d'emplois et de services et de développement dans les communes bien desservies en transports collectifs et un objectif de densification autour des gares et stations.

Il s'agit d'une avancée certaine en matière de maîtrise de l'étalement urbain et de rentabilisation des investissements ferroviaires (transport et aménagement des gares).



De plus, le SCOTERS prévoit que les communes qui ne sont pas listées comme « pôles urbains » ou « bourgs centres » dans le document devront être, elles aussi, desservies par des transports en commun « de bonne capacité et de bonne fréquence » si leur offre de services vient à s'élargir au-delà de la zone de chalandise locale (PADD, chapitre II, § 2, page 17 et DOG, chapitre I, § 4, page 8)

En outre, le SCOTERS qualifie de performante une desserte par bus ou car permettant un accès en 35 à 40 minutes aux nœuds centraux de Strasbourg y compris en heures de pointe (DOG, chapitre I, § 4 page 8) et de performante une desserte par train *a minima* à heure fixe toutes les heures et optimalement au quart d'heure (DOG, chapitre V, §2, page 31).

Par ailleurs, il prévoit que la desserte de communes jusqu'ici mal ou pas desservies mais qui doivent obéir aux objectifs quantitatifs de création de logements fixés au chapitre IV du DOG ou dont la zone de chalandise s'est accrue ne « pourra être sensiblement inférieure à la desserte des communes bien desservies ». Les prescriptions relatives au niveau de desserte qualifié de « rapide, de bonne capacité et de fréquence élevée » (DOG, chapitre I, § 5, page 8), visant une « amélioration de la qualité des transports en commun existants » (DOG, Chapitre V, §1, page 29), la desserte de tous les pôles urbains (DOG, chapitre V, §2, page 31) et l'amélioration des gares (DOG, chapitre V, § 3, page 33) sont exigeantes.

La Région approuve ces orientations dans un esprit d'équité territoriale.

Elle souhaite toutefois attirer l'attention sur le fait qu'il ne s'agit pas là d'objectifs réalisables à court terme. Par ailleurs, il conviendra de ne pas systématiser cette approche et privilégier, au contraire, une démarche souple, à l'échelle intercommunale, et appuyée sur un phasage progressif dans le temps entre le développement urbain de la commune concernée et la mise en place d'une desserte de bon niveau, sous condition d'examen approfondi de l'ensemble des solutions de transports réalisables.

**6. La mise en place de nœuds de transport en commun (DOG, chapitre I, § 2, page 7) : Gare de Hoenheim, gare de Lingolsheim, gare à créer sur la commune d'Ostwald, sur la ligne Strasbourg-Erstein :**

La Région approuve et soutient tous les projets favorisant l'intermodalité, notamment aux nœuds de transports en commun, quel qu'en soit le mode, dans le cadre de ses possibilités d'intervention au titre de sa compétence d'autorité organisatrice du transport régional ferroviaire de voyageurs.

**7. Le projet de liaison en transports en commun Hoenheim-Wolfisheim-Ostwald en première couronne ouest de l'agglomération de Strasbourg (PADD, chapitre II, § 2, page 17, § 7, page 21) et le projet de transports en commun pour désenclaver certains secteurs et desservir les bourgs centres de Hoerdt, Truchtersheim, Gertsheim et Rhinau (PADD, chapitre II, § 7, page 21).**

La Région souligne l'intérêt de réaliser des études préliminaires afin de déterminer la faisabilité technique et financière de ces projets ainsi que l'échéancier envisageable de réalisation.



**8. Créations ou améliorations de lignes de transport en commun attendues à moyen terme sur les tronçons Hoenheim-Hoerdt-Gries, Strasbourg-Gertsheim-Ried, Eckbolsheim-Truchtersheim (DOG, Chapitre X-2, page 50)**

La promotion des transports en commun est un objectif partagé par tous. Toutefois, il conviendra de veiller à ce que le développement de ces lignes de transport s'inscrivent en complémentarité avec les offres existantes.

Chambre d'Agriculture du Bas-Rhin



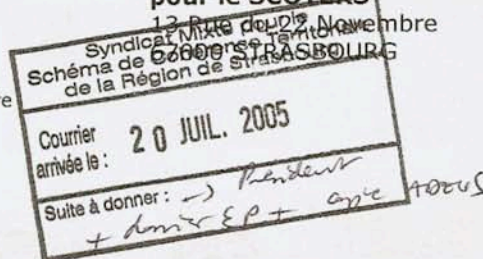
CHAMBRE D'AGRICULTURE  
*Bas-Rhin*

N/Réf : BK/CD - n°186

Objet : Observations Chambre d'Agriculture

Schiltigheim, le 12 Juillet 2005

Monsieur Robert GROSSMANN  
Président du Syndicat mixte  
pour le SCOTERS



Monsieur le Président,

En réponse à votre demande d'avis sur le projet arrêté du Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg, j'ai l'honneur de vous faire part des observations de la Chambre d'Agriculture.

Nous tenons tout d'abord à vous féliciter pour la qualité des documents qui nous ont été adressés ainsi que pour la collaboration constructive et constante entre nos deux organismes pendant toute la procédure d'élaboration.

Nous notons avec satisfaction l'intégration du rôle économique de l'agriculture dans chacun des documents. L'activité agricole dans l'aire du Scoters représente en effet quelques 2 500 exploitations qui occupent les deux tiers de la surface du périmètre. Afin d'être économiquement forte face aux réalités des marchés, cette activité doit pouvoir se développer de manière à préserver sur le long terme ses possibilités d'adaptation et d'évolution, mais aussi ses contributions dans la gestion des espaces et dans l'animation des territoires.

Nous avons également noté la définition d'une cinquième catégorie d'espaces agricoles à affirmer « Secteur Agricole lié aux Cultures Spéciales et à l'Élevage à conforter » dans les documents cartographiques, espaces qui demeuraient sans affectation particulière avant l'arrêt du document. Il s'agissait d'une demande forte de la Chambre d'Agriculture dans la mesure où nous avons souligné l'importance de ces secteurs pour l'économie agricole.

Le projet arrêté n'a cependant pas pris en considération un certain nombre de points qui avaient fait l'objet d'observations de la part de notre Compagnie et qui appelle un certain nombre de remarques relatives aux grandes orientations qu'il définit.

## **I – OBSERVATIONS GENERALES**

### **A) LA GESTION ECONOMIQUE DANS LE TERRITOIRE DU SCOTERS :**

Le PADD fixe à l'horizon 2015 la création de 40 000 logements et le développement stratégique de plusieurs sites d'activités répartis sur l'ensemble de l'aire du Scoters en fixant comme orientation majeure la gestion économe de l'espace.

L'affirmation de ce principe de gestion économe est une volonté positive dans la mesure où l'activité agricole perd chaque année plusieurs centaines d'hectares au profit des grandes infrastructures, d'une urbanisation toujours croissante, notamment en matière d'habitat et de développement des activités.

Espace Européen de l'Entreprise - 2, rue de Rome - B.P. 30 022 SCHILTIGHEIM - 67013 STRASBOURG CEDEX  
Tél. 03 88 19 17 17 - Fax 03 88 83 30 54 - direction@bas-rhin.chambagri.fr





### 1 : L'urbanisation à dominante d'habitat :

Le Document d'Orientation Générales (D.O.G) prescrit le développement à dominante d'habitat dans les secteurs bien desservis par les transports en communs sauf pour les communes identifiées comme « bourgs centres » ou celles comprises dans la première couronne strasbourgeoise.

Ce concept, issu de l'article L.122-1 du Code de l'Urbanisme, se décline dans le DOG par une série de prescriptions permettant d'apprécier la qualité de la desserte. Pour les communes non ou mal desservies, elles devront privilégier le renouvellement urbain et restreindre leurs extensions urbaines en fonction, notamment, de la taille de la commune et des « besoins actuels et futurs des habitants ».

S'il s'agit d'une orientation satisfaisante, nous regrettons cependant que le Scoters ne soit pas plus réservé sur la capacité des communes d'étendre ou de développer leur urbanisation. En effet, nous pensons que le D.O.G. aurait pu prescrire des quotités disponibles de surfaces ou indiquer des limites d'urbanisation par catégorie de communes en intégrant l'objectif de 40 000 logements.

Cela aurait constitué, d'une part, un indicateur précieux afin d'avoir une évaluation rationnelle d'espace potentiellement urbanisable à l'échelle communale ou par catégorie de communes lors de l'élaboration d'un document d'urbanisme et un suivi concret et global du rythme d'urbanisation pour les années à venir. D'autre part, cela aurait contribué à une application stricte du principe de gestion économe en mettant en corrélation la part de renouvellement urbain et un ratio logements/hectares pour les extensions urbaines en prenant en considération plusieurs critères tels que la desserte par les transports en communs, la protection des terres agricoles fertiles ....

Notre principale inquiétude est que le Scoters ne puisse pas, en définitive, assumer la cohérence par rapport au développement des zones à urbaniser pour chacune des communes qui se lancera dans l'élaboration ou la révision d'un document d'urbanisme.

En effet, et comme cela a été observé au niveau communal, comment avoir une vision globale et cohérente d'une politique de gestion économe de l'espace quand une commune non desservie par les transports en communs décide d'urbaniser dans son PLU plus de 12 ha pour de l'habitat ? Où se trouve la cohérence lorsqu'une commune, plus importante démographiquement et mieux desservie, prend la décision d'urbaniser moins de surfaces ?

Finalement, chaque commune restera libre de consommer autant d'espaces qu'elle désire dans la mesure où le Scoters ne constituera qu'un obstacle sémantique laissant une grande part de subjectivité dans l'appréciation de concepts tels que « restreindre les extensions », « développement limité », « extensions fortement limitées », « fréquence des bus et des cars »...

### 2 : Le développement des activités :

Nous notons la volonté positive de hiérarchiser différents types de zones d'activités qui sont localisés sur l'ensemble de l'aire du Scoters par les documents cartographiques du D.O.G. Notre organisme n'émet pas d'opposition quant à leur localisation.

En revanche, nous renouvelons notre observation en date du 28 février 2005 pour ce qui concerne les sites économiques à l'échelle communale. En effet, même si leur inscription dans un document d'urbanisme est conditionnée à « la stricte mesure où il permet de conserver un ancrage de l'activité artisanale ou commerciale », nous considérons qu'il est fondamental que le D.O.G. prescrive une limite de surface, comme cela l'est d'ailleurs prévu pour les vingt sites de développement économique (sites limités à 20 ha).

Ainsi, nous réitérons notre demande de limiter à 3 ha maximum l'emprise de ce type de sites lorsque les communes remplissent les conditions énumérées par le D.O.G.



En conclusion, la Chambre d'Agriculture, dans le cadre de ses missions dévolues par le Code de L'Urbanisme au titre de la réduction de l'espace agricole, sera particulièrement attentive et vigilante à l'application de ce principe d'économie d'espace, lors de toute procédure d'élaboration ou de révision de documents d'urbanisme.

Les principes de gestion économe de l'espace et de développement urbain maîtrisé auxquels nous sommes fortement attachés nous motiveront, à chaque fois que cela sera nécessaire, à opposer le Scoters pour tous documents d'urbanisme que nous jugerons incompatibles avec les prescriptions qu'il édicte. Il est évident, qu'au-delà d'une mission pédagogique, le Syndicat Mixte a un rôle majeur à affirmer dans la protection de l'ensemble des espaces ainsi que dans la conduite d'un aménagement cohérent des territoires qui lui sont dévolus.

## **B) GRAND COUTOURNEMENT OUEST DE STRASBOURG**

Le projet de Scoters prévoit parmi les projets routiers nécessaires au développement de Strasbourg la réalisation du Grand contournement Ouest de Strasbourg (GCO).

La réalisation de cette infrastructure longue d'environ 25 km principalement située dans l'aire du Scoters nécessitera une emprise de près de 315 ha de terres agricoles perturbant plus de 200 exploitations agricoles.

En moyenne, les emprises du GCO représenteront 3,3 % de la surface des communes traversées. Ce chiffre marque de grandes disparités ; ainsi, les emprises atteignent 10 % du ban sur Ittenheim si l'on ajoute à ce prélèvement routier ceux dûs au TGV et à l'urbanisation. Le prélèvement moyen par commune avoisine 10 % de la surface agricole utile.

Cet impact sur le foncier, outil de travail des agriculteurs, conduira à des dommages économiques très importants. Ainsi, la diminution du revenu des agriculteurs pourrait osciller entre 5 et 17 %. La viabilité d'un grand nombre d'exploitations agricoles serait remise en cause.

La perte de terres d'excellente qualité et l'amputation du revenu des agriculteurs explique l'expression des plus grandes réserves à l'encontre d'un tel projet dont on doute par ailleurs de la réelle contribution qu'il pourrait avoir sur l'amélioration des circulations routières dans la région strasbourgeoise.

## **C) ENVIRONNEMENT ET AGRICULTURE**

La préservation de l'environnement est également une des priorités affirmée par le Scoters.

A ce titre, la profession agricole est confrontée à une évolution de ses pratiques, au travers de réglementations et de programmes de plus en plus contraignants, comme l'application de la conditionnalité des aides, des Directives européennes « Nitrates » ou « Natura 2000 » ou encore de la future Directive Cadre sur l'eau (Loi sur l'eau, SAGE,...).

En parallèle, la profession développe de façon volontaire des approches allant vers la préservation des ressources naturelles et des milieux au travers du raisonnement des pratiques, de l'application de cahiers des charges spécifiques (démarches qualité), d'engagements agro-environnementaux ou de programmes d'expérimentation.

Le Scoters ne fait donc que confirmer une tendance globale vers la gestion durable des espaces agricoles. Toutefois, cette politique présente de nombreux écueils pour les acteurs de terrain qui suscitent la crainte de la profession agricole :



- Une surenchère de réglementations parfois déconnectées des réalités technico-économiques des exploitations,
- Une concurrence d'intérêts sur les mêmes territoires et le développement de politiques de maîtrise foncière publique de certains espaces au détriment des activités économiques en place ou de leur potentiel de développement,
- Le développement non maîtrisé d'une utilisation non agricole d'espaces (circulation automobile, camping,...) pouvant porter préjudice aux cultures et aux sols ou créant des conflits d'usage.

Le Projet d'Aménagement et de Développement durable (P.A.D.D.) reconnaît une vocation multiple des espaces agricoles pour leur valeur productive, paysagère, écologique ou en tant que support d'une forte fréquentation citadine.

Il convient toutefois de rappeler qu'au préalable de toute autre « production environnementale », les espaces agricoles sont le support d'une activité économique et que les terres agricoles sont à préserver d'abord pour leur potentiel « agronomique, biologique ou économique » comme l'article R 123-7 du Code de l'Urbanisme le précise d'ailleurs dans le cadre de la procédure d'élaboration des PLU.

A partir de ce postulat, des politiques agro-environnementales de production, basées sur des outils adaptés au fonctionnement des exploitations et respectueuses de leurs contraintes économiques, devraient pouvoir être envisagées en concertation avec la profession agricole.

## **II) OBSERVATIONS PARTICULIERES**

### **A) Rapport de Présentation :**

#### **- P 127: La qualité de l'eau :**

Le rapport de présentation indique que « la qualité de l'eau de la nappe sur le périmètre du SCOTERS est encore globalement satisfaisante, mais marque une nette tendance à la dégradation des taux de nitrates et de produits phytosanitaires ». Cette observation est manifestement excessive et ne reflète plus la réalité observée sur le terrain.

En effet, « L'inventaire 2003 de la Qualité des Eaux Souterraines dans le Fossé Rhénan » montre qu'une amélioration de la qualité des eaux par rapport aux nitrates est observée. On peut raisonnablement espérer que la même évolution sera constatée pour les produits phytosanitaires au cours des prochaines années, dans la mesure où l'utilisation de l'atrazine et de ses métabolites est interdite depuis 2003.

Nous demandons par conséquent que la rédaction soit modifiée et prenne en considération le fruit des efforts de la profession agricole, notamment en matière de sensibilisation et de conseil concernant les pratiques de fertilisation des terres agricoles.

#### **- P 193 : Les espaces naturels et agricoles comme potentiel de loisirs :**

Face à la forte fréquentation des espaces de loisirs à l'intérieur du SCOTERS, le rapport se propose de mieux valoriser les espaces naturels et agricoles par une offre alternative de loisirs.

Dans l'incertitude quant au mode de valorisation en tant qu'espaces de loisirs, nous émettons les plus expresses réserves à cette proposition non maîtrisée et négociée préalablement avec la Profession afin d'éviter tout risque de concurrence sur le foncier, et de conflits d'usage sur l'affectation des sols (par ex. utilisation des chemins d'exploitation comme pistes cyclables) ainsi que le risque de dégradation des cultures et des sols.



En conséquence, nous demandons que la valorisation comme potentiel de loisirs soit prioritairement orientée vers les espaces naturels, les espaces agricoles étant réservés à l'activité économique.

### **B) Projet d'Aménagement et de Développement Durable (P.A.D.D.)**

L'ensemble des grandes orientations du P.A.D.D. est retranscrit dans le DOG. Nous réserverons par conséquent l'essentiel de nos observations sur ce dernier document en vous précisant qu'elles concernent également le P.A.D.D.

### **C) Document d'Orientations Générales (DOG)**

#### **- P 9 : Localiser les grands équipements de loisirs :**

Le Scoters envisage la possibilité d'implantation d'équipements d'agritourisme en lien avec les activités équestres existantes sur la commune de Eckwersheim. Nous accueillons positivement cette orientation qui permettra à terme, la création de la Maison Européenne du Cheval, projet actuellement en réflexion au sein de nos instances professionnelles.

Toutefois, il conviendra d'intégrer ce projet dans un schéma d'aménagement global de la zone, en prenant en compte les incidences des tracés du TGV et du GCO.

#### **- P 17 : II.2.a : Maintenir ou créer des corridors écologiques :**

Cet objectif, repris actuellement dans de nombreux programmes d'actions, repose sur une cartographie relative à la mise en place d'une trame verte en plaine d'Alsace qui a suscité un avis très réservé de la Profession Agricole lors de la phase de consultation de ce document en Novembre 2002.

Cette démarche, sans préjuger des portées juridiques futures, inquiète vivement le monde agricole. En affichant des ambitions importantes en matière de « reconquête » d'espaces agricoles (7 000 ha en plaine d'Alsace), cette politique se place dans une logique de consommation d'espaces à vocation de production que nous dénonçons par ailleurs. D'autre part, les outils existants ne prennent pas en compte l'intérêt des exploitants agricoles concernés qui se verraient prélever des surfaces sans moyens clairs de compensation.

Face à cette logique de consommation d'espaces, nous considérons que la préservation des corridors existants, voire l'accompagnement des politiques réglementaires en cours (bandes enherbées de la conditionnalité des aides ou du SAGE III-Nappe-Rhin) devraient largement contribuer à la conservation ou à l'amélioration de flux biologiques favorables à la biodiversité.

La carte des espaces et sites naturels à préserver ou à protéger doit donc clairement être identifiée comme une aide à la réflexion et en aucun cas, comme le support d'une politique réglementaire, d'éviction ou de limitation des activités agricoles.

#### **- P 18 : II.2.b : Maintenir des zones naturelles « tampon » :**

Ce paragraphe prévoit de maintenir des coupures d'urbanisation entre les parties urbanisées des communes. « Ces coupures pourront être gérées par exemple comme espaces agricoles, ludiques ou sportifs ».



Le sens de cette phrase prête à confusion dans la mesure où l'on est tenté de croire que ces coupures pourront constituer, soit des espaces agricoles, soit des espaces sportifs ou de loisirs.

Or, force est de constater que dans la majeure partie des cas, ces zones de coupures sont des terres agricoles déjà exploitées et ayant comme support une activité économique existante. En réalité, nous considérons que ces trois espaces ne peuvent être traités de la même manière, dans la mesure où des espaces ludiques ou sportifs viendraient concurrencer des espaces agricoles préexistants et constitueraient, par conséquent, des entreprises et des contraintes supplémentaires pour l'exploitation agricole en place.

Nous demandons donc que l'activité agricole soit prioritairement maintenue dans ces espaces, conformément d'ailleurs aux prescriptions des points III.4.a « Conforter l'agriculture périurbaine en lien avec la ville ».

- P 18 : II.3 : Les espaces naturels à préserver pour maintenir le fonctionnement écologique des cours d'eau :

Ce paragraphe prévoit que « les rivières, dans toute la mesure du possible, doivent garder leur caractère naturel » et que « les travaux réalisés dans le lit majeur, et en particulier sur les berges, doivent en tenir compte ». Il semble toutefois nécessaire de compléter cette disposition en prévoyant expressément que l'entretien des cours d'eau et de leurs abords (embâcles, récoltes d'arbres) puisse être assuré afin de préserver les espaces agricoles périphériques.

Dans les milieux humides, le D.O.G. impose à l'activité agricole de s'adapter à la sensibilité écologique particulière de ces milieux. Cette disposition, trop impérative, mériterait d'être modifiée dans la mesure où l'agriculture s'efforce déjà de prendre en considération les exigences et réalités de ces milieux. Aussi, nous vous proposons la rédaction suivante :

" Dans les milieux humides exploités par l'activité agricole, il conviendra de mobiliser les moyens d'une gestion agricole durable en privilégiant les approches incitatives et volontaires conciliant l'activité en place et la prise en compte de la sensibilité écologique de ces milieux ".

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes cordiales salutations et l'assurance de ma considération distinguée.

CHAMBRE D'AGRICULTURE DU BAS-RHIN

Le Président :



**E. SCHAEFFER**

Chambre de Commerce et d'Industrie  
de Strasbourg et du Bas-Rhin



Syndicat Mixte pour le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg	
Courrier arrivée le :	20 JUIN 2005
Suite à donner :	Info Président A. B. E. O. S.

**Monsieur Robert GROSSMANN**  
**Président du Syndicat Mixte pour le**  
**Schéma de Cohérence Territoriale de la**  
**Région de Strasbourg - SCOTERS**  
**13 rue du 22 Novembre**  
**67000 STRASBOURG**

donner Enquête publique.

Strasbourg, le 17 JUIN 2005

Monsieur le Président,

*Cher Ami -*

Par délibération du 21 mars 2005, le Comité Syndical a arrêté le projet de Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg (SCOTERS).

Le 13 avril 2005, ce document a été adressé à la CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin qui, en tant que personne publique associée, peut donner un avis dans les trois mois suivant cette transmission.

En date du 23 mai 2005, j'ai réuni les élus consulaires intéressés par cette réflexion pour leur soumettre le document arrêté. Je veux rappeler toutefois que, bien avant cette date les élus se sont en effet investis dans l'élaboration du document, et ce plus particulièrement depuis la mise en place des Commissions, en octobre 2001. Les élus et les techniciens de la Chambre ont non seulement participé aux réunions de travail du SCOTERS, mais la CCI vous a également transmis des contributions écrites.

Le document joint est le résultat des réflexions suscitées par l'examen du SCOTERS tel que le comité syndical l'a arrêté.

Ce sont là nos observations principales, mais Madame Barbara CALLIGARO, Directeur adjoint à l'Aménagement du Territoire de la CCI, est à la disposition du Syndicat Mixte pour apporter toute précision complémentaire.

Je vous remercie de bien vouloir les prendre en compte et vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

*Bien à toi*

Jean-Louis HOERLÉ

14 juin 2005

**Avis de la CCI**  
**sur le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg**  
**(SCOTERS)**

Les élus de la CCI relèvent tout d'abord, avec satisfaction, l'écoute manifestée par M. Robert GROSSMANN, Président du Syndicat Mixte, et des techniciens compétents pour faire évoluer les orientations du SCOTERS dans le sens qui apparaissait le plus favorable au développement de l'économie locale, tel qu'il s'exprime dans les infrastructures, les équipements et dans les secteurs d'appui aux entreprises (commerce et services, industrie et tourisme notamment).

C'est ainsi, par exemple, que la CCI se réjouit de la place reconnue au **tourisme** comme activité participant à la vitalité de Strasbourg et de sa région. Cette activité exige en effet les actions d'accompagnement nouvelles préconisées (améliorations des liaisons transfrontalières et des dessertes touristiques, équipements culturels et d'accueil notamment).

Dans le domaine des **infrastructures**, l'amélioration de l'accessibilité de la région strasbourgeoise est non seulement primordiale, mais surtout urgente. L'engorgement des axes autour de Strasbourg apparaît de plus en plus intolérable et pénalisant pour l'activité économique.

Les élus de la CCI notent que le Grand Contournement Ouest est un objectif majeur du SCOTERS. Il convient donc de s'opposer à toute action dilatoire qui viserait à en retarder la réalisation. En effet, tout a été fait, et depuis longtemps, en termes d'études, d'élaboration de variantes, de concertation, de présentations en réunions de travail pour qu'à présent, les préalables administratifs à la phase opérationnelle puissent s'engager.

L'aménagement de la voie EDF située en bordure du Rhin, au nord du Port Autonome de Strasbourg, doit assurer non seulement la desserte du port aux pétroles, mais plus globalement de tout l'espace portuaire dont elle constitue la seule ouverture nord. Cette desserte nord et son raccordement ultérieur au réseau autoroutier sont nécessaires quelle que soit l'évolution des activités du port. Ces activités indispensables à la bonne santé économique de Strasbourg doivent se développer dans des conditions optimales de sécurité pour les entreprises et leur environnement.



**Les sites d'accueil d'activités** à vocation industrielle et tertiaire ont été hiérarchisés selon leur taille, leur localisation et leur destination spécifique.

La vocation logistique apparaît primordiale pour répondre aux besoins des entreprises, tels qu'ils avaient été relevés dans une importante étude régionale et multipartenariale diffusée en 1999. La promotion d'une logistique régionale tournée vers les besoins des activités de production locale y est apparue comme un axe fort. Sa mise en œuvre s'opérera dans des sites d'activités bien répartis sur le territoire alsacien. Ces parcs d'activités doivent être localisés sur des terrains proches des grands axes d'infrastructures, être bien desservis et doivent disposer de grands lots (5 à 10 ha). Pour la région proche de Strasbourg et hormis la plate-forme logistique existant au Port, les propositions à long terme apparaissent inexistantes. Il conviendrait que cette vocation logistique soit expressément assignée à des sites de la couronne strasbourgeoise.

Par ailleurs, il apparaît illusoire, en l'état actuel de la stratégie de développement de la SNCF, d'appuyer la localisation des sites de développement économique sur une desserte fer tellement coûteuse pour l'entreprise qu'elle sera inacceptable. Ces sites d'activités doivent également offrir aux salariés une desserte en transports en commun, ce qui ne semble pas partout assuré en dehors de l'agglomération strasbourgeoise. Dans ce cas, des plans de déplacements d'entreprises seront initiés à l'échelle du site, affirme le document.

Cette dernière observation donne l'occasion d'émettre une observation générale qui concerne la coordination des actions préconisées. Dès lors que la réalisation d'un objectif du SCOTERS implique un tiers (Etat ou collectivité par exemple), le document ne précise ni les modalités, ni le moment de son entrée en action. Ce silence est susceptible d'enlever toute crédibilité à la faisabilité de l'opération projetée.

Concernant l'évolution du **commerce**, la CCI souhaite que le Document d'Orientations Générales du SCOTERS confirme plus expressément au secteur de la distribution les vocations suivantes :

- renforcer la vie et l'attractivité des pôles urbains, des bourgs-centres et des centres-villes,
- jouer la complémentarité entre le centre-ville, les quartiers et la périphérie,
- prendre en considération :
  - l'évolution de la distribution (que ce soit en termes de surfaces de vente, de modernisation des points de vente, de nouveaux concepts),
  - la structure des ménages et leurs attentes vis-à-vis de la consommation,
  - les contraintes liées au territoire.

En parallèle, il est attendu des collectivités responsables qu'elles mettent tout en œuvre pour améliorer les infrastructures existantes, réaliser celles qui sont projetées ou nécessaires, dans le but de faciliter l'accessibilité et la desserte des pôles commerciaux notamment.



Il conviendrait donc de favoriser la restructuration ou le réaménagement des secteurs commerciaux existants en lien avec la mise en œuvre d'opérations tendant à améliorer leur desserte en transports en commun.

C'est ainsi que pour le secteur commercial de Mundolsheim / Lampertheim / Vendenheim, il y aurait lieu de ne pas négliger les évolutions souhaitables et possibles en matière de desserte ferroviaire grâce à l'aménagement de la voie Strasbourg-Paris, la mise en place du cadencement et la réhabilitation d'une voie ferroviaire actuellement désaffectée le long de cette même ligne.

Pour ce qui relève enfin du **logement**, le SCOTERS veut privilégier l'urbanisation qui favorise l'usage des transports en commun (TC) et contribue à alléger le nombre des déplacements en voiture individuelle. Cet objectif, auquel souscrivent les élus consulaires, ne peut ignorer les besoins des communes rurales éloignées des lignes de TC. Le développement résidentiel de ces communes doit répondre à l'attente notamment des salariés et des personnes à revenu modeste. Ceux-ci privilégient, pour des raisons économiques, de s'installer à proximité de leur famille ou dans des secteurs où le prix du foncier demeure accessible.

Ce sont là les observations principales de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin sur le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg tel qu'il a été arrêté par le Comité Syndical.

-----

Chambre de Métiers d'Alsace



Chambre de Métiers d'Alsace

SECTION DU BAS-RHIN

Nos réf. : S/BRO/DR

Syndicat Mixte pour le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg	
Courrier arrivé le :	- 8 JUIN 2005
Suite à donner :	<i>Inf. Président</i>

*+ dossier Eng-cte -  
Copie ADEUS*

**Monsieur Robert GROSSMANN**  
**Président du Syndicat Mixte pour le Schéma**  
**de Cohérence Territoriale de la Région de**  
**Strasbourg**

13 Rue du 22 Novembre  
67000 STRASBOURG

Schiltigheim, le 3 juin 2005

Monsieur le Président,

Par courrier du 11 avril dernier vous avez saisi pour consultation et avis la Chambre de Métiers d'Alsace sur le projet de Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg, conformément à l'article L 122-8 du Code de l'urbanisme.

Les Membres de la Section du Bas-Rhin de la Chambre de Métiers d'Alsace se sont réunis le 26 mai dernier pour examiner ce projet de SCOT.

Je tiens à vous remercier d'avoir bien voulu mettre à notre disposition Monsieur REVERDY qui a très utilement exposé les lignes directrices du Schéma.

Le Comité Directeur de la CMA, réuni le 1<sup>er</sup> juin a exprimé à l'unanimité l'avis de la CMA.

Cet avis comprend deux documents :

- l'avis synthétique lui-même
- une annexe partie intégrante de l'avis, qui détaille les remarques et propositions de la Chambre de Métiers d'Alsace sur les orientations du programme d'aménagement et de développement durable (PADD) et du document d'orientation général (DOG).

Vous en souhaitant bonne réception, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes meilleures salutations.

Le Président

Bernard STALTER

P.J. : Avis de la CMA

Annexe

Espace Européen de l'Entreprise  
30 avenue de l'Europe  
67300 SCHILTIGHEIM  
Siret 186 702 239 000 93  
IDENT. TVA : FR 17186702239  
Banque Populaire Strasbourg 17607/00001/01.21.0431.354/69

adresse postale :  
BP 10011 SCHILTIGHEIM  
67013 STRASBOURG CEDEX  
Tél. 03 88 19 79 79 - Fax 03 88 19 79 01  
E-mail : cma@cm-alsace.fr



## LE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE DE LA REGION DE STRASBOURG

### AVIS DE LA CHAMBRE DE METIERS D'ALSACE

*Vu le Code de l'Urbanisme,*

*Vu la saisine de Monsieur le Président du SCOTERS en date du 11 avril 2005,*

*Vu les documents du Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg, arrêté  
par le Comité Syndical du SCOTERS en date du 21 mars 2005, et comprenant :*

- le rapport de présentation,
- le Projet d'Aménagement et de Développement Durable,
- le Document d'Orientations Générales,

**CONSIDERANT :**

- l'importance et la place de l'artisanat dans l'activité économique au sein du périmètre du SCOTERS, et particulièrement les évolutions des divers secteurs de l'artisanat (augmentation globale du nombre des entreprises artisanales de +6.3 % sur 5 ans, mais diminution du nombre d'entreprises artisanales du secteur de l'alimentation et de la production),
- l'enjeu du maintien des activités artisanales dans le tissu urbain de la Ville de Strasbourg, des pôles urbains, des bourgs centres et des plus petites communes, tant pour assurer une proximité de service, qu'un lien social fort (notamment habitat/emploi), qu'une bonne répartition des activités et des emplois,
- la nécessité de faciliter l'implantation, la reprise ou le développement d'entreprises artisanales dans le périmètre du SCOTERS, et qu'à ce titre les activités artisanales ne peuvent être planifiées, mais nécessitent de la réactivité dans le cadre d'une politique de soutien aux activités économiques et artisanales en particulier, ce que le projet de SCOTERS semble permettre ; le renouvellement du tissu artisanal dans les prochaines années (34.6% des chefs d'entreprises ont plus de 50 ans) va aussi poser la question de la localisation de ces activités,
- l'absence, à ce jour d'un schéma départemental d'équipement commercial, et la nécessité de préciser les objectifs dans ce domaine pour fixer une ligne de conduite,

**LE COMITE DIRECTEUR DE LA CHAMBRE DE METIERS D'ALSACE,**

- émet un avis favorable aux choix d'aménagement et de développement figurant dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable, et exprimés selon les 3 axes :
  - conforter la métropole strasbourgeoise, cœur de la nouvelle Europe
  - veiller au développement équilibré de la région urbaine
  - préserver, développer et mettre en valeur les qualités du territoire.

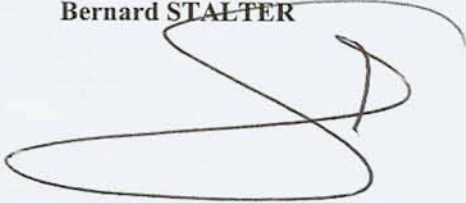
Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable et ses choix traduisent un réel projet de développement, compatible avec le respect des patrimoines et le l'environnement ; ils traduisent le parti pris d'un équilibre des activités avec la volonté de les favoriser là où existent des possibilités, ou des potentialités, pour assurer les déplacements des personnes. Ces choix, forts, amènent à identifier, par exemple, un potentiel de 1400 Ha pour les zones d'activités, et à mettre en objectif la réalisation de 4000 logements par an, mieux répartis, dont une part de logements intermédiaires.

Ces choix sont de nature à conforter les activités économiques, artisanales en particulier.

- émet un avis favorable aux 9 orientations du Document d'Orientations Générales,
- émet des remarques et propositions complémentaires, jointes en annexe, à propos des objectifs figurant dans le DOG, qu'elle souhaite voir confirmées ou reprises dans le document final qui sera approuvé par le Comité Syndical,
- souhaite que des indicateurs de suivi soient mis en place de sorte que les responsables de l'aménagement et du développement de la région de Strasbourg disposent d'un outil facilitant les évaluations et la mise en place des correctifs,
- souligne l'enjeu de la gestion des orientations et objectifs du SCOTERS qui nécessitent une forte concertation de tous les acteurs, et notamment des responsables des collectivités, des autorités organisatrices des transports, des acteurs économiques, et de tous les acteurs de l'aménagement et du développement de la région du SCOTERS, de sorte qu'il y ait cohérence entre les acteurs publics et cohérence avec les choix du SCOTERS.

Le Président de la Chambre de Métiers d'Alsace

Bernard STALTER

A large, stylized handwritten signature in dark ink, consisting of a large loop and a trailing flourish.



## LE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE DE LA REGION DE STRASBOURG

### Annexe à l'avis de la Chambre de Métiers d'Alsace

#### REMARQUES ET PROPOSITIONS DE LA CHAMBRE DE METIERS D'ALSACE

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) élabore une stratégie de développement et d'aménagement autour de 3 axes majeurs :

- conforter la métropole strasbourgeoise, cœur de la nouvelle Europe
- veiller au développement équilibré de la région urbaine
- préserver, développer et mettre en valeur les qualités du territoire.

Le PADD, qui définit une stratégie globale, est précisé par une série de 10 orientations qui constituent le Document d'Orientations Générales (DOG).

Dans le cadre de la consultation des « personnes publiques associées », la CMA a examiné ces objectifs à l'aune de l'artisanat, en tenant pleinement compte des intérêts généraux en vue d'un développement équilibré de la région de Strasbourg.

#### La place de l'artisanat dans le périmètre du SCOTERS

En préalable, il nous paraît essentiel d'insister sur quelques aspects concernant l'artisanat dans le périmètre du SCOTERS.

La place de l'artisanat mérite d'être bien identifiée en tant que secteur d'activité à part entière. La problématique générale de développement économique, ou du commerce, ou encore des zones d'activités ne traduit pas entièrement les préoccupations de l'artisanat dans cet espace. L'artisanat nécessite également des mesures plus ciblées pour s'inscrire de façon diversifiée et harmonieuse dans les espaces urbanisés.

**L'artisanat constitue un véritable enjeu pour le devenir de l'activité économique et de l'emploi dans cette zone géographique. En témoigne l'importance des entreprises concernées (6 166) et le poids de l'emploi direct (38 793) pour l'année 2004, ainsi qu'une évolution positive du nombre d'entreprises artisanales en 5 ans (+ 367 entreprises, soit + 6,3%).**

Cette place affirmée de l'artisanat dans l'économie de la zone SCOTERS mérite une attention forte dans les choix d'aménagement et de développement durable et les objectifs du document d'orientations générales. Rappelons que des changements profonds sont à l'œuvre : par exemple on constate dans le périmètre du SCOTERS une réduction du nombre d'entreprises artisanales dans le secteur de l'alimentation ou dans les activités artisanales de production. Plus encore, on observe que pour 34,6% des entreprises artisanales, les chefs d'entreprises ont plus de 50 ans, ce qui va poser la question du renouvellement de ces entreprises, mais aussi la question de la localisation future de ces activités.

Disséminé dans l'ensemble des espaces urbanisés du SCOTERS, l'artisanat contribue indéniablement au lien social, par la proximité du service produit et rendu, par la proximité des emplois, par la capacité de formation et d'intégration des jeunes, et bien sûr par la valeur ajoutée produite sur place par ces entreprises.

#### ***Les orientations du SCOTERS et la place de l'artisanat***

##### **Orientation 1 : améliorer l'organisation de l'espace**

La position européenne de Strasbourg doit être consolidée et renforcée. Cet objectif nécessite une meilleure structuration des activités dans l'espace ; il est aussi étroitement lié au renforcement des sites de développement métropolitains, à l'amélioration de l'accessibilité et des déplacements dans l'espace urbain et à un meilleur niveau d'équipement dans les bourgs centre. Ces éléments sont à la fois la condition du développement international de Strasbourg en tant que métropole européenne que la condition de l'attractivité de la région de Strasbourg pour ses habitants et ses acteurs économiques.

Le nouveau parc des expositions à Eckbolsheim retient toute notre attention : la CMA a depuis longtemps accompagné de nombreuses manifestations dont le hall de l'artisanat de la Foire Européenne. La CMA souhaite continuer à être associée aux réflexions à venir pour poursuivre le partenariat existant à ce jour. Un outil performant pour la promotion commerciale des activités est indispensable dans l'agglomération de Strasbourg.

La structuration des différents pôles urbains au sein du périmètre du SCOTERS doit intégrer les activités artisanales. Il est souhaitable que les communes de la première couronne de Strasbourg, tout comme les quartiers urbains, permettent aux entreprises artisanales ne générant pas de nuisances de se développer ou de se réimplanter dans leurs centres. Il est indispensable que les programmes de construction et d'aménagement urbain (y compris de voirie,...) tiennent compte des besoins des artisans.



Les bourgs centre comme d'ailleurs toutes les communes du SCOTERS se doivent aussi de prévoir la possibilité de désenclavement, en tant que de besoin, des entreprises artisanales notamment en permettant la mise à disposition de terrains dédiés à cet effet, dans le respect des grands principes d'aménagement du SCOTERS.

Le choix de mixer habitat et activités économiques est un axe de développement durable conforme aux principes de la Loi Solidarité et Renouvellement Urbain. Les artisans participent très largement à la vitalité des espaces urbains et des petites communes.

### **Orientation 2 : préserver le patrimoine naturel**

Les espaces naturels du SCOTERS font l'objet de prescriptions afin de maintenir leur valeur écologique, paysagère ou d'environnement vital tels que l'eau.

La sauvegarde et mise en valeur de Strasbourg et des formes urbaines traditionnelles rejoignent les préoccupations des professionnels compétents dans la restauration et la valorisation des patrimoines.

La préservation du patrimoine naturel, de l'environnement en général participe au cadre de vie et à l'attractivité d'un territoire.

### **Orientation 3 : équilibrer les espaces urbains et naturels**

La question foncière est devenue un élément vital pour le développement équilibré des espaces urbains et naturels. Le SCOTERS privilégie une gestion économe de l'espace, en donnant toute sa place à l'agriculture et en favorisant l'habitat intermédiaire.

La rareté et le coût du foncier seront de plus en plus un frein au développement d'activités artisanales dans l'espace du SCOTERS et dans l'agglomération strasbourgeoise en particulier. La mise en place d'un instrument public permettant d'anticiper une gestion foncière dans les espaces à vocation de développement ou de restructuration urbaine semble indispensable pour faciliter les opérations d'aménagement et pour garder une attractivité foncière pour les entreprises artisanales qui ne peuvent supporter des coûts immobiliers et/ou fonciers élevés et en hausse continue.

### **Orientation 4 : construire environ 4000 logements par an**

L'effort quantitatif se prolonge d'une volonté d'améliorer la qualité des logements et du cadre de vie. La CMA souligne la place des entreprises artisanales du bâtiment pour atteindre cet objectif : le recours à l'allotissement doit permettre à l'artisanat du bâtiment de se positionner et de contribuer à cet objectif.

La CMA note l'effort considérable que représente cet objectif de 4000 logements par an, nettement supérieur aux chiffres actuels.



### **Orientation 5 : l'urbanisation autour des transports collectifs**

Le SCOTERS met en avant le choix de promouvoir les transports en commun dans les politiques locales de déplacements et d'organiser la desserte de tous les pôles urbains par les transports en commun. Cela suppose une mobilisation des autorités organisatrices des transports à la hauteur de ce choix d'aménagement, afin d'en assurer la performance.

La CMA souligne, en plus de ces choix :

- qu'il reste indispensable de faciliter l'accès aux entreprises et le stationnement, notamment dans les centres urbanisés, tant pour les clients que pour les fournisseurs et les collaborateurs ; les aménagements urbains doivent tenir compte des besoins des artisans ;
- qu'il reste aussi indispensable de faciliter l'accès aux chantiers et le stationnement pour les entreprises du bâtiment, et l'accès aux clients notamment pour les entreprises de services (services aux entreprises et commerces, services aux particuliers,...).

Ces besoins, devraient être mentionnés dans le SCOTERS, et être intégrés dans les plans de déplacement urbains, dans les PLU et dans les projets d'aménagements de voirie.

Par ailleurs les entreprises artisanales, souvent de faible taille, souvent réparties de façon diffuse sur le territoire, ne peuvent que difficilement mettre en place des plans de mobilité d'entreprise. Enfin, la desserte des zones d'activités doit être améliorée, notamment par les transports en commun, y compris les zones artisanales.

La CMA souligne que la profession des taxis peut apporter une contribution supplémentaire, dans le cadre d'une politique à renforcer, au choix de favoriser la fluidité des flux et de limiter l'usage et le stationnement des véhicules individuels.

### **Orientation 6 : favoriser les activités économiques**

LA CMA note avec satisfaction que *« l'emploi doit être largement présent dans le tissu urbain constitué. Lorsque celui-ci est à dominante d'habitat, il ne doit pas exclure l'implantation d'activités et de services. »*. Elle demande qu'il soit fait explicitement mention d'entreprises artisanales, y compris de production, dès lors que leurs projets d'implantation ou de développement ne présentent pas de nuisances. Il importe que les documents d'urbanisme intègrent bien cet objectif.

La CMA relève également la volonté d'optimiser en priorité les zones d'activités existantes et la hiérarchisation des zones d'activités dans le SCOTERS : zones d'activités existantes à optimiser en priorité, sites de développement métropolitains, plateformes d'activités, nouvelles zones d'activités et petits sites à l'échelle de chaque commune. Elle souhaite tout particulièrement que l'accès des entreprises artisanales, notamment aux nouveaux sites de développement économique et aux petits sites à l'échelle des communes soit effectivement facilité et que l'équipement de ces zones soit de qualité, tant en matière de services (réseaux d'information à haut débit,...) que d'aménagements paysagers.

S'agissant de l'offre commerciale, le SCOTERS affirme la nécessité d'équilibrer les implantations, de les prioriser sur des secteurs bien desservis en transports en commun et de ne pas étendre les deux grandes zones de Mundolsheim/Lampertheim/Vendenheim au nord et Fegersheim au sud. La CMA considère que les deux premiers objectifs sont trop imprécis en l'absence d'un schéma départemental d'équipement commercial, qui, lui, devra être compatible avec les orientations du SCOTERS.

Aussi, des propositions complémentaires sont faites :

- parfaire l'attractivité commerciale de Strasbourg, et de son centre-ville, et rechercher un équilibre entre les différentes formes de commerce,
- contenir l'extension des zones commerciales périphériques aux sites urbanisés, tout en modernisant celles qui existent,
- privilégier le commerce du centre des bourgs centre, des communes ou des quartiers en évitant les galeries commerciales implantées en périphérie des zones déjà urbanisées,
- mailler les faubourgs et les bourgs centres en commerces de proximité, et maintenir une desserte commerciale des quartiers d'habitat social.

Le SCOTERS devrait mieux affirmer la nécessité d'un ralentissement des créations ou des extensions de grandes surfaces, d'autant que le territoire SCOTERS est très largement équipé, figurant notamment au palmarès des secteurs géographiques en sur-densification commerciale.

Enfin les opérations d'aménagement urbain devraient intégrer dans les programmations techniques les spécificités (pas de portes, espaces de stockage et de livraison,...) nécessaires à l'accueil d'entreprises artisanales et de commerces dans le tissu urbain.

#### **Orientation 7 : valoriser les paysages et les entrées de ville**

Une réflexion plus qualitative mériterait d'être engagée avec l'ensemble des acteurs qui aménagent et habillent l'entrée de nos villes.

Dans ce cadre, la CMA demande qu'une attention toute particulière soit portée à la qualité de l'aménagement et à la construction en zone commerciale et en zone artisanale.

Il importe que l'image de l'entreprise et de sa présence dans l'espace urbanisé soit valorisée et contribue ainsi à la qualité du cadre de vie.

#### **Orientation 8 : prévenir les risques**

La prévention des risques doit très largement être mise en œuvre par les industriels tout en sachant que les activités artisanales soumises à autorisation sont tout particulièrement suivies par les instances ad hoc.



La CMA rappelle que l'artisanat s'est mobilisé pour la maîtrise des déchets, notamment au travers des guides de bonnes pratiques ou des contrats de filière mis en place par les organisations professionnelles. Une politique de gestion des déchets est indispensable aux professionnels pour mettre en place des filières d'élimination opérationnelles.

### **Orientation 9 : les grands projets d'équipement**

L'accessibilité à la métropole notamment au travers du développement du réseau ferré à grande vitesse et les liaisons avec l'Allemagne sont clairement identifiés. Il en est de même pour le développement des transports en commun dans le périmètre du SCOTERS, par exemple avec le tram-train et le TRG.

Les infrastructures routières sont bien identifiées, et figurent au SCOTERS. Il importe de pouvoir mettre en œuvre dans un délai rapide ces différents équipements structurant, aux fins

- de fluidifier le trafic de transit autoroutier nord-sud avec la réalisation du Grand Contournement Ouest,
- de répondre aux besoins de circulation entre les communes et quartiers de la couronne ouest de l'agglomération de Strasbourg (VLIO,...),
- et de boucler les dessertes routières au sud de l'agglomération vers l'Allemagne et vers le secteur du Port du Rhin.

L'ensemble de ces projets ferroviaires, de transports en commun et routiers nécessite une mobilisation financière importante qui suppose une coordination à long terme des partenaires publics ou privés.

### **Conclusion :**

La Chambre de Métiers d'Alsace insiste sur l'enjeu d'inscrire les entreprises artisanales (la 1<sup>o</sup> entreprise de France) en harmonie dans le tissu existant, et il importe que les documents stratégiques tels que le SCOTERS et les documents d'urbanisme tels que les PLU intègrent bien cet objectif. Favoriser l'artisanat de service et de production doit être un objectif important du SCOTERS.

« L'artisanat a besoin des habitants, les habitants ont besoin de l'artisanat ».

*Le président de la CMA*

**Bernard STALTER**





## **Avis des E.P.C.I. voisins**

Syndicat mixte du Piémont des Vosges



**SYNDICAT MIXTE**  
**du Piémont des Vosges**

DEPARTEMENT DU BAS-RHIN - Arrondissement de Sélestat-Erstein

**Extrait du Procès Verbal du  
Bureau Syndical du 8 juin 2005  
Au siège du Syndicat Mixte**

**Etaient Présents :**

Alfred BECKER, Vice-président  
Jean-Paul BELLER, Vice-président  
Guy ERB, Vice-président  
Michel STOCKER, Vice-président  
Gérard ZIPPERT, Vice-président

Syndicat Mixte pour le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg	
Courrier arrivée le :	30 JUIN 2005
Suite à donner :	<i>info Président + EP +</i>

**Autres personnes présentes :**

Marie-Claude LEMMEL, Directrice du Syndicat Mixte

**Etaient absents et excusés :**

Bernard FISCHER, Président  
Alphonse KOENIG, Vice-président  
Gilbert SCHOLLY, Vice-président

Le quorum étant atteint Monsieur BECKER, Président de séance ouvre la séance du Bureau Syndical.

---

**Décision du Bureau Syndical N°3-2005 : Avis sur le projet de Scot arrêté par le Syndicat Mixte pour la région de Strasbourg**

Par délibération du 21 mars 2005, le Comité Syndical du SCOTERS a arrêté le projet d'élaboration de son schéma de cohérence territoriale. Le Syndicat Mixte du Piémont des Vosges a été saisi le 11 avril 2005 par le S.M. pour le Scoters pour donner un avis sur le Scot arrêté le 21 mars 2005.

Au vu des éléments précités, le bureau syndical doit se prononcer sur les incidences du schéma de Strasbourg sur le Scot du Piémont des Vosges.

Vu le code de l'urbanisme et ses articles L. 121-1 et suivants,  
Vu le code de l'urbanisme et ses articles R. 121-1 et suivants,  
Vu le code de l'urbanisme et ses articles L. 122-1 et suivants,  
Vu le code de l'urbanisme et ses articles R. 122-1 et suivants,  
Vu l'article L.122-8 du code de l'urbanisme,

Le Bureau Syndical  
Après vote à main levée,



**DECIDE à l'unanimité,**

D'émettre un avis globalement favorable au projet de schéma de cohérence territoriale de la Région de Strasbourg comprenant les réserves suivantes :

- le Chapitre 6 relatif à la localisation préférentielle des activités économiques prévoit la réalisation d'une plate-forme à Kogenheim (mesure N°1b). Ce projet dont la superficie maximale n'est pas précisée (alors qu'elle l'est pour les nouveaux sites de développement économique) vient directement concurrencer le projet de Plate-forme départementale porté par dix Communautés de Communes du Sud Bas-Rhin, dont la C.C. de Benfeld et environs et ne peut de ce fait pas être entériné par les élus du Scot du Piémont des Vosges, d'autant plus qu'il est question page 35 d'un autre site de développement sur la C.C. de Benfeld et environs dont la localisation reste à préciser. La multiplication des zones d'activités dans ce secteur ne répond pas à l'objectif d'utilisation économe de l'espace fixé par l'article L 121-1 du code de l'urbanisme.

- si la création d'une liaison routière Piémont des Vosges – région de Lahr en lien avec réalisation d'un nouveau pont sur le Rhin (Chapitre 10, mesure N°3) est également prévue par le Scot du Piémont des Vosges, l'indication de tracés éventuels paraît prématurée puisque aucune étude ne permet à ce jour de préciser la nature de la voie qui doit de surcroît intégrer des mesures de protection appropriée du milieu naturel dans la traversée du Bruch de l'Andlau. Il convient à cet égard de préciser que le Conseil Général prévoit de réaliser une étude d'opportunité d'une telle liaison avec franchissement du Rhin entre le Pont Pflimlin et Marckolsheim. Toute indication de tracé est donc prématurée.

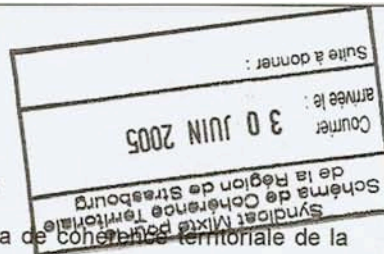
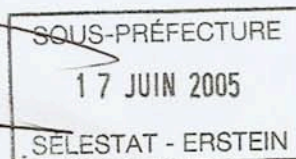
Par ailleurs le Comité Syndical du S.M.P.V. :

- informe le Scoters que les habitants du Piémont des Vosges sont enquis de la tenue de démarches similaires à celle du Scot Piémont des Vosges par les territoires voisins, de sorte à ce qu'il y ait une cohérence entre les politiques publiques en matière d'urbanisme à une échelle plus vaste ;
- adhère à la proposition de mise en place d'une stratégie foncière en milieu urbain qui devrait se faire à une échelle supérieure et éventuellement à celle du département (Chapitre 1, mesure N°9) ;
- demande que le projet d'armature urbaine inscrite dans le P.A.D.D. du Scot du Piémont des Vosges soit pris en compte par le Scoters et que la ville de Rosheim figure de ce fait sur la carte de « l'armature urbaine de la métropole à organiser » en page 11 ;
- constate une bonne continuité entre les corridors écologiques repérés dans le Scot du Piémont et débouchant sur le périmètre du Scoters (Chapitre 2, mesure N°2) ;
- regrette qu'aucune indication ne soit donnée pour évaluer les surfaces urbanisables nécessaires à la réalisation des 40 000 logements et répondant à la volonté d'une gestion économe de l'espace (Chapitre 3, mesure N°1) ;
- approuve l'énoncé de la mesure N°3 du Chapitre 5 qui indique que le réseau maillé de transport en commun desservira également les villes moyennes situées à l'extérieur de l'aire du Scoters et notamment la ville moyenne d'Obernai et le bourg centre de Barr ;
- demande que le maintien du tronçon de la R.N. 422 entre Innenheim et Blaesheim ayant pour objet de permettre la desserte locale entre ces deux communes soit inscrit dans le Scoters.

Pour extrait conforme  
OBERNAI, le 15 juin 2005



Le Vice-Président  
Alfred BECKER



Syndicat mixte pour le SCOT  
de la Région de Saverne





Syndicat Mixte pour le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg	
Courrier arrivée le :	- 1 JUIN 2005
Suite à donner :	info Président + dossier E.P.

REÇU LE :
24 MAI 2005
A LA SOUS-PRÉFECTURE DE SAVERNE

*Copie AGES* DEPARTEMENT DU BAS-RHIN  
Arrondissement de Saverne

Extrait du Procès-verbal des Délibérations du Comité Syndical  
Séance du 11 mai 2005

Affiché le : **19 MAI 2005** Nombre de conseillers élus : 25

Transmis à l'autorité  
chargée du contrôle de  
légalité le **24 MAI 2005** Nombre de conseillers en exercice : 25  
Nombre de conseillers présents à la séance : 16

Parvenu à cette autorité le : **24 MAI 2005** **Etaient présents** sous la présidence de M. le Président Thierry CARBIENER

Les Conseillers : M. Bernard BRUMBTER, M. Daniel BASTIAN, M. Patrick MICHEL, M. Edmond MAHLER, M<sup>me</sup> Danielle BUCHI, M<sup>me</sup> Sylvie REICHERT, M<sup>me</sup> Michèle JOECKLE, M. Serge SPONY, M. Marc MERTZ, M. Paul FEIDT, M. Jean-Charles ERNST, M. Daniel ACKER, M. Pierre GEIST, M. Dominique KLEIN, M<sup>me</sup> Evelyne LOEW.

Pour extrait conforme le :

**24 MAI 2005**

Le Président



Thierry CARBIENER

**Etaient excusés**: M. Pierre KAETZEL, M. Hugues DANNER, M. Jean-Paul WANTZ, M. Henri WOLFF, M. Georges LEONHART, M. Jean REICHERT, M. Joseph OSTERMANN, M. Jean-Claude WEIL, M. Jacques OSTERMANN, M. Alain KOEHLER.

**Assistaient en outre à la séance :**

M<sup>lle</sup> MACH, Directrice du SCOT  
M. Jérôme CHAMPRES, DDE de Strasbourg  
M. Vincent JUNG, DDE subdivision de Saverne

==\*==\*==\*==\*

#### Délibération N°7/2005 : Avis sur le projet du SCOTERS

Rapport présenté par M. Thierry CARBIENER

Par délibération du 21 mars 2005, le Comité Syndical du SCOTERS a arrêté le projet d'élaboration de son schéma de cohérence territoriale.

L'article L.122-9 du code de l'urbanisme prescrit que le projet de schéma est arrêté par délibération de l'établissement public puis transmis pour avis notamment aux établissements

La correspondance est à adresser impersonnellement à :  
Monsieur le Président du SCOT de la Région de Saverne ♦ 16, rue du Zornhoff, MEEF - 67700 SAVERNE  
☎ Tél. 03 88 91 68 46 / ☎ Fax. 03 88 91 69 61 ♦ E-mail : geraldine.mach@laposte.net



publics de coopération intercommunale voisins compétents en matière d'urbanisme. Le Comité syndical du SCoT de la Région de Saverne est amené à se prononcer sur le projet de schéma de SCoT de la Région de Strasbourg.

Les objectifs généraux exprimés par le Syndicat mixte sont les suivants :

- Conforter la métropole strasbourgeoise, cœur de la nouvelle Europe
- Veiller au développement équilibré de la région urbaine
- Préserver, développer et mettre en valeur les qualités du territoire

Le document d'orientation du SCOTERS respecte les orientations édictées dans l'article R.122-3 du code de l'urbanisme.

Les 10 principales orientations sont les suivantes :

**1-S'agissant de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés :**

- Développer la métropole strasbourgeoise, cœur de la Nouvelle Europe, en développant l'axe parc de l'Etoile-Khel pour y recevoir des activités métropolitaines et en confortant les sites de développement métropolitains ;
- Structurer l'espace métropolitain, en développant les différents pôles urbains constituant l'espace métropolitain et de nouveaux secteurs de services et d'emplois au sein des pôles urbains de la première couronne strasbourgeoise ;
- Accueillir des équipements et des services dans les bourgs centres : Benfeld, Brumath, Erstein, Gerstheim, Hochfelden, Hoerdt, Marlenheim, Rhinau, Truchtersheim, dont ceux qui sont soulignés doivent prévoir dans leur document d'urbanisme une réserve de terrains suffisante pour l'implantation d'équipements et de services supplémentaires ;
- Développer l'urbanisation à dominante d'habitat dans les secteurs desservis par les transports en commun, les communes qui ne sont ni en première couronne de l'agglomération strasbourgeoise ni bourg centre, doivent organiser le développement de l'habitat en fonction des niveaux de desserte par les transports en commun (réseau ferré, transport routier guidé, réseau de tramway, bus/car assurant un service régulier et fréquent aux heures de pointe soit 10 à 15 minutes d'écart entre deux véhicules) ;
- Adapter le niveau de service aux besoins locaux, dans les pôles urbains en réservant dans les documents d'urbanisme des superficies correspondant à la réalisation d'équipements et de services de proximité nécessaires à la population et privilégiant les espaces déjà desservis par les transports en commun ; en dehors des pôles urbains et des bourgs centres, l'implantation est admise sous conditions ;
- Localiser les grands équipements de loisirs à l'intérieur des pôles urbains ;
- Favoriser le renouvellement urbain, avec la réhabilitation des quartiers anciens, la reconquête des friches urbaines et la construction des « dents creuses » en respectant l'identité des communes et bourgs et en inscrivant les extensions dans un cadre d'urbanisation maîtrisée ; ce développement devra intégrer les équipements nécessaires au cadre de vie des habitants ;
- Veiller à la qualité des aménagements (supérieurs à 5000m<sup>2</sup>) ;
- Mettre en place une stratégie foncière en milieu urbain à l'échelle de la région de Strasbourg, les communes membres du syndicat mixte du SCOTERS doivent articuler leur politique foncière avec celles, actuelles ou à venir, du département du Bas-Rhin, de la Région Alsace et de l'Etat.



La commune de Wasselonne est cartographiée comme un pôle urbain hors périmètre du SCOTERS.

## **2-S'agissant des espaces et sites naturels ou urbains à protéger :**

- Les sites naturels à protéger ou à valoriser pour leur valeur intrinsèque tels que les milieux écologiques majeurs (des réserves naturelles existantes ou en projet, des forêts de protection et des arrêtés de protection de biotope) ; les massifs forestiers devront être préservés en fonction de leur valeur écologique ; les paysages remarquables ; les axes majeurs environnementaux multiples qui regroupent des enjeux de gestion des risques d'inondation et/ou de protection de la ressource en eau potable ; les zones écologiques ou paysagères sensibles de coteaux viticoles, notamment, sur lesquelles aucune nouvelle zone d'activité ne doit être autorisée ;
- Les espaces naturels à préserver pour garantir les équilibres écologiques : en maintenant ou en créant des corridors écologiques, des zones naturelles « tampon » (espaces agricoles, ludiques ou sportifs) entre les parties urbanisées des communes et plus particulièrement celles de la deuxième couronne de l'agglomération strasbourgeoise ; les lisières des massifs forestiers doivent être protégées par des servitudes de recul inconstructible et instauration de zone « tampon » non constructible et reconverties en espaces agricoles ou récréatives compatibles avec leur rôle écologique de lisière ; en préservant les espèces patrimoniales dont la survie est menacée (grand hamster, crapaud) ;
- Les espaces naturels à préserver pour maintenir le fonctionnement écologique des cours d'eau ;
- Les espaces agricoles à préserver : pérenniser et privilégier une agriculture diversifiée et de qualité, respectueuse de l'environnement ; les espaces agricoles les plus fertiles et les espaces viticoles seront préservés en limitant les extensions urbaines, en protégeant les coteaux viticoles de toute construction y compris le logement des exploitants, en confortant enfin les espaces agricoles liés aux cultures spéciales et à l'élevage ;
- Les espaces urbains à préserver par le biais du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) de Strasbourg qui vise la conservation du secteur sauvegardé dans son ensemble et des éléments ponctuels ; les documents d'urbanisme pourront identifier des secteurs représentatifs d'une urbanisation traditionnelle, groupée et dense où les extensions, les constructions en limite séparative et en limite du domaine public pourront être privilégiées.

Le Kronthal et les coteaux vignobles sont cartographiés comme des enjeux ponctuels à préserver.

## **3-S'agissant des grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels, agricoles et forestiers :**

- De manière globale, assurer une gestion économe de l'espace, en modérant la transformation des espaces naturels, agricoles et/ou forestiers en espaces urbanisés ;
- Augmenter l'offre en habitat intermédiaire, dans les villages, à l'exception des bourgs centres, les extensions urbaines en dehors des espaces urbanisés seront limitées en terme de surface foncière consommée ; l'habitat intermédiaire (maisons accolées, individuelles superposées) permettra en outre de marier l'habitat collectif et individuel, de petits collectifs intégrés dans le tissu urbain (villa urbaine, maison de ville ou de village) ou de plateformes mixtes (fermes restaurées) qui auront une volumétrie proche des habitats existants ; les opérations d'aménagement d'habitat individuel dépassant 12 logements doivent comporter un minimum de 25% de logement intermédiaire. Dans les secteurs où



l'habitat individuel est majoritaire et qui sont bien desservis par les transports en commun, l'habitat intermédiaire doit être privilégié ;

- Intégrer la préservation des zones inondables dans le développement de l'espace urbain ou aggloméré ;
- Intégrer la dimension économique de l'agriculture dans le développement des espaces urbanisés en rétablissant les circulations agricoles à l'occasion de la réalisation ou du réaménagement d'infrastructures ; en prévoyant des secteurs agricoles constructibles afin de garantir aux agriculteurs des conditions d'exploitation satisfaisantes, implantation ou extension d'activités agro-touristiques.

#### **4-S'agissant des objectifs relatifs à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux :**

- Développer un habitat diversifié, répondant aux besoins de la population et oeuvrer en faveur d'une meilleure articulation entre parc privé et parc public ;
- Répartir les nouveaux logements dans la région de Strasbourg, conformément aux orientations d'organisation de l'espace ; le PADD prévoit la construction de 40 000 nouveaux logements entre 2005 et 2015, 9 000 sur le ban communal de Strasbourg ; 18 000 sur la communauté urbaine de Strasbourg, hors Strasbourg ; et 13 000 logements sur le reste du territoire en portant un effort particulier dans les bourgs centres et les villages bien desservis par les transports en commun ;
- Mieux répartir le logement aidé dans les communes desservies par les transports en commun et le diffuser dans le tissu urbain pour éviter une concentration massive ; une offre supplémentaire de 8000 logements locatifs aidés doit être mise en place dans la région de Strasbourg entre 2005 et 2015.

#### **5-S'agissant des objectifs relatifs à la cohérence entre l'urbanisation et la desserte en transports collectifs :**

- Promouvoir la desserte par les transports en commun dans les politiques locales de déplacements ;
- Organiser la desserte de tous les pôles urbains par les transports en commun ; la fréquence des trains sera augmentée, les horaires seront progressivement cadencés avec une desserte à heure fixe et toutes les heures et toutes les ½ heures aux heures de pointe ; de nouveaux services en « site propres » seront développés, le réseau de tramway sera étendu ;
- Mailler le réseau et favoriser l'intermodalité ; les gares devront être accessibles par tous les modes de déplacement ;
- Articuler l'urbanisation (habitat et services à la population) avec la desserte par les transports en commun ;
- Limiter l'usage de la voiture pour les déplacements domicile-travail en facilitant les accès et les parkings sécurisés pour les deux-roues, en mettant en place des plans de mobilité entreprise et en incitant au co-voiturage et au transport à la demande ; les aménagements du réseau routier ne doivent pas conduire à augmenter la performance de la desserte radiale globale vers l'agglomération strasbourgeoise (cas du Grand Contournement Ouest).

#### **6-S'agissant des objectifs relatifs à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces et des autres activités économiques :**

- Identifier les sites d'accueil d'activités : l'équipement du territoire s'appuie sur une sélection de sites d'accueil d'activités, traduits dans les documents d'urbanisme sous forme de zones à dominante d'activités à court, moyen ou long terme. 4 sites de développement restent à localiser avec notamment un site sur la communauté de communes de la Porte du Vignoble ou la Communauté de communes du Kehlbach ;



- Orienter l'implantation des sites générateurs de transport de marchandises importants : l'implantation de nouvelles zones logistiques doit répondre avant tout aux besoins des entreprises implantées sur le territoire, existantes et à venir ;
- Permettre l'implantation des grandes installations d'intérêt collectif (traitement des effluents et des déchets, production d'eau potable, production d'énergies renouvelables,...) en dehors des sites d'activités précédemment définis, quelle que soit leur emprise. Elles devront se situer en dehors des zones de contrainte environnementale forte, sauf si elles sont liées à l'exploitation d'une ressource naturelle sensible (captage d'eau potable par exemple) ;
- Localiser les activités commerciales en favorisant une offre commerciale équilibrée, les grandes zones commerciales, les grandes surfaces commerciales et ensembles commerciaux doivent être implantés, soit dans les zones agglomérées, soit dans les secteurs bien desservis par les transports en commun. Les secteurs de Mundolsheim/Lampertheim/Vendenheim et de Fegersheim ne doivent pas être étendus ; les nouveaux ensembles commerciaux et les commerces, dont la surface de vente est supérieure à 6000m<sup>2</sup>, doivent être exclusivement implantés dans les pôles urbains de l'agglomération strasbourgeoise ou dans les bourgs centres ; les autres activités commerciales soumises à autorisation au titre de la législation relative à l'urbanisme commercial, doivent être implantées en priorité dans les zones agglomérées et les secteurs bien desservis par les transports en commun.

#### **7-S'agissant des objectifs relatifs à la protection des paysages et à la mise en valeur des entrées de ville :**

- Garantir la qualité paysagère et bâtie des entrées de ville pour donner une image forte, claire et plaisante de la ville ; toutes les entrées d'agglomération doivent bénéficier d'un traitement de qualité, en particulier le long des axes majeurs pénétrant dans l'espace métropolitain ;
- Préserver les axes paysagers avec un schéma de principe des corridors écologiques pour lequel des prescriptions sont définies permet de garantir les qualités paysagères du territoire ;
- Préserver les lignes de crêtes, les documents d'urbanisme devront définir des règles d'implantation et de hauteur pour assurer l'intégration paysagère des constructions ;
- Garantir la lisibilité du réseau hydrographique, les documents d'urbanisme devront prendre en compte cette orientation ; une continuité végétale doit être maintenue le long des rives, les nouvelles constructions doivent respecter une marge de recul adaptée ; les accès du public aux cours d'eau doivent être aménagés ;
- Maintenir ou constituer une ceinture paysagère d'agglomération ; les documents d'urbanisme doivent garantir le maintien et/ou permettre le rétablissement d'une ceinture paysagère d'agglomération à vocation agricole ou récréative, les bâtiments agricoles ou habitations des exploitants doivent être insérés harmonieusement dans le paysage. Les gîtes ruraux doivent être implantés à proximité des exploitations agricoles.

#### **8-S'agissant des objectifs relatifs à la prévention des risques :**

- Prévenir les risques naturels dans la construction des infrastructures de transport, dans l'aménagement des zones inondables en milieu urbanisé, notamment dans les zones inondables par remontée de nappe dans lesquelles l'urbanisation est admise sans restriction autre que celles édictées par le SDAGE<sup>1</sup>, les SAGE<sup>2</sup> et les PPRI<sup>3</sup> ; dans les zones inondables par submersion en minimisant les risques pour les personnes, et sans aggraver les crues en amont



et en aval et permettre leurs champs d'expansion ; dans les secteurs touchés par les mouvements de terrain dans lesquels les projets d'aménagement devront prendre en compte la morphologie des terrains ;

- Prévenir les risques technologiques en limitant l'exposition des populations aux activités nouvelles (installations SEVESO, silos, unités de réfrigération à l'ammoniac, chaufferies de très grande capacité,...), elles 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 ;
- Prévenir les risques pour la santé publique sur la qualité de l'eau, de l'air, des nuisances sonores et des traitements des déchets

1 : Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux

2 : Schéma d'aménagement et de gestion des eaux

3 : Plan de prévention des risques

### **9-S'agissant des conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs :**

L'objectif est de construire des logements, équipements, services et locaux d'activités tertiaires en priorité à proximité des stations de transports en commun (gares SNCF, stations du Transport routier guidé, stations de tramway, arrêts de transports s'ils sont régulièrement et suffisamment desservis au cours de la journée et donnent un accès rapide à l'espace métropolitain). A cette fin, les documents d'urbanisme doivent prévoir, dans les secteurs les plus proches de la station, une densité d'occupation plus élevée que sur le reste du ban communal. Une offre accessible et adaptée aux populations modestes doit être ménagée dans les quartiers proches des gares, ainsi que des stations de transports en commun en site propre. Une diversité de logements doit être créée ou maintenue dans ces quartiers en intégrant des programmes de collectifs, logements locatifs, notamment sociaux.

### **10-S'agissant des grands projets d'équipement et de services nécessaires à la mise en œuvre du schéma :**

- Les projets nécessaires pour améliorer l'accessibilité externe de la métropole ; l'accueil du TGV Est-Européen et du TGV Rhin-Rhône et l'ICE, la construction du 2<sup>ème</sup> tablier sur le pont ferré sur le Rhin entre Strasbourg et Kehl pour permettre le passage de l'ICE et du TGV, l'aéroport d'Entzheim raccordé par liaison cadencée ferrée à un ou plusieurs points d'arrêts stratégiques de l'agglomération strasbourgeoise, la gare d'Entzheim sera rapprochée de l'aéroport et une liaison piétonne efficace et confortable sera créée avec le hall de l'aéroport, l'accès à l'aéroport sera facilité depuis l'ensemble de la Région strasbourgeoise.
- Les projets nécessaires pour développer le réseau ferré et les transports en commun en site propre ; avec le TRG (Transport Routier Guidé) desservira l'ouest de Strasbourg et les communes entre Eckbolsheim et Marlenheim ainsi que Wasselonne ; le réseau de tramway sera étendu dans l'espace métropolitain, à long terme un réseau de transport en commun en site propre sera créé en limite ouest de la première couronne et interconnectée avec les grandes lignes des transports radiales (train, TRG, tramway) ; des lignes de transport en commun devront être créées à moyen terme vers les bourgs centres au nord (Hoenheim et Gries) au sud-est (Gerstheim et le Ried) à l'ouest (Eckbolsheim à Truchtersheim) ;
- Les projets routiers nécessaires au développement de la région de Strasbourg et notamment ; le GCO (Grand Contournement Ouest) à l'ouest de Strasbourg qui ne s'accompagnera d'aucune augmentation de capacité et de performance de la desserte rapide de l'ouest de la région de Strasbourg (Marlenheim et environs, Ackerland et Kochersberg) pour assurer au mieux son rôle de transit et de desserte ; le nombre d'échangeurs du GCO sera limité à deux avec notamment celui de la RN4 qui améliorera le desserte de l'ouest de la région de Strasbourg,



à Marlenheim, bourg centre de l'agglomération strasbourgeoise et les communes proches de la RN4 ; la création d'une nouvelle voie en limite ouest de l'agglomération de Strasbourg : VLIO (Voie de liaison intercommunale ouest) permettra la liaison entre les pôles urbains de l'agglomération. ; la nouvelle liaison créée entre l'A4 et Bouxwiller afin de répondre aux problèmes de sécurité et de nuisance constatés notamment sur les communes de Bossendorf et Lixhausen sur la RD7 ; l'amélioration de la desserte routière de l'aéroport (RD221 et échangeur GCO de Duttlenheim) ;

- La création d'un nouveau centre de stockage de déchets ultimes en plus de Hochfelden et Weibruch dont la localisation sera choisie en priorité dans une grande zone d'activité et en fonction des contraintes hydrologiques et géologiques, des critères d'accessibilité de transport si possible (fer/fluviail), et un bilan environnemental global positif ;
- La création de nouveaux captages pour l'eau potable (à Marlenheim)

Au vu des éléments précités, le Comité syndical doit se prononcer sur les incidences du schéma de Strasbourg sur le SCoT de la Région de Saverne.

### **DECISION**

Vu le code de l'urbanisme et ses articles L. 121-1 et suivants,  
Vu le code de l'urbanisme et ses articles R. 121-1 et suivants,  
Vu le code de l'urbanisme et ses articles L. 122-1 et suivants,  
Vu le code de l'urbanisme et ses articles R. 122-1 et suivants,  
Vu l'article L.122-9 du code de l'urbanisme,

Considérant que le SCoT de la Région de Saverne n'est pas encore assez avancé pour évaluer les incidences directes du SCOTERS sur le territoire de Saverne mais étant conscient de certains impacts direct sur le territoire du SCoT de Saverne,

Le Comité Syndical

Sur proposition du rapporteur,

A l'unanimité,

- Emet un avis réservé au projet de schéma de cohérence territoriale de la Région de Strasbourg, sur les points suivants :
  - **S'agissant de l'organisation de l'espace**, l'accroissement de la mobilité et la pression foncière strasbourgeoise entraîne un phénomène de périurbanisation qui dépasse l'agglomération strasbourgeoise et atteint désormais le territoire du SCoT de la Région de Saverne. Par ailleurs, l'arrivée de la grande vitesse, le développement des transports en commun et la réalisation du GCO vont accentuer ce phénomène et provoquer une augmentation forte des prix du foncier. Les représentants politiques du SCoT de la région de Saverne souhaitent mener une politique foncière conjointement avec les élus des SCoT limitrophes pour répondre au mieux à l'accroissement de la population et à l'évolution des besoins en logement en assurant une répartition harmonieuse sur les territoires.
  - **S'agissant des objectifs relatifs aux sites d'accueil d'activité**, l'équipement du territoire s'appuie sur une sélection de plusieurs sites cartographiés (Schwindratzheim, Ittenheim, Wiwersheim notamment) et dont quatre restent encore à localiser. Ces sites de développement économique ont une taille limitée à une vingtaine d'hectares et peuvent être étendus à



soixante hectares maximum dès lors qu'ils sont desservis par les transports en commun. Un site est programmé sur le ban intercommunal de la Porte du Vignoble ou des Villages du Kehlbach à proximité des futures zones d'activités de la communauté de communes des Coteaux de la Mossig inscrite dans le périmètre du SCoT de la Région de Saverne et suscite quelques inquiétudes de la part des représentants politiques qui y voient une concurrence accrue autour d'une organisation des territoires limitrophes mal concertée.

- **S'agissant des localisations des activités commerciales**, les choix d'implantation des nouveaux ensembles commerciaux dont la surface de vente est supérieure à 6 000 m<sup>2</sup> se feront, d'après le document d'orientations générales, dans les pôles urbains de l'agglomération strasbourgeoise ou dans les bourgs centres de Truchtersheim, Hochfelden et Marlenheim notamment, une agglomération déjà fortement équipée en grandes et moyennes surfaces; les effets de l'implantation de ces nouveaux ensembles se feront sentir sur le territoire du SCoT de la Région de Saverne qui est déjà tiraillé entre les pôles commerciaux de Vendenheim-Mundolsheim, de HautePierre et de Haguenau (pour le SCoT de l'Alsace du Nord) et en sera d'autant plus affaibli; les représentants politiques du SCoT de la Région de Saverne craignent un risque de saturation rapide sur leur territoire, dans un climat concurrentiel décisif, en « matraquant » au passage les installations existantes avec un effondrement de l'équipement commercial local ; un effort de concertation et de coordination semble donc nécessaire dans cette thématique pour une articulation des pôles commerciaux des autres territoires de SCoT.
  - **S'agissant des grands projets d'équipements et de services nécessaires à la mise en œuvre du schéma**, le nouveau centre de stockage des déchets ultimes pourrait se situer, d'après les documents cartographiques, à proximité du territoire du SCoT de la Région de Saverne, dans le triangle Marlenheim-Hochfelden-Truchtersheim.
- Propose de trouver des réponses au travers d'une démarche inter-SCoT en l'absence d'adéquation entre périmètres de SCoT et réalités fonctionnelles et sociales des territoires.

Communauté de communes  
du Canton de Rosheim





COMMUNAUTÉ DE  
COMMUNES  
DU CANTON  
DE ROSHEIM

Tél : 03 88 50 47 16

Fax : 03 88 49 23 07

E-MAIL : courrier@ccc-r.com

Syndicat Mixte pour le  
Schéma de Cohérence Territoriale  
de la Région de Strasbourg

Courrier  
arrivé le : 21 JUIL. 2005

Suite à donner :

DEPARTEMENT DU BAS-RHIN

ARRONDISSEMENT DE MOLSHEIM

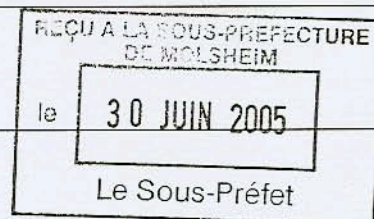
Extrait du Registre des Délibérations du  
Conseil de la Communauté de Communes du Canton de ROSHEIM

Séance Extraordinaire du 28 juin 2005 à 19 h 30

Sous la Présidence de Monsieur Guy ERB

Nombre de Conseillers Elus : 39

<u>Nombre de Conseillers Titulaires Présents :</u> 16	J.-P. BELLER, B. MODRY, J.-P. SCHLEPP, A. RIEFFEL, M. GARSTECKI, Ph. MEYER, F. PORTE, Y. BERNON, J.- P. EPP, R. SCHLEISS, D. DEGRIMA, G. DURRENBACH, P. DUFFNER, R. FISCHER, N. RAKOTOMALALA, Ch. SCHREIBER.
<u>Nombre de Conseillers Suppléants avec voix délibérative Présents :</u> 1	M. DOS SANTOS.
<u>Nombre de Conseillers Suppléants sans voix délibérative Présents :</u> 0	
<u>Membres Absents Excusés :</u> 21	J.-J. SOMMER (procuration à J-P BELLER), P. AUBRY, T. REMINIAC, N. FRIEDERICH, Ch. ULMER, Ch. MARDILLY, A. GITZ, Ph. KUNTZMANN, Ph. HIMBER, R. BECKER, S. EBER (procuration à G.ERB), Ch. FRIEDRICH, R. HARTZ, A. BOHN, F.SCHREIBER, C. DEYBACH, A. SCHREIBER, J. STEGEER, Ph. WANTZ, J. ALGRAIN (procuration à Ch SCHREIBER), L. MICHEL.



**N°37/05 : Projet de SCOT élaboré par le Syndicat Mixte pour la Région de Strasbourg :  
avis à donner.**

Monsieur le Président informe les membres présents que par délibération du 21 mars 2005, le comité syndical du SCOTERS a arrêté le projet de son schéma de cohérence territoriale. La Communauté de Communes du Canton de Rosheim a été saisie pour avis le 11 avril dernier.

**ENTENDU** l'exposé de Monsieur le Président ;

**VU** les dispositions des articles du Code de l'Urbanisme, notamment les articles L. 121-1 et L. 122-1 et suivants ;



**CONSIDERANT** l'avis globalement favorable du Syndicat mixte du Piémont des Vosges au projet de schéma de cohérence territoriale de la Région de Strasbourg, rendu par délibération N°3-2005, lequel faisant état néanmoins des réserves suivantes :

< - le Chapitre 6 relatif à la localisation préférentielle des activités économiques prévoit la réalisation d'une plate-forme à Kogenheim (mesure N°1b). Ce projet dont la superficie maximale n'est pas précisée (alors qu'elle l'est pour les nouveaux sites de développement économique) vient directement concurrencer le projet de plate-forme départementale porté par dix Communautés de Communes du Sud Bas-Rhin, dont la C.C. de Benfeld et environs et ne peut de ce fait pas être entériné par les élus du Scot du Piémont des Vosges, d'autant plus qu'il est question page 35 d'un autre site de développement sur la C.C. de Benfeld et environs dont la localisation reste à préciser. La multiplication des zones d'activités dans ce secteur ne répond pas à l'objectif d'utilisation économe de l'espace fixé par l'article L 121-1 du code de l'urbanisme.

- si la création d'une liaison routière Piémont des Vosges - région de Lahr en lien avec la réalisation d'un nouveau pont sur le Rhin (Chapitre 10, mesure N°3) est également prévue par le Scot du Piémont des Vosges, l'indication de tracés éventuels paraît prématurée puisque aucune étude ne permet à ce jour de préciser la nature de la voie qui doit de surcroît intégrer des mesures de protection appropriée du milieu naturel dans la traversée du Bruch de l'Andlau. Il convient à cet égard de préciser que le Conseil Général prévoit de réaliser une étude d'opportunité d'une telle liaison avec franchissement du Rhin entre le Pont Pflimlin et Marckolsheim. Toute indication de tracé est donc prématurée.

Par ailleurs le Comité Syndical du S.M.P.V. :

- informe le Scoters que les habitants du Piémont se sont enquis de la tenue de démarches similaires à celle du Scot du Piémont des Vosges par les territoires voisins, de sorte à ce qu'il y ait une cohérence entre les politiques publiques en matière d'urbanisme à une échelle plus vaste ;
- adhère à la proposition de mise en place d'une stratégie foncière en milieu urbain qui devrait se faire à une échelle supérieure et éventuellement à celle du département (Chapitre 1, mesure N°9) ;
- demande que le projet d'armature urbaine inscrite dans le P.A.D.D. du Scot du Piémont des Vosges soit pris en compte par le Scoters et que la ville de Rosheim figure de ce fait sur la carte de « l'armature urbaine de la métropole à organiser » en page 11 ;
- constate une bonne continuité entre les corridors écologiques repérés dans le Scot du Piémont et débouchant sur le périmètre du Scoters (Chapitre 2, mesure N°2) ;
- regrette qu'aucune indication ne soit donnée pour évaluer les surfaces urbanisables nécessaires à la réalisation des 40 000 logements et répondant à la volonté d'une gestion économe de l'espace (Chapitre 3, mesure N°1) ;
- approuve l'énoncé de la mesure N°3 du Chapitre 5 qui indique que le réseau maillé de transport en commun desservira également les villes moyennes situées à l'extérieur de l'aire du Scoters et notamment la ville moyenne d'Obernai et le bourg centre de Barr ;
- demande que le maintien du tronçon de la R.N. 422 entre Innenheim et Blaesheim ayant pour objet de permettre la desserte locale entre ces deux communes soit inscrit dans le Scoters ».

**LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE,**  
Après en avoir débattu,

**DECIDE,**  
A l'unanimité,



**D'EMETTRE un avis favorable** au projet de schéma de cohérence territoriale de la Région de Strasbourg, comprenant les réserves émises par le Syndicat Mixte du Piémont des Vosges par délibération N°3-2005 ainsi que celle mentionnée ci-après :

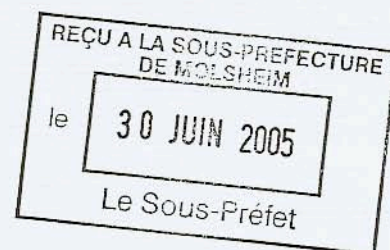
- ajouter à l'énoncé de la mesure N°3 du chapitre 5 qui indique que « le réseau maillé de transport en commun desservira également les villes moyennes situées à l'extérieur de l'aire du Scoters et notamment la ville moyenne d'Obernai et le bourg centre de Barr », le bourg-centre de Rosheim.

**AUTORISE** Monsieur le Président de signer toutes pièces relatives à ce dossier.

*Suivent les signatures des Membres présents.*

*Pour extrait conforme.*

*Rosheim, le 29 juin 2005.*



**LE PRESIDENT**  
  
**Guy ERB**

A circular seal with a double border. The outer ring contains the text "Syndicat Mixte du Canton de ROSHEIM". The inner circle features a coat of arms with a lion and a star.

Communauté de communes  
du Pays de Sainte Odile



C.C. du 22.06.2005  
Délibération n° 2005/03/01



## AVIS SUR LE PROJET DE SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE DE LA RÉGION DE STRASBOURG

Le Comité Syndical du Syndicat Mixte pour le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg (SCOTERS) a arrêté par délibération du 21 mars 2005 son projet de schéma de cohérence comportant quatre documents :

- Une présentation du dossier,
- Un rapport de présentation du SCOTERS,
- Un Document d'Orientations Générales (DOG),
- Un Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).

L'article L.122-1 du Code de l'Urbanisme, introduit par la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 portant Solidarité et Renouvellement Urbain (« Loi SRU ») donne une définition précise des SCOT : « Les schémas de cohérence territoriale exposent le diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services. Ils présentent le projet d'aménagement et de développement durable retenu, qui fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs, de déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile. »

Conformément à l'article L.122-8 du Code de l'Urbanisme, les communes et groupement de communes voisins compétents en matière d'urbanisme doivent émettre un avis sur le projet de schéma arrêté par l'assemblée délibérante. Ces avis sont réputés favorables s'ils n'interviennent pas dans un délai de trois mois après transmission du projet.

Monsieur le Président du Syndicat Mixte du SCOTERS a transmis à la Communauté de Communes du Pays de Sainte Odile le projet de schéma par correspondance du 12 avril 2005. L'assemblée délibérante de la Communauté de Communes est par voie de conséquence amenée à formuler un avis sur ce dossier.

En synthèse, le Document des Orientations Générales (DOG) contient 10 axes majeurs de planification urbaine :

### Chapitre I - Les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés

1. Développer la métropole strasbourgeoise, cœur de la Nouvelle Europe, en développant l'axe parc de l'Etoile-Kehl à dominante habitat mais également pour y recevoir des activités métropolitaines liées à l'arrivée des T.G.V. et notamment des fonctions tertiaires supérieures innovantes et en confortant les sites de



développement métropolitains (le port de Strasbourg, le Parc d'Innovation d'Illkirch-Graffenstaden, le quartier européen du Wacken ...).

2. Structurer l'espace métropolitain, en développant les différents pôles urbains surtout en matière d'habitat et de nouveaux secteurs de services et d'emplois au sein des pôles urbains de la première couronne strasbourgeoise.
3. Accueillir des équipements et des services dans les bourgs-centres en les faisant bénéficier d'un très bon niveau d'équipements : Benfeld, Brumath, Erstein, Gerstheim, Hochfelden, Hoerd, Marlenheim, Rhinau, Truchtersheim.
4. Développer l'urbanisation à dominante d'habitat dans les secteurs desservis par les transports en commun. Les communes qui ne sont ni en première couronne de l'agglomération strasbourgeoise ni bourg-centre, doivent organiser le développement de l'habitat en fonction des niveaux de desserte par les transports en commun.
5. Adapter le niveau de service aux besoins locaux, dans les pôles urbains le développement de l'urbanisation est conditionné à la réservation dans les documents d'urbanisme des superficies correspondant à la réalisation d'équipements et de services de proximité nécessaires à la population et privilégiant les espaces déjà desservis par les transports en commun ; en dehors des pôles urbains et des bourgs centres, l'implantation est admise sous conditions.
6. Localiser les grands équipements de loisirs à l'intérieur des pôles urbains : ceux-ci ne doivent être implantés qu'à l'intérieur des pôles urbains à l'exception du plan d'eau de Plobsheim.
7. Favoriser le renouvellement urbain, en donnant la priorité à la réhabilitation des quartiers anciens en déshérence, la reconquête des friches urbaines et la reconstruction des « dents creuses ».
8. Veiller à la qualité des aménagements notamment en ce qui concerne les grandes opérations d'aménagement (plus de 5 000 m<sup>2</sup> de S.H.O.N), tant sur le plan architectural, paysager qu'au niveau de l'accessibilité ou de l'insertion dans les sites.
9. Mettre en place une stratégie foncière en milieu urbain à l'échelle de la région de Strasbourg, en harmonisant les pratiques des collectivités concernées dans l'objectif général d'une maîtrise du prix du foncier viabilisé.

## **Chapitre II - Les espaces et sites naturels ou urbains à protéger**

1. Les sites naturels à protéger pour leur valeur intrinsèque : le D.O.G. établit différents niveaux de préservations et se réfère aux protections déjà existantes. Les massifs forestiers devront être préservés en fonction de leur valeur écologique. La construction sur les lignes de crête est interdite. Les axes à enjeux environnementaux multiples sont préservés de toute nouvelle extension de l'urbanisation. Aucune nouvelle zone d'activité ne pourra se réaliser sur les zones écologiques ou paysagères sensibles et notamment les coteaux viticoles.



2. Les espaces naturels à préserver pour garantir les équilibres écologiques :

- des corridors écologiques sont préservés de toute urbanisation,
- des zones naturelles « tampon » (espaces agricoles, ludiques ou sportifs) entre les parties urbanisées des communes et plus particulièrement celles de la deuxième couronne de l'agglomération strasbourgeoise. Les lisières des massifs forestiers doivent être protégées par des servitudes de recul inconstructibles,
- les espèces patrimoniales dont la survie est menacée (grand hamster, crapaud) sont préservées.

3. Les espaces naturels à préserver pour maintenir le fonctionnement écologique des cours d'eau en préservant le caractère naturel des cours d'eau.

4. Les espaces agricoles à préserver dans le souci de pérenniser et privilégier une agriculture diversifiée et de qualité, respectueuse de l'environnement. Les espaces agricoles les plus fertiles seront préservés en limitant les extensions urbaines. Les zones A.O.C. sont protégées de toute construction y compris le logement des exploitants. Les espaces agricoles liés aux cultures spéciales et à l'élevage sont confortés.

5. Les espaces urbains à préserver par le biais du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) de Strasbourg et par l'identification par les documents d'urbanisme des secteurs représentatifs d'une urbanisation traditionnelle où les constructions en limite séparative et en limite du domaine public doivent être privilégiées.

**Chapitre III - Les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels, agricoles et forestiers :**

1. Assurer une gestion économe de l'espace : l'urbanisation doit favoriser le renouvellement urbain, les nouveaux sites d'activités sont contingentés.
2. Augmenter l'offre en habitat intermédiaire : dans les villages les extensions urbaines en dehors des espaces urbanisés seront limitées ; l'habitat intermédiaire (mixité collectif et individuel) doit être favorisé.
3. Intégrer la préservation des zones inondables dans le développement de l'espace urbain ou aggloméré : l'urbanisation est admise dans les zones inondables par remontée de nappe sous les prescriptions du SDAGE et des SAGE. Pour les zones inondables par submersion, l'urbanisation est permise quand le projet est stratégique, localisé en zone urbanisée ou agglomérée et que le risque d'inondation est moyen ou faible (moins d'1 m. d'eau, vitesse maximale de 0,5 m par seconde).
4. Intégrer la dimension économique de l'agriculture dans le développement des espaces urbanisés en prévoyant un équilibre entre les surfaces urbanisées et naturels et des secteurs agricoles constructibles prévoyant notamment les sorties d'exploitation correspondantes.



#### **Chapitre IV - Les objectifs relatifs à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux :**

1. Développer un habitat diversifié, répondant aux besoins de la population : en améliorant l'offre et la qualité des logements proposés en lien notamment avec les politiques des grands bailleurs sociaux.
2. Répartir les nouveaux logements dans la région de Strasbourg conformément aux orientations d'organisation de l'espace : **construction de 40 000 nouveaux logements entre 2005 et 2015** (9 000 à Strasbourg, 18 000 dans la C.U.S. hors Strasbourg, 13 000 sur le reste du territoire en portant l'effort sur les bourgs-centres et les communes bien desservies par les transports en commun).
3. Mieux répartir le logement aidé : des logements locatifs aidés devront être réalisés dans les communes desservies par les transports en commun ; toutes les opérations de plus de 12 logements doivent comporter au minimum 20% de logements aidés ; une offre supplémentaire de **8000 logements locatifs aidés** doit être mise en place dans la région de Strasbourg entre 2005 et 2015.

#### **Chapitre V - Les objectifs relatifs à la cohérence entre l'urbanisation et la desserte en transports collectifs :**

1. Promouvoir la desserte par les transports en commun dans les politiques locales de déplacements : renforcement du réseau, adaptation à la voirie, amélioration de la qualité de l'offre (confort, cadencement, rapidité, interconnexion) et réduction de l'offre de stationnement sur le lieu de travail.
2. Organiser la desserte de tous les pôles urbains par les transports en commun ; la fréquence des trains sera augmentée, les horaires seront progressivement cadencés avec une desserte à heure fixe et toutes les heures et toutes les ½ heures aux heures de pointe ; de nouveaux services partiellement en « site propre » seront développés, à l'intérieur de la C.U.S. Le réseau de tramway sera étendu.
3. Mailler le réseau et favoriser l'intermodalité ; ce réseau maillé devra notamment desservir les villes moyennes situées à l'extérieur de l'aire du SCOTERS.
4. Articuler l'urbanisation avec la desserte par les transports en commun.
5. Limitier l'usage de la voiture pour les déplacements domicile-travail.

#### **Chapitre VI - Les objectifs relatifs à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces et des autres activités économiques :**

1. Identifier les sites d'accueil d'activités : l'équipement du territoire s'appuie sur une sélection de sites d'accueil d'activités hiérarchisés en trois niveaux : les sites de développement métropolitains, les plateformes d'activités, les nouveaux sites de développement économiques (limités à 20 ha). Un petit site à l'échelle de chaque commune peut également être admis.



2. Orienter l'implantation des sites générateurs de transport de marchandises importants : en intégrant la présence de la voie d'eau et/ou du réseau ferré. Reconnaissance globale de l'intérêt de la plate-forme multimodale du Port autonome de Strasbourg.
3. Permettre l'implantation des grandes installations d'intérêt collectif (traitement des effluents et des déchets, production d'eau potable, production d'énergies renouvelables,...) en dehors des sites d'activités précédemment définis, quelle que soit leur emprise et loin des zones de contraintes environnementales.
4. Localiser les activités commerciales en favorisant une offre commerciale équilibrée : les grandes zones commerciales, les grandes surfaces commerciales et ensembles commerciaux doivent être implantés, soit dans les zones agglomérées, soit dans les secteurs bien desservis par les transports en commun. Les nouveaux ensembles commerciaux et les commerces, dont la surface de vente est supérieure à 6 000m<sup>2</sup>, doivent être exclusivement implantés dans les pôles urbains de l'agglomération strasbourgeoise ou dans les bourgs-centres ; les autres activités commerciales soumises à autorisation au titre de la législation relative à l'urbanisme commercial, doivent être implantées en priorité dans les zones agglomérées et les secteurs bien desservis par les transports en commun.

#### **Chapitre VII - Les objectifs relatifs à la protection des paysages et à la mise en valeur des entrées de ville :**

1. Garantir la qualité paysagère et bâtie des entrées de ville : toutes les entrées d'agglomération doivent bénéficier d'un traitement de qualité, en particulier le long des axes majeurs pénétrant dans l'espace métropolitain et notamment le long de l'A 351.
2. Préserver les axes paysagers.
3. Préserver les lignes de crêtes, les documents d'urbanisme devront définir des règles d'implantation et de hauteur pour assurer l'intégration paysagère des constructions et éviter que des constructions nuisent à la qualité du paysage en dépassant visuellement, vu de la plaine, la ligne de crête.
4. Garantir la lisibilité du réseau hydrographique : une continuité végétale doit être maintenue le long des rives, les nouvelles constructions doivent respecter une marge de recul adaptée. Les accès du public aux cours d'eau doivent être aménagés.
5. Maintenir ou constituer une ceinture paysagère d'agglomération : les documents d'urbanisme doivent garantir le maintien et/ou permettre le rétablissement d'une ceinture paysagère d'agglomération à vocation agricole ou récréative. Les bâtiments agricoles ou habitations des exploitants doivent être insérés harmonieusement dans le paysage. Les gîtes ruraux doivent être implantés à proximité des exploitations agricoles.



## **Chapitre VIII – Les objectifs relatifs à la prévention des risques :**

### **1. Prévenir les risques naturels :**

- dans la construction des infrastructures de transport en minimisant leur impact et préservant les champs d'inondation et d'écoulement des crues,
- dans l'aménagement des zones inondables en milieu urbanisé, notamment dans les zones inondables par remontée de nappe dans lesquelles l'urbanisation est admise sans restriction autre que celles édictées par le SDAGE, les SAGE et les PPRI ; dans les zones inondables par submersion en minimisant les risques pour les personnes, et sans aggraver les crues en amont et en aval et permettre de maintenir leurs champs d'expansion,
- dans les secteurs touchés par les mouvements de terrain dans lesquels les projets d'aménagement devront prendre en compte la morphologie des terrains sur les coteaux et celles liées au sous-sol.

### **2. Prévenir les risques technologiques en limitant l'exposition des populations aux activités nouvelles (installations SEVESO, silos, unités de réfrigération à l'ammoniac, chaufferies de très grande capacité,...), elles 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.**

### **3. Prévenir les risques pour la santé publique sur la qualité de l'eau en préservant les sites potentiels de captage des eaux et en limitant les rejets des eaux pluviales dans les réseaux d'assainissement, de l'air (en limitant le trafic routier), des nuisances sonores et des traitements des déchets (construction de trois nouvelles déchèteries à Strasbourg Meinau, Schiltigheim et Dossenheim-Kochersberg, volonté d'équiper la deuxième couronne strasbourgeoise, imposer des emplacements collectifs pour la collecte et le tri des déchets ménagers dans tous les immeubles collectifs et opérations d'aménagement).**

## **Chapitre IX – Les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs :**

L'objectif est de construire des logements, équipements, services et locaux d'activités tertiaires en priorité à proximité des stations de transports en commun (gares SNCF, stations du transport routier guidé, stations de tramway, arrêts de transports s'ils sont régulièrement et suffisamment desservis au cours de la journée et donnent un accès rapide à l'espace métropolitain). A cette fin, les documents d'urbanisme doivent prévoir, dans les secteurs les plus proches des stations, une densité d'occupation plus élevée que sur le reste du ban communal. Une offre accessible et adaptée aux populations modestes doit être ménagée dans les quartiers proches des gares, ainsi que des stations de transports en commun en site propre. Une diversité de logements doit être créée ou maintenue dans ces quartiers en intégrant des programmes de collectifs, logements locatifs, notamment sociaux.



## **Chapitre X – Les grands projets d'équipement et de services nécessaires à la mise en œuvre du schéma :**

1. Les projets nécessaires pour améliorer l'accessibilité externe de la métropole concernent l'arrivée des T.G.V (EST et RHIN-RHONE), la connexion avec l'I.C.E allemand et la réalisation du 2<sup>ème</sup> tablier sur le pont ferré du Rhin et la desserte de l'aéroport d'Entzheim.
2. Les projets nécessaires pour développer le réseau ferré et les transports en commun en site propre : le TRG (Transport Routier Guidé) desservira l'ouest de Strasbourg et les communes entre Eckbolsheim et Wasselonne ; le réseau de tramway sera étendu dans l'espace métropolitain, à long terme un réseau de transport en commun en site propre sera créé en limite ouest de la première couronne et interconnectée avec les grandes lignes des transports radiales (train, TRG, tramway) ; des lignes de transport en commun devront être créées à moyen terme vers les bourgs centres au nord ( de Hoenheim à Hoerd et Gries) au sud-est (Gerstheim et le Ried) à l'ouest (Eckbolsheim à Truchtersheim).
3. Les projets routiers nécessaires au développement de la région de Strasbourg : le GCO (Grand Contournement Ouest) à l'ouest de Strasbourg ; la création d'une nouvelle voie en limite ouest de l'agglomération de Strasbourg : VLIO (Voie de Liaison Intercommunale Ouest) permettra la liaison entre les pôles urbains de l'agglomération. ; l'achèvement de la rocade sud et la liaison au Pont Pierre Pfimlin; la création d'une liaison Piémont des Vosges – région de Lahr sur un axe Obernai-Erstein-Gerstheim ou Barr-Benfeld-Obernheim ; l'amélioration de la desserte routière de l'aéroport et le raccordement de la RD n°221 au GCO.
4. La création d'un nouveau centre de stockage de déchets ultimes en plus de Hochfelden et Weitbruch dont la localisation sera choisie en priorité dans une grande zone d'activité et en fonction des contraintes hydrologiques et géologiques, des critères d'accessibilité de transport si possible (fer/fluviail), et un bilan environnemental global positif.
5. La création de nouveaux captages pour l'eau potable pour sécuriser l'alimentation en eau potable de la région de Strasbourg qui dépend à plus de 70% du captage du Polygone.

### **Le Conseil Communautaire,**

VU la loi n°99-586 du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale dite « loi Chevènement »,

VU la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 portant Solidarité et Renouvellement Urbain dite « Loi SRU »,

VU la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales,



**VU** les statuts de la Communauté de Communes du Pays de Sainte Odile modifiés et notamment son bloc de compétence obligatoire relatif à l'aménagement du territoire et à la réalisation des schémas Directeurs,

**VU** le Code de l'Urbanisme et notamment ses articles L.121-1 et suivants, L122-1 et suivants et R121-1 et suivants et R122-1 et suivants portant définition et description des procédures réglementaires à suivre pour l'élaboration et l'approbation des Schémas de Cohérence Territoriaux,

**VU** en particulier l'article L.122-8 du Code de l'Urbanisme qui pose l'obligation pour les communes et Établissements Publics de Coopération Intercommunal voisins compétents en la matière de rendre un avis sur les Schémas de Cohérence Territoriaux limitrophes,

**VU** l'Arrêté Préfectoral de Monsieur le Préfet du Bas-Rhin en date du 17 octobre 2000 approuvant le périmètre du Schéma de Cohérence Territorial du Piémont des Vosges,

**VU** sa délibération du 20 décembre 2000 portant création d'un Syndicat Mixte pour l'élaboration d'un Schéma de Cohérence Territorial sur le Piémont des Vosges en partenariat avec les Communautés de Communes de Bernstein-Ungersberg, du Canton de Barr, du Canton de Rosheim,

**VU** le projet de Schéma de Cohérence Territorial de la Région de Strasbourg (SCOTERS) transmis par Monsieur le Président du Syndicat Mixte pour l'élaboration du SCOTERS en date du 12 avril 2005,

**CONSIDÉRANT** qu'il appartient principalement au Comité Syndical du Syndicat Mixte pour l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale du Piémont des Vosges, syndicat intercommunal de deuxième niveau, fédérant plusieurs périmètres d'établissement public de coopération intercommunale sur la base de la reconnaissance préfectorale du périmètre du SCOT en date du 17 octobre 2000, de rendre un avis motivé sur la foi des travaux engagés par ledit syndicat et dans le respect des orientations définies par ses délégués,

**CONSIDÉRANT** toutefois que la Communauté de Communes du Pays de Sainte Odile est un établissement entrant dans la liste des collectivités concernées par les dispositions de l'article L.122-8 du Code de l'Urbanisme et que de ce simple fait elle doit émettre un avis sur le SCOTERS dans un délai de trois mois à compter de la transmission du projet,

**CONSIDÉRANT** l'avis provisoire du Syndicat Mixte Pour le Schéma de Cohérence du Piémont des Vosges sur le projet de SCOTERS, avis qui prendra sa forme définitive lors de la réunion d'Assemblée du Syndicat le 23 juin 2005,

**Après avoir entendu l'exposé de Monsieur le Président,  
Après avoir pris connaissance du projet SCOTERS,  
Après en avoir délibéré,**

**DÉCIDE A L'UNANIMITÉ**



1. **D'EMETTRE** un avis favorable au projet de Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg (SCOTERS),
2. **DE CHARGER** Monsieur le Président de la Communauté de Communes du Pays de Sainte Odile de faire parvenir au Président du SCOTERS les remarques, réserves et interrogations suivantes sur les Orientations Générales du projet :

a) Le Conseil Communautaire prend acte des projets d'infrastructures routières contenues dans le SCOTERS mais émet une réserve sur l'itinéraire routier relatif à la liaison transfrontalière Piémont des Vosges-Ortenau Kreiss. Ce projet est actuellement porté par le Groupement Local de Coopération Transfrontalière (GLCT) « Vis-à-Vis » nouvellement constitué entre plusieurs collectivités de part et d'autre du Rhin dont la Communauté de Communes du Pays de Sainte Odile. L'opportunité du projet n'est pas remise en question cependant les études de faisabilité comprenant le choix de l'itinéraire n'en sont qu'à un stade liminaire. Ce projet porté en association avec le Conseil Général du Bas-Rhin doit faire l'objet d'une réflexion approfondie de la part de tous les intervenants et l'inscription de deux tracés possibles dans le DOG du SCOTERS paraît de ce fait prématurée.

b) Le Conseil Communautaire souhaite savoir quel type d'équipement de loisirs sera mis en place à proximité du plan d'eau de Plobsheim (mesure 1-6).

c) Le Conseil Communautaire prend acte de la volonté du SCOTERS d'inscrire la liaison Tram-Train reliant le Piémont des Vosges à la Communauté Urbaine de Strasbourg (en allant jusqu'à Barr) en l'ayant annoncé comme un des axes majeurs du développement de l'offre en transport en commun de la Région de Strasbourg.

d) Le Conseil Communautaire adhère à la démarche de mise en place d'une volonté globale, unifiée de stratégie foncière et souhaite que ce point fasse l'objet d'une prise de conscience à un niveau supérieur d'intervention (départemental ou régional) et fera des propositions dans ce sens notamment dans le cadre de la démarche « Des hommes et des territoires » menée par le Conseil Général du Bas-Rhin.

e) Le Conseil Communautaire déplore l'absence d'un tableau des surfaces prévisionnelles des emprises réservées par le SCOTERS pour la construction de 40 000 nouveaux logements. Une telle indication aurait pu permettre d'apprécier et d'appréhender justement ce développement au regard des politiques menées localement (Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat notamment).

f) Le Conseil Communautaire souhaite qu'il soit fait mention dans le Document des Orientations Générales des éléments principaux des travaux menés pour l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale du Piémont des Vosges dans l'objectif d'une cohérence et d'une interconnexion des différents documents et espaces de planification urbaine.

g) Le Conseil Communautaire se félicite de la volonté du SCOTERS de prévoir la réalisation de trois nouvelles déchèteries et de la prise de conscience d'un déficit de ces équipements sur la deuxième couronne strasbourgeoise. Un tel énoncé permettra à terme d'avoir une action cohérente et globale de l'ensemble des collectivités dans le domaine de la collecte et du traitement des déchets.

h) Le Conseil Communautaire s'associe à l'avis du bureau du Syndicat Mixte pour l'élaboration du SCOT du Piémont des Vosges et demande à ce que soit intégré dans le SCOTERS le maintien du tronçon de la R.N. 422 entre Innenheim et Blaesheim ayant pour objet de permettre la desserte locale entre ces deux communes et demande que les conséquences des extensions de l'urbanisation au Sud de l'agglomération strasbourgeoise sur l'augmentation du trafic routier sur l'A35 soit mesurées de sorte à éviter l'engorgement de cet axe autoroutier

Pour extrait conforme,  
Fait à OBERNAI, le 22.06.2005

Le Président,

M. Bernard FISCHER

Pour le Président,  
Le Vice-Président,  
M. Raymond KLEIN,

Envoyé au contrôle de légalité le :

23 JUIN 2005



*La présente décision pourra faire  
l'objet d'un recours pour excès de pouvoir  
devant le Tribunal Administratif de Strasbourg  
dans un délai de deux mois à compter de sa publication.*

SOUS-PRÉFECTURE

23 JUIN 2005

SÉLESTAT - ERSTEIN



## **Avis des communes voisines**

Commune de Duppigheim



Département du Bas-Rhin  
Arrondissement de Chef Lieu  
STRASBOURG-CAMPAGNE

Syndicat Mixte pour le  
Schéma de Cohérence Territoriale  
de la Région de Strasbourg

Courrier  
arrivée le : - 3 JUIN 2005

Suite à donner :

info Président  
dans Enquête pub.

Copie AOCUS -

## COMMUNE DE DUPPIGHEIM

### EXTRAIT DU PROCES-VERBAL

### DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Nombre de Conseillers élus : 15  
Conseillers en fonction : 14  
Conseillers présents : 9  
Nombre de pouvoirs : 3  
Affiché le : 18/05/2005

Séance du 13 MAI 2005

Sous la Présidence de Monsieur Adrien BERTHIER, Maire

Absents excusés : MM. SCHLAEGEL Henri, WEISKOPF Fabien,  
WEBER Christophe qui donne pouvoir à M. SOHN Richard, JAEGERs Roland qui donne  
pouvoir à M. BERTHIER Adrien, Mme HECKMANN qui donne pouvoir à Mme VINCENT  
Monique.

#### **OBJET : Avis sur le schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg**

Le Maire présente le projet de schéma arrêté du SCOTERS.

Après analyse, le Conseil Municipal, *à l'unanimité*,  
prend acte du projet et  
tient à formuler les remarques suivantes :

Le projet affiche clairement :

- la vocation d'un axe Nord-Sud Alsacien pour le transit alors que dans le même temps, il est prévu que les Allemands développent ce même axe en passant de 4 voies de circulation à 6 .
- que le GCO (Grand Contournement Ouest) n'amène qu'une amélioration minorée du trafic sur l'A35.

Quelle est alors la pertinence réelle du GCO et pourquoi ne pas concevoir une vue d'ensemble pour les axes routiers ?



Pour extrait conforme  
Le Maire.



Commune d'Ernolsheim-Bruche

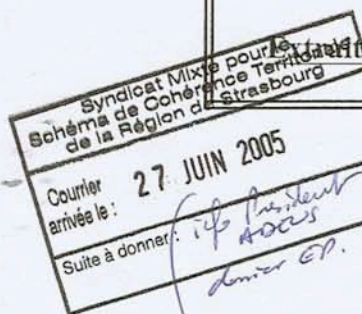


# COMMUNE D'ERNOLSHEIM -BRUCHE

Département du Bas-Rhin

Arrondissement de MOLSHEIM

## Procès-verbal des délibérations du Conseil Municipal



Nombre de Conseillers :

Elus : 19

Présents ou représentés : 18

En fonction : 19

Absente excusée : 1

### Séance du 9 juin 2005

sous la présidence de M. Michel DAESCHLER, Maire

Etaient présents :

#### MM. les Adjoints :

Paul SCHMID

André AUBELE

Martin PACOU

#### Mmes – Milles - MM. les Conseillers Municipaux :

Germain KASTNER-SPEISSER

Antoine NOPPER

Philippe ALBIGER

Mariette RITLENG

Nathalie TRUNTZER

Bernard KAUFFER

Claude BENTZ

Sonja MAHOU

Fabien HOFFBECK

Elisabeth SCHMICH

#### Absents excusés :

M. Antoine HERTLING qui donne procuration à Mlle Nathalie TRUNTZER

M. Marcel BIER qui donne procuration à M. Michel DAESCHLER

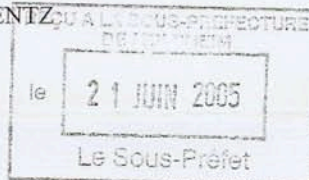
Mme Marie-Claire BUR qui donne procuration à Mme Sonja MAHOU

M. Paul SCHREINER qui donne procuration à M. Claude BENTZ

Mme Sabine JEHLIN

Absents : /

2005 – 34



OBJET : SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE DE LA REGION DE STRASBOURG (SCOTERS) – AVIS A DONNER SUR PROJET

Le Conseil Municipal,

VU l'article L.122-8 du Code de l'Urbanisme,

VU le projet de schéma de cohérence territoriale de la région de STRASBOURG arrêté par délibération du Syndicat Mixte le 21 mars 2005,

## DECIDE

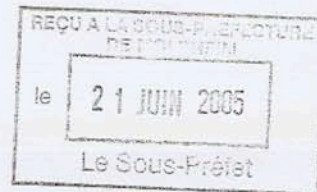
- ◆ D'EMETTRE un AVIS FAVORABLE quant au projet de SCOTERS.

Pour extrait conforme de la présente délibération exécutoire  
transmise à Monsieur le Sous-Préfet de MOLSHEIM et affichée le 22 juin 2005



Le Maire

*Michel Daeschler*  
MICHEL DAESCHLER





Commune d'Innenheim

EXTRAIT DU PROCES-VERBAL  
DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Nombre de conseillers

Elus : 15

Séance du 7 juillet 2005

Sous la présidence de M. Alphonse KOENIG, Maire

En fonction : 15

Présents : Tous les membres, sauf :

Mme KIEFFER Viviane et M. BENTZ Gérard.

Présents :

13	Syndicat Mixte pour le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg
Courrier arrivé le :	13 JUIL. 2005
Suite à donner :	info → Président + Advers → donner Engage

Avis sur le projet de SCHEMA de COHERENCE TERRITORIALE de la REGION de STRASBOURG

Le Conseil Municipal

- après avoir pris connaissance que le Comité Syndical du Syndicat Mixte pour le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg (SCOTERS) a arrêté par délibération du 21 mars 2005 son projet de SCHEMA de COHERENCE qui comporte quatre documents, à savoir :
  - une présentation du dossier
  - un rapport de présentation de SCOTERS
  - un Document d'orientations Générales (DOG)
  - un Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)
- après avoir rappelé que l'article L 122-1 du Code de l'Urbanisme introduit par la loi N° 2000-1208 du 13 décembre 2000 portant Solidarité et Renouvellement Urbain « Loi SRU » donne une définition précise des « SCOT », à savoir :

*« Les schémas de cohérence territoriale exposent le diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services. Ils présentent le projet d'aménagement et de développement durable retenu, qui fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs, de déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile. »*
- vu que le Document des orientations Générales « DOG » contient 10 axes majeurs de planification urbaine
- après en avoir délibéré

.../...



décide à l'unanimité

\* d'émettre un avis favorable sur le projet de SCHEMA de COHERENCE TERRITORIALE de la REGION de STRASBOURG « SCOTERS » en l'assortissant de deux observations :

- l'étude du devenir de la RN 422 après le raccordement de la VRPV à l'A 352 dans un objectif :
  - de maintenir la desserte locale entre INNENHEIM et BLAESHEIM
  - d'éviter que cette desserte ne devienne une route de délestage de la VRPV lors des bouchons relevés tous les jours
  - d'engager le démantèlement de la RN 422 entre le giratoire de BLAESHEIM et celui d'ENTZHEIM et de restituer l'emprise foncière à l'Agriculture
  - se prononcer pour la réalisation du GCO dans un délai acceptable, afin d'éviter d'asphyxier l'agglomération strasbourgeoise
- faire de STRASBOURG un nœud de réseaux à l'échelle européenne avec :
  - une concrétisation des TGV EST et RHIN-RHONE dans les meilleurs délais
  - une amélioration de la desserte aéroportuaire dans le respect du protocole d'accord
  - un développement des voies fluviales.

Pour extrait conforme  
Le Maire.



Commune de Mutzig



Département du Bas-Rhin

Arrondissement de Molsheim

Nombre de Conseillers élus  
29

Conseillers en fonction  
29

Conseillers présents  
21

## VILLE DE MUTZIG

N°41/05

Extrait du procès-verbal  
des délibérations du Conseil Municipal

Séance du 10 juin 2005

sous la présidence de M. Roger NIGGEL, Maire

Secrétaire de séance :  
Mme Hélène SCHWEINBERG

Syndicat Mixte pour le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg	
Courrier arrivée le :	14 JUIN 2005
Suite à donner :	info Président ADEUS

*Dossier Enquête publique*

MEMBRES PRESENTS :

MM. NIGGEL, Maire, BERNARD, WEISS, KLEIN, BEUTEL,  
FREYERMUTH, Mmes LIEN, SCHOLZ, Adjoints.  
Mlle ANTON, Mme BURCKLE, MM. BURY, FLAJOLET, KAUFFER,  
KLOTZ, Mme PLAISANT-HERMANNNS, M. SCHICKELE, Mmes  
SCHWEINBERG, UNGER, M. WELLER, Mme WENDLING, M.  
WICKERSHEIM.

MEMBRES ABSENTS EXCUSES :

Mme CAZAUBON qui a donné procuration à M. KLOTZ.  
M. CHASSAGNOU qui a donné procuration à Mme SCHWEINBERG.  
Mme GAUTHIER qui a donné procuration à Mme SCHOLZ, Adjointe.  
Mme KLEIN qui a donné procuration à M. FREYERMUTH, Adjoint.  
M. MULLER qui a donné procuration à M. KLEIN, Adjoint.  
M. SCHMITT qui a donné procuration à M. BEUTEL, Adjoint.  
Mme SPIELMANN qui a donné procuration à M. NIGGEL, Maire.  
Mme STRESSER qui a donné procuration à M. SCHICKELE.

OBJET : AVIS SUR LE PROJET DE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE DE  
LA REGION DE STRASBOURG (SCOTERS)

Considérant le courrier du 11 avril 2005 du Président du Syndicat Mixte pour le SCOTERS  
soumettant le projet de schéma de cohérence territoriale à l'avis de la Ville de  
MUTZIG,

Sur proposition de Monsieur le Maire,

LE CONSEIL MUNICIPAL

*Après en avoir délibéré*

*Par 23 voix pour et 5 abstentions*

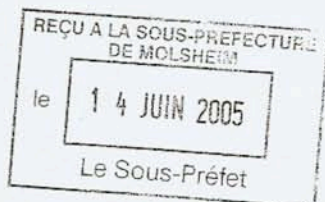
*(Mmes BURCKLE, PLAISANT-HERMANNNS, STRESSER, MM. BURY et WELLER)*

*M. SCHICKELE ne prenant pas part au vote*

EMET un avis favorable sur le projet du SCOTERS.

POUR EXTRAIT CONFORME  
MUTZIG, le 11 juin 2005

Le Maire,  
Roger NIGGEL



Commune de Stotzheim



**COMMUNE de STOTZHEIM**  
Arrondissement de SELESTAT-ERSTEIN  
Canton de BARR

Syndicat Mixte pour le	
Schéma de Cohérence Territoriale	
de la Région de Strasbourg	
Courrier arrivée le :	11 JUL. 2005
Suite à donner :	<i>le Président trappe 4005 + donner Eng-eli p. 44</i>

**EXTRAIT**  
**DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL**  
**Séance du 4 juillet 2005**  
à 20 h 00

Sous la présidence de Monsieur Jacques FRINDEL, Maire

En présence de :

Messieurs les Adjoints : Jean-Marie KOENIG et Etienne WURRY

Mmes Germaine FRIEDERICH, Brigitte JAEGLI et Fabienne SCHARWATT

MM. Richard GAMB, André METZ, Philippe MISS, Fabien SCHULTZ, Jean-Luc SCHWOERER.

Absent excusés : Paul CROMER, Xavier FETZER, Pierre HUCHELMANN

Procuration : Pierre HUCHELMANN à Jean-Marie KOENIG

**SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE**  
**DE LA REGION DE STRASBOURG**

N°6

- Vu le projet de schéma de cohérence territoriale arrêté par délibération du 21 mars 2005 par le Comité Syndical du SCOTERS et soumis à l'avis du Conseil Municipal de Stotzheim,
- Vu l'avis du Bureau Syndical donné le 8 juin 2005 par le Syndicat Mixte du Piémont des Vosges,

**Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré,**

- DECIDE d'émettre un avis globalement favorable au projet de schéma de cohérence territoriale de la Région de Strasbourg,
- REPREND à son compte les réserves émises par le Bureau Syndical du Syndicat Mixte du Piémont des Vosges et ayant fait l'objet de la décision du 8 juin 2005 jointe en annexe.

*ADOpte A L'UNANIMITE*

**Extrait certifié conforme,**  
**Stotzheim, le 6 juillet 2005**  
**Le Maire :**



Commune de Sundhouse



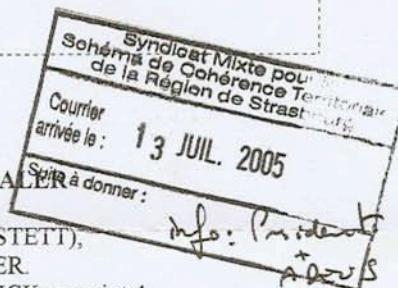
# DEPARTEMENT DU BAS-RHIN COMMUNE DE SUNDHOUSE

## EXTRAIT DU COMPTE RENDU INTEGRAL DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance du 7 juin 2005  
en Mairie de SUNDHOUSE

Sous la présidence de M. Michel RITZENTHALER

Absents excusés : M. Pierre GRAFF (a donné pouvoir à M. Fabien ANSTETT),  
Mme Laurence HERRMANN et M. Michel BERGER.  
M. Rémy FREY arrive au point 3 et M. Christian WICK au point 4.



→ au dossier E.P.

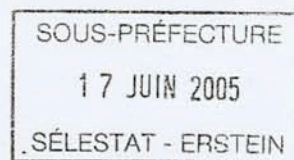
### 13) Avis sur le projet de Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de STRASBOURG

Vu l'exposé de M. le Maire sur le projet de SCOT de la région de STRASBOURG,

le Conseil Municipal,  
après en avoir délibéré,  
émet un avis favorable.

ADOPTE A L'UNANIMITE

Fait à SUNDHOUSE, le 13 juin 2005.  
Le Maire,  
Michel RITZENTHALER



## **Avis des partenaires allemands**



Ville de Kehl



www.kehl.de

Stadtverwaltung • Postfach 1720 • 77677 Kehl

Monsieur le Président du  
Syndicat mixte pour le SCOTERS  
13, rue du 22 novembre

67000 Strasbourg

Stadtbauamt Kehl / Planungsabteilung  
Maike List Zimmer 507  
Herderstraße 3 77694 Kehl

Tel.: (07851) 88 311

Fax: (07851) 88 363

E-Mail: M.List@Stadt-Kehl.de

Kehl, 07.07.2005

**SCOTERS - Ihr Schreiben vom 11.04.2005  
Stellungnahme der Stadt Kehl**

Monsieur le Président, *Lieber Robert*

anbei erhalten Sie die Stellungnahme der Stadt Kehl zum SCOTERS, wie sie der Gemeinderat am 22.06.2005 beschlossen hat.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Günther Petry  
Oberbürgermeister

Syndicat Mixte pour le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg	
Courrier arrivée le :	15 JUL. 2005
re à donner : <i>production "officielle"</i>	

*+ copie Président + ADEUS  
+ dossier EP*

**Sprechzeiten:**

Mo. - Mi. 8.30 Uhr - 12.00 Uhr und 14.00 Uhr - 16.00 Uhr  
Do. 8.30 Uhr - 12.00 Uhr und 14.00 Uhr - 18.00 Uhr  
Fr. 8.30 Uhr - 12.30 Uhr

**Konten der Stadtkasse:**

Sparkasse Hanauerland Kehl (BLZ 664 518 62) 00-000 274  
Postbank AG Karlsruhe (BLZ 660 100 75) 48 63 758  
sowie bei allen anderen Geldinstituten in Kehl

**Stellungnahme der Stadt Kehl zum  
„Schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg“  
SCOTERS**

Die Ziele und Kriterien des SCOTERS, die auf dem Konzept der nachhaltigen Entwicklung basieren, entsprechen auch den Grundsätzen der deutschen Raumordnung und bieten eine gute Grundlage für eine gemeinsame, harmonische Raumentwicklung. Insofern steht die Stadt Kehl dem Planwerk grundsätzlich positiv gegenüber. Aus Sicht der Stadt Kehl werden jedoch zwei Änderungswünsche vorgebracht:

1. Im Kapitel zum Ausbau des ÖPNV-Netzes sollte eine langfristige Verlängerung der Tram bis nach Kehl dargestellt werden, sowohl in den Karten wie auch im Text (DOG, S. 30-32).
2. Im Bereich des Straßennetzes sollte dargestellt werden, dass sich langfristig die Notwendigkeit einer 2. Rheinbrücke zwischen Kehl-Kernstadt und Strasbourg zur Entlastung der Europa-Brücke ergeben kann. Als kartographische Darstellung (DOG, S.53) wäre z.B. eine „Liaison routière à promouvoir“ denkbar, d.h. Verbesserung bzw. Ausbau der Straßenverbindung zwischen Kehl und Strasbourg, ohne einen genauen Standort festzulegen. Als textliche Darstellung (DOG, S.50) wird folgender Absatz vorgeschlagen:

„Zukünftig kann sich die Notwendigkeit einer weiteren Straßenbrücke zwischen Strasbourg und Kehl ergeben. Standort und Art der Brücke müssen im Bedarfsfall in einem kooperativen Verfahren abgestimmt werden“.

Wir sind uns bewusst, dass eine grenzüberschreitende Beteiligung gesetzlich nicht vorgeschrieben ist. Vor diesem Hintergrund bedanken wir uns besonders für die Beteiligung am Verfahren.

Syndicat Mixte pour le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg	
Courrier arrivée le :	15 JUL. 2005
Suite à donner :	traduction officielle

Copie Président  
ADRS

donnée enquête publique



**« Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg »**  
**SCOTERS**  
**Avis de la ville de Kehl**

Les objectifs et critères du SCOTERS, tous basés sur le concept du développement durable, s'accordent avec les principes de développement du territoire adoptés en Allemagne et forment une excellente base de développement du territoire permettant d'harmoniser et de mettre en œuvre conjointement le projet. C'est la raison pour laquelle la ville de Kehl se déclare fondamentalement favorable au projet. Les autorités locales souhaitent néanmoins formuler deux propositions :

1. Concernant le développement du réseau de transport urbain, il est à prévoir qu'à long terme la prolongation de ligne de tram jusqu'à la ville de Kehl figure sur les cartes et dans les textes (Loi sur les règlements de service, DOG, pages 30 à 32).
2. Concernant le réseau routier, il est à prévoir qu'à long terme un second ouvrage permettant de délester le Pont de l'Europe vienne relier l'hyper centre de Kehl et Strasbourg. Concernant la représentation cartographique (DOG, page 53), on aurait par exemple une « liaison routière à promouvoir », entendons par là un aménagement ou un réajustement de l'axe Kehl-Strasbourg, sans que l'emplacement ne soit défini avec exactitude. L'intitulé pourrait se formuler ainsi (DOG, page 50) :  
« La construction d'un second pont entre les villes de Strasbourg et de Kehl peut s'avérer nécessaire dans les années à venir. L'emplacement de l'ouvrage pourrait se décider, en cas de besoin, dans le cas d'une procédure conjointe. »

Nous avons conscience du fait que la législation actuelle ne prescrit pas de participation transfrontalière. C'est pourquoi nous vous sommes particulièrement reconnaissants que vous nous associiez au projet et vous en remercions.

Ortenaukreis

Syndicat Mixte pour le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg	
Courrier arrivé le :	- 6 JUIL. 2005
Suite à donner :	→ Info Président

Landratsamt Ortenaukreis  
Badstraße 20  
77652 Offenburg

Telefon 0781 805 1200  
Telefax 0781 805 9573

\* buero.landrat@ortenaukreis.de  
www.ortenaukreis.de

Monsieur Robert Grossmann  
Président du Syndicat mixte  
pour le SCOTERS  
13, rue du 22 novembre

F - 67000 STRASBOURG

( faire traduire avant )  
+ dernier Enquête  
+ Adress -



Offenburg, 4. Juli 2005

Sehr geehrter Herr Präsident,

Sie haben mich mit Schreiben vom 11. April 2005 um Stellungnahme zum Entwurf des SCOTERS gebeten. Vorbehaltlich des Beschlusses des Kreistages des Ortenaukreises am 26. Juli 2005 darf ich Ihnen folgende Stellungnahme übermitteln:

„Der Ortenaukreis begrüßt die Aufstellung des „Schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg“ und die darin festgelegten Ziele. Vor allem die Priorisierung des öffentlichen Nahverkehrs, die Vermeidung der Zersiedelung, die Ansiedlung von großen Verkaufsflächen ausschließlich in städtischen Zentren sowie auch der Schutz und die Aufwertung von Naturräumen fördern eine nachhaltige Entwicklung, die die Grundlage für eine harmonische, gemeinsame Raumentwicklung unserer grenzüberschreitenden Region bietet.

Der Ortenaukreis unterstützt das im Planwerk aufgeführte Ziel eines schnellen Ausbaus der TGV-Anbindung an das deutsche ICE-Hochgeschwindigkeitsnetz über Appenweier. Dadurch werden nicht nur die beiden nationalen Hochgeschwindigkeitsnetze verbunden, sondern auch ein wichtiges Teilstück für die West - Ost - Verbindung der „Magistrale für Europa“ geschaffen.

Wir weisen darauf hin, dass im Hinblick auf die Ankunft des TGV in Straßburg (PADD, Seite 9/10) die Nahverkehrsverbindungen zum Bahnhof Straßburg nicht nur in Richtung der umliegenden französischen Städte und dem Stadtgebiet Straßburg, sondern auch in Richtung Kehl und die Ortenau auszubauen sind. Wir schlagen vor, an dieser Stelle einen dritten Spiegelstrich aufzunehmen: „- die Stadt Kehl und die Ortenau.“

Der Ortenaukreis begrüßt die Einstufung der Ost - West - Achse Oberschaeffoldsheim bis Kehl als eine wichtige Entwicklungsachse. Die Zufahrt über die B 28 und die Europabrücke bei Kehl ist die Hauptverbindung aus der Ortenau nach Straßburg und in das Elsaß. Sie ist zugleich einer der symbolischen Orte für den Austausch zwischen Deutschland und Frankreich. Es ist zu begrüßen, wenn diese Anbindung durch eine neue Entwicklungsachse in Richtung Kehl eine bedeutende Aufwertung erfährt, die gerade auch den europäischen Charakter dieser Achse über den Rhein hinweg unterstreicht.




Der Ortenaukreis begrüßt ebenso die Absicht des SCOTERS auf der Achse Obernai - Lahr eine leistungsfähige Verbindung aufzubauen. Diese Absicht wird der engen Beziehung beider Räume gerecht und unterstreicht die Zusammenarbeit, wie sie sich im Zweckverband „Vis à Vis“ widerspiegelt. Sie geht konform mit dem Projekt einer verbesserten Rheinüberquerung auf Höhe Lahr/ Erstein und findet deshalb unsere Unterstützung.

Wir sind uns bewusst, dass es für die Beteiligung der deutschen Kommunen keine rechtliche Verpflichtung gibt. Um so mehr schätzen wir die Initiative des Planungsverbandes, den Ortenaukreis wie auch die Stadt Kehl und den Regionalverband Südlicher Oberrhein an der Anhörung zu beteiligen.

Diese Initiative setzt die gute grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Rahmen der Erstellung des „Weißbuch Strasbourg-Ortenau“ fort, bei der wichtige Vorarbeiten zur Aufstellung des SCOTERS geleistet wurden. Mit dem „Weißbuch Strasbourg-Ortenau“ verfügt unsere grenzüberschreitende Region über eine ausführliche Datenerfassung und einen umfangreichen Maßnahmenkatalog. Diese Arbeit sollte mit der Umsetzung der vorgeschlagenen konkreten Projekte, eventuell im Rahmen des zu gründenden „Eurodistrikt Strasbourg - Ortenau, fortgesetzt werden.“

Mit freundlichen Grüßen



Klaus Brodbeck

Monsieur Robert Grossmann  
Président du Syndicat mixte  
pour le SCOTERS  
13, rue du 22 novembre

F-67000 STRASBOURG

Offenburg, le 4 juillet 2005

Monsieur le Président,

Vous m'aviez prié, dans un courrier daté du 11 avril 2005, de vous communiquer les remarques suscitées par le projet du SCOTERS, je me permets donc aujourd'hui de prendre position, sous toute réserve, les représentants communaux du kreis qui se réuniront le 26 juillet 2005 pourraient en effet prendre des décisions entraînant certaines modifications :

« L'Ortenaukreis salue la mise en place du « Schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg » et des objectifs qui y sont définis. La priorité accordée aux transports en commun, les mesures d'obstruction aux projets d'urbanisation présentant une menace pour l'environnement, l'implantation de grandes surfaces uniquement dans les pôles urbains ainsi que la protection et la mise en valeur des espaces naturels sont autant de points qui favorisent un développement durable fondé sur une harmonisation des mesures communes de développement de notre région transfrontalière.

L'Ortenaukreis soutient le projet de connexion à court terme entre l'ICE et le TGV par Appenweier, comme le plan le prévoit. La réalisation présenterait le double avantage de connecter les réseaux à grande vitesse français et allemands et de figurer en même temps un segment important du grand axe ouest - est de la « Magistrale ».

La desserte de Strasbourg par le TGV (PADD, page 9/10) implique, nous le rappelons, la nécessité de mettre en place des transports en commun assurant la liaison entre la gare de Strasbourg et les villes françaises alentour d'une part et d'autre part d'établir une liaison permettant de rallier Kehl et l'Ortenau. Nous proposons d'ouvrir à cet endroit un troisième volet « La ville de Kehl et l'Ortenau ».

L'Ortenaukreis approuve également la priorité attribuée à l'axe est – ouest reliant Oberschaefoldsheim et Kehl, considéré comme l'un des principaux axes de développement. La B 28 et le pont de l'Europe à Kehl sont la principale liaison entre l'Ortenau et Strasbourg, l'Alsace dans un sens plus large, cette liaison symbolisant les échanges privilégiés entre l'Allemagne et la France. La réalisation d'un nouvel axe de développement en direction de Kehl lui conférerait, et ceci est tout à fait souhaitable, une signification toute particulière et soulignerait le caractère européen de l'ouvrage permettant de traverser le Rhin.

L'Ortenaukreis approuve l'intention du SCOTERS d'aménager la liaison Obernai-Lahr pour en améliorer la performance. Ce projet est à la hauteur des liens privilégiés existant entre les deux régions et renforce la collaboration, telle qu'elle se reflète dans l'association « Vis-à-vis ». Elle est en parfaite adéquation avec le projet d'amélioration de la traversée du Rhin à la hauteur de Lahr / Erstein et c'est la raison pour laquelle nous soutenons le projet.

**DER LANDRAT**  
DES ORTENAUKREISES

Nous sommes conscients du fait que la participation des communes allemandes n'est, du point de vue juridique, pas obligatoire. C'est pourquoi nous apprécions tout particulièrement l'initiative de l'association en charge de la planification, initiative consistant à consulter l'Ortenaukreis et la ville de Kehl, de même que l'association régionale du Rhin supérieur.

Cette initiative est le prolongement de l'excellente collaboration transfrontalière déjà éprouvée dans le cadre de l'établissement du « Livre blanc Strasbourg-Ortenau » qui a posé les bases du SCOTERS. A travers ce « Livre blanc Strasbourg-Ortenau », nos régions transfrontalières ont pu collecter un grand nombre de données et disposent d'un catalogue de mesures étendu. Il serait tout à fait souhaitable de poursuivre ce travail par la réalisation des projets concrets proposés, éventuellement dans le cadre du futur projet « Eurodistrict Strasbourg-Ortenau ».

Sincères salutations

Klaus Brodbeck



Regionalverband Südlicher Oberrhein



**Regionalverband  
Südlicher Oberrhein**  
Planen. Beraten. Entwickeln.

Regionalverband Südlicher Oberrhein, Postfach 5649, 79023 Freiburg

Syndicat mixte  
pour le Schéma de cohérence Territoriale  
de la Région des Strasbourg  
13, rue du 22 novembre

F- 67000 strasbourg



Der Direktor

**Schéma de Cohérence Territoriale des la Région des Strasbourg**  
hier: Stellungnahme im Rahmen der öffentlichen Anhörung  
Ihr Schreiben vom 11.04.2005

Unser Zeichen:  
0456.1

Freiburg i. Br.,  
22.07.2005

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich freue mich Ihnen mitteilen zu dürfen, dass die Verbandsversammlung des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein am 21.07.2005 den nachstehenden einstimmigen Beschluss gefasst hat:

„Der Regionalverband Südlicher Oberrhein bedankt sich für die vertrauensvolle Zusammenarbeit im Rahmen des Projektes „Livre Blanc Strasbourg-Ortenau“ und für die Möglichkeit, zum Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg (SCOTERS) Stellung nehmen zu dürfen.

Der vorliegende Entwurf zum SCOTERS wird ausdrücklich begrüßt. Die Leitbilder, Ziele und Vorgaben aus dem SCOTERS stimmen mit denen des Regionalplans Südlicher Oberrhein überein. Obwohl das vorgelegte SCOTERS diverse Unterschiede zwischen den Instrumenten SCOT und Regionalplan erkennen lässt, gehen beide Dokumente in eine ähnliche Zielrichtung: die Raumentwicklung soll im Hinblick auf eine nachhaltige Entwicklung gesteuert werden.

Körperschaft des  
öffentlichen Rechts

Reichsgrafenstraße 19  
79102 Freiburg i. Br.

Tel: +49(0)761/70327-0  
Fax: +49(0)761/70327-50  
rvso@region-suedlicher-  
oberrhein.de  
www.region-suedlicher-  
oberrhein.de

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein sieht das SCOTERS als eine gute Grundlage auf dem Weg zu einer gemeinsamen zukünftigen Raumplanung. Vor diesem Hintergrund bekräftigt der Regionalverband sein hohes Interesse an einer weiteren intensiven Zusammenarbeit mit den Planungsinstitutionen beiderseits des Rheins sowohl bei der Umsetzung von SCOTERS und Regionalplan als auch bei der anstehenden Fortschreibung des Regionalplans Südlicher Oberrhein.“

Mit freundlichen Grüßen



(Dr. Dieter Karlin)



**Regionalverband  
Südlicher Oberrhein**

Syndicat mixte  
pour le Schéma de Cohérence Territoriale  
de la Région de Strasbourg  
13, rue du 22 novembre

F-67000 Strasbourg

**Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de  
Strasbourg**

Positionnement par rapport au résultat de l'enquête publique  
Votre courrier du 11 avril 2005

**Le Directeur**

N/Réf.  
0456.1

Freiburg i. Br.,  
22.07.2005

Madame, Monsieur,

J'ai l'honneur de vous communiquer la prise de position adoptée  
à l'unanimité lors de la réunion du Regionalverband Südlicher  
Oberrhein tenue le 21 juillet 2005 :

Le « Regionalverband Südlicher Oberrhein » vous remercie  
pour la confiance accordée dans le cadre de la collaboration  
au projet de rédaction du « Livre Blanc Strasbourg-Ortenau »  
ainsi que pour l'opportunité qui lui est donnée de prendre  
position quant au Schéma de Cohérence Territoriale de la  
Région de Strasbourg (SCOTERS).

Le SCOTERS qui nous été remis est approuvé en la forme.  
Les idées directrices, cibles et objectifs que détaillent le  
SCOTERS correspondent à ceux du Regionalplan Südlicher  
Oberrhein. Bien que le SCOTERS présenté laisse deviner  
quelques divergences entre les instruments SCOT et  
Regionalplan, l'orientation des deux documents est  
identique : le développement territorial doit être durable.

L'association « Regionalverband Südlicher Oberrhein »  
considère le SCOTERS comme une excellente base de  
fondement pour les activités de développement territorial  
menées dans le futur conjointement. C'est pourquoi le  
Regionalverband affirme sa volonté de collaborer activement  
avec les institutions chargées de la planification de part et  
d'autre du Rhin, qu'il s'agisse de la mise en œuvre du  
SCOTERS et du Regionalplan ou de la poursuite imminente  
du Regionalplan Südlicher Oberrhein. »

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de  
mes sentiments distingués.

(Dr Dieter Karlin)

# **Avis de l'Institut National des Appellations d'Origine**



# INSTITUT NATIONAL DES APPELLATIONS D'ORIGINE

12 avenue de la Foire aux Vins - B.P. 81233  
68012 COLMAR Cedex

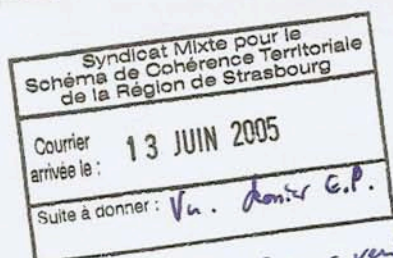


: 03 89 20 16 80 -



: 03 89 20 16 89

[www.inao.gouv.fr](http://www.inao.gouv.fr)



*Copie ADEUS pour vérification  
(+ modif des zones AOC sur  
KUTZLEHEIM) -*

Syndicat mixte pour le Schéma de Cohérence  
Territoriale de la Région de Strasbourg  
Monsieur le Président  
13, Rue du 22 novembre  
67000 STRASBOURG

Colmar, le 10 juin 2005

Objet : Projet de schéma arrêté du SCOTERS

En date du 12 mai 2005, vous nous avez adressé pour avis un dossier concernant le projet de schéma arrêté du SCOTERS.

Celui-ci comporte dans son périmètre des communes incluses dans l'aire délimitée des AOC Alsace, Crémant d'Alsace, Alsace Grand Cru et Munster.

Vous trouverez ci-joint les différentes listes de communes.

A la condition du respect des termes énoncés dans le paragraphe 4b relatif à la protection des coteaux viticoles et dans le paragraphe 4c relatif à la protection des espaces agricoles, nous n'émettons pas d'objections quant aux orientations du SCOTERS.

L'Adjoint Technique  
Gérard MEYER



Statut	Aire géographique	DEP	CI	Département	Commune	Arrondissement	Canton
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67003	BAS-RHIN	ALBE	SELESTAT-ERSTEIN	VILLE
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67010	BAS-RHIN	ANDLAU	SELESTAT-ERSTEIN	BARR
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67016	BAS-RHIN	AVOLSHEIM	MOLSHEIM	MOLSHEIM
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67018	BAS-RHIN	BALBRONN	MOLSHEIM	WASSELONNE
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67021	BAS-RHIN	BARR	SELESTAT-ERSTEIN	BARR
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67030	BAS-RHIN	BERGBIETEN	MOLSHEIM	WASSELONNE
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67031	BAS-RHIN	BERNARDSWILLER	SELESTAT-ERSTEIN	OBERNAI
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67032	BAS-RHIN	BERNARDVILLE	SELESTAT-ERSTEIN	BARR
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67034	BAS-RHIN	BERSTETT	STRASBOURG-CAMPAGNE	TRUCHTERSHEIM
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67045	BAS-RHIN	BISCHOFFSHEIM	MOLSHEIM	ROSHEIM
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67051	BAS-RHIN	BLIENSCHWILLER	SELESTAT-ERSTEIN	BARR
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67052	BAS-RHIN	BOERSCH	MOLSHEIM	ROSHEIM
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67060	BAS-RHIN	BOURGHEIM	SELESTAT-ERSTEIN	OBERNAI
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67073	BAS-RHIN	CHATENOIS	SELESTAT-ERSTEIN	SELESTAT
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67074	BAS-RHIN	CLEEBOURG	WISSEMBOURG	WISSEMBOURG
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67081	BAS-RHIN	DAHLENHEIM	MOLSHEIM	WASSELONNE
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67084	BAS-RHIN	DAMBACH-LA-VILLE	SELESTAT-ERSTEIN	BARR
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67085	BAS-RHIN	DANGOLSHEIM	MOLSHEIM	WASSELONNE
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67094	BAS-RHIN	DIEFFENTHAL	SELESTAT-ERSTEIN	SELESTAT
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67101	BAS-RHIN	DORLISHEIM	MOLSHEIM	MOLSHEIM
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67120	BAS-RHIN	EICHHOFFEN	SELESTAT-ERSTEIN	BARR
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67125	BAS-RHIN	EPFIG	SELESTAT-ERSTEIN	BARR
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67127	BAS-RHIN	ERGERSHEIM	MOLSHEIM	MOLSHEIM
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67139	BAS-RHIN	FLEXBOURG	MOLSHEIM	WASSELONNE
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67150	BAS-RHIN	FURDENHEIM	STRASBOURG-CAMPAGNE	TRUCHTERSHEIM
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67155	BAS-RHIN	GERTWILLER	SELESTAT-ERSTEIN	BARR
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67164	BAS-RHIN	GOXWILLER	SELESTAT-ERSTEIN	OBERNAI
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67189	BAS-RHIN	HEILIGENSTEIN	SELESTAT-ERSTEIN	BARR
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67227	BAS-RHIN	ITTERSWILLER	SELESTAT-ERSTEIN	BARR
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67236	BAS-RHIN	KIENHEIM	STRASBOURG-CAMPAGNE	TRUCHTERSHEIM
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67239	BAS-RHIN	KINTZHEIM	SELESTAT-ERSTEIN	SELESTAT
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67240	BAS-RHIN	KIRCHHEIM	MOLSHEIM	WASSELONNE



Statut	Aire géographique	DEP	CI	Département	Commune	Arrondissement	Canton
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67253	BAS-RHIN	KUTTOLSHEIM	STRASBOURG-CAMPAGNE	TRUCHTERSHEIM
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67282	BAS-RHIN	MARLENHEIM	MOLSHEIM	WASSELONNE
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67295	BAS-RHIN	MITTELBERGHEIM	SELESTAT-ERSTEIN	BARR
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67300	BAS-RHIN	MOLSHEIM	MOLSHEIM	MOLSHEIM
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67313	BAS-RHIN	MUTZIG	MOLSHEIM	MOLSHEIM
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67335	BAS-RHIN	NORDHEIM	MOLSHEIM	WASSELONNE
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67337	BAS-RHIN	NOTHALTEN	SELESTAT-ERSTEIN	BARR
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67344	BAS-RHIN	OBERHOFFEN-LES-WISSEMBOURG	WISSEMBOURG	WISSEMBOURG
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67348	BAS-RHIN	OBERNAI	SELESTAT-ERSTEIN	OBERNAI
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67354	BAS-RHIN	ODRATZHEIM	MOLSHEIM	WASSELONNE
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67362	BAS-RHIN	ORSCHWILLER	SELESTAT-ERSTEIN	SELESTAT
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67363	BAS-RHIN	OSTHOFFEN	STRASBOURG-CAMPAGNE	TRUCHTERSHEIM
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67368	BAS-RHIN	OTTROTT	MOLSHEIM	ROSHEIM
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67387	BAS-RHIN	REICHSFELD	SELESTAT-ERSTEIN	BARR
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67400	BAS-RHIN	RIEDEL TZ	WISSEMBOURG	WISSEMBOURG
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67410	BAS-RHIN	ROSENWILLER	MOLSHEIM	ROSHEIM
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67411	BAS-RHIN	ROSHEIM	MOLSHEIM	ROSHEIM
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67416	BAS-RHIN	ROTT	WISSEMBOURG	WISSEMBOURG
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67428	BAS-RHIN	SAINT-NABOR	MOLSHEIM	ROSHEIM
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67429	BAS-RHIN	SAINT-PIERRE	SELESTAT-ERSTEIN	BARR
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67442	BAS-RHIN	SCHARRACHBERGHEIM-IRMSTETT	MOLSHEIM	WASSELONNE
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67445	BAS-RHIN	SCHERWILLER	SELESTAT-ERSTEIN	SELESTAT
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67473	BAS-RHIN	SOUL TZ-LES-BAINS	MOLSHEIM	MOLSHEIM
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67479	BAS-RHIN	STEINSEL TZ	WISSEMBOURG	WISSEMBOURG
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67481	BAS-RHIN	STOTZHEIM	SELESTAT-ERSTEIN	BARR
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67492	BAS-RHIN	TRAENHEIM	MOLSHEIM	WASSELONNE
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67507	BAS-RHIN	VILLE	SELESTAT-ERSTEIN	VILLE
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67517	BAS-RHIN	WANGEN	MOLSHEIM	WASSELONNE
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67525	BAS-RHIN	WESTHOFFEN	MOLSHEIM	WASSELONNE
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67544	BAS-RHIN	WISSEMBOURG	WISSEMBOURG	WISSEMBOURG
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67554	BAS-RHIN	WOLXHEIM	MOLSHEIM	MOLSHEIM
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE	67	67557	BAS-RHIN	ZELLWILLER	SELESTAT-ERSTEIN	OBERNAI



# LISTE COMMUNES GRAND CRU.xls LISTE DES COMMUNES DE L' AIRE AOC ALSACE GRAND CRU

1 / 1

Statut	Aire géographique	DEP	CI	Département	Commune	Arrondissement	Canton
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE GRAND CRU KASTELBERG	67	67010	BAS-RHIN	ANDLAU	SELESTAT-ERSTEIN	BARR
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE GRAND CRU MOENCHBERG	67	67010	BAS-RHIN	ANDLAU	SELESTAT-ERSTEIN	BARR
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE GRAND CRU WIEBELSBERG	67	67010	BAS-RHIN	ANDLAU	SELESTAT-ERSTEIN	BARR
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE GRAND CRU KIRCHBERG DE BARR	67	67021	BAS-RHIN	BARR	SELESTAT-ERSTEIN	BARR
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE GRAND CRU ALTENBERG DE BERGBIETEN	67	67030	BAS-RHIN	BERGBIETEN	MOLSHEIM	WASSELONNE
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE GRAND CRU WINZENBERG	67	67051	BAS-RHIN	BLIENSCHWILLER	SELESTAT-ERSTEIN	BARR
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE GRAND CRU ENGELBERG	67	67081	BAS-RHIN	DAHLENHEIM	MOLSHEIM	WASSELONNE
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE GRAND CRU FRANKSTEIN	67	67084	BAS-RHIN	DAMBACH-LA-VILLE	SELESTAT-ERSTEIN	BARR
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE GRAND CRU MOENCHBERG	67	67120	BAS-RHIN	EICHHOFFEN	SELESTAT-ERSTEIN	BARR
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE GRAND CRU PRAELATENBERG	67	67239	BAS-RHIN	KINTZHEIM	SELESTAT-ERSTEIN	SELESTAT
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE GRAND CRU STEINKLOTZ	67	67282	BAS-RHIN	MARLENHEIM	MOLSHEIM	WASSELONNE
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE GRAND CRU ZOTZENBERG	67	67295	BAS-RHIN	MITTELBERGHEIM	SELESTAT-ERSTEIN	BARR
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE GRAND CRU BRUDERTHAL	67	67300	BAS-RHIN	MOLSHEIM	MOLSHEIM	MOLSHEIM
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE GRAND CRU MUENCHBERG	67	67337	BAS-RHIN	NOTHALTEN	SELESTAT-ERSTEIN	BARR
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE GRAND CRU ENGELBERG	67	67442	BAS-RHIN	SCHARRACHBERGHEIM-IRMSTETT	MOLSHEIM	WASSELONNE
AOC - Vins et autres boissons fermentées	ALSACE GRAND CRU ALTENBERG DE WOLXHEIM	67	67554	BAS-RHIN	WOLXHEIM	MOLSHEIM	MOLSHEIM



Statut	Aire géographique	DÉP	CI	Département	Commune	Arrondissement	Canton
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67003	BAS-RHIN	ALBE	SELESTAT-ERSTEIN	VILLE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67004	BAS-RHIN	ALLENWILLER	SAVERNE	MARMOUTIER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67005	BAS-RHIN	ALTECKENDORF	STRASBOURG-CAMPAGNE	HOCHFELDEN
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67006	BAS-RHIN	ALTENHEIM	SAVERNE	SAVERNE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67010	BAS-RHIN	ANDLAU	SELESTAT-ERSTEIN	BARR
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67016	BAS-RHIN	AVOLSHEIM	MOLSHEIM	MOLSHEIM
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67018	BAS-RHIN	BALBRONN	MOLSHEIM	WASSELONNE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67020	BAS-RHIN	BAREMBACH	MOLSHEIM	SCHIRMECK
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67021	BAS-RHIN	BARR	SELESTAT-ERSTEIN	BARR
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67022	BAS-RHIN	BASSEMBERG	SELESTAT-ERSTEIN	VILLE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67026	BAS-RHIN	BELLEFOSSE	MOLSHEIM	SCHIRMECK
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67027	BAS-RHIN	BELMONT	MOLSHEIM	SCHIRMECK
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67030	BAS-RHIN	BERGBIETEN	MOLSHEIM	WASSELONNE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67031	BAS-RHIN	BERNARDSWILLER	SELESTAT-ERSTEIN	OBERNAI
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67032	BAS-RHIN	BERNARDVILLE	SELESTAT-ERSTEIN	BARR
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67034	BAS-RHIN	BERSTETT	STRASBOURG-CAMPAGNE	TRUCHTERSHEIM
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67041	BAS-RHIN	BIRKENWALD	SAVERNE	MARMOUTIER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67044	BAS-RHIN	BISCHHOLTZ	SAVERNE	BOUXWILLER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67045	BAS-RHIN	BITSCHOFFSHEIM	MOLSHEIM	ROSHEIM
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67048	BAS-RHIN	BITSCHHOFFEN	HAGUENAU	NIEDERBRONN-LES-BAINS
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67050	BAS-RHIN	BLANCHERUPT	MOLSHEIM	SCHIRMECK
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67051	BAS-RHIN	BLIENSCHWILLER	SELESTAT-ERSTEIN	BARR
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67052	BAS-RHIN	BOERSCH	MOLSHEIM	ROSHEIM
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67058	BAS-RHIN	BOSENDORF	STRASBOURG-CAMPAGNE	HOCHFELDEN
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67059	BAS-RHIN	BOURG-BRUCHE	MOLSHEIM	SAALES
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67060	BAS-RHIN	BOURGHEIM	SELESTAT-ERSTEIN	OBERNAI
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67061	BAS-RHIN	BOUXWILLER	SAVERNE	BOUXWILLER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67062	BAS-RHIN	BREITENAU	SELESTAT-ERSTEIN	VILLE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67063	BAS-RHIN	BREITENBACH	SELESTAT-ERSTEIN	VILLE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67068	BAS-RHIN	BUSWILLER	SAVERNE	BOUXWILLER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67073	BAS-RHIN	CHATENOIS	SELESTAT-ERSTEIN	SELESTAT
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67074	BAS-RHIN	CLEEBOURG	WISSEMBOURG	WISSEMBOURG
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67076	BAS-RHIN	COLROY-LA-ROCHE	MOLSHEIM	SAALES
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67077	BAS-RHIN	COSSWILLER	MOLSHEIM	WASSELONNE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67078	BAS-RHIN	CRASTATT	SAVERNE	MARMOUTIER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67081	BAS-RHIN	DAHLENHEIM	MOLSHEIM	WASSELONNE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67084	BAS-RHIN	DAMBACH-LA-VILLE	SELESTAT-ERSTEIN	BARR



Statut	Aire géographique	DEP	CI	Département	Commune	Arrondissement	Canton
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67085	BAS-RHIN	DANGOLSHEIM	MOLSHEIM	WASSELONNE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67087	BAS-RHIN	DAUENDORF	HAGUENAU	HAGUENAU
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67089	BAS-RHIN	DETTWILLER	SAVERNE	SAVERNE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67092	BAS-RHIN	DIEFFENBACH-AU-VAL	SELESTAT-ERSTEIN	VILLE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67093	BAS-RHIN	DIEFFENBACH-LES-WOERTH	WISSEMBOURG	WOERTH
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67094	BAS-RHIN	DIEFFENTHAL	SELESTAT-ERSTEIN	SELESTAT
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67096	BAS-RHIN	DIMBSTHAL	SAVERNE	MARMOUTIER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67098	BAS-RHIN	DINSHEIM	MOLSHEIM	MOLSHEIM
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67101	BAS-RHIN	DORLSHEIM	MOLSHEIM	MOLSHEIM
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67103	BAS-RHIN	DOSENHEIM-SUR-ZINSEL	SAVERNE	BOUXWILLER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67104	BAS-RHIN	DRACHENBRONN-BIRLENBACH	WISSEMBOURG	SOULTZ-SOUS-FORETS
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67107	BAS-RHIN	DUNTZENHEIM	STRASBOURG-CAMPAGNE	HOCHFELDEN
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67109	BAS-RHIN	DURNINGEN	STRASBOURG-CAMPAGNE	TRUCHTERSHEIM
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67117	BAS-RHIN	ECKARTSWILLER	SAVERNE	SAVERNE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67120	BAS-RHIN	ETCHHOFFEN	SELESTAT-ERSTEIN	BARR
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67123	BAS-RHIN	ENGWILLER	HAGUENAU	NIEDERBRONN-LES-BAINS
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67125	BAS-RHIN	EPFIG	SELESTAT-ERSTEIN	BARR
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67126	BAS-RHIN	ERCKARTSWILLER	SAVERNE	PETITE-PIERRE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67127	BAS-RHIN	ERERSHEIM	MOLSHEIM	MOLSHEIM
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67129	BAS-RHIN	ERNOLSHEIM-LES-SAVERNE	SAVERNE	SAVERNE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67133	BAS-RHIN	ESCHBOURG	SAVERNE	PETITE-PIERRE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67135	BAS-RHIN	ETTENDORF	STRASBOURG-CAMPAGNE	HOCHFELDEN
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67139	BAS-RHIN	FLEXBOURG	MOLSHEIM	WASSELONNE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67141	BAS-RHIN	FORSTHEIM	WISSEMBOURG	WOERTH
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67143	BAS-RHIN	FOUCHY	SELESTAT-ERSTEIN	VILLE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67144	BAS-RHIN	FOUDAY	MOLSHEIM	SCHIRMECK
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67145	BAS-RHIN	FRIEDOLSHEIM	STRASBOURG-CAMPAGNE	HOCHFELDEN
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67147	BAS-RHIN	FROESCHWILLER	WISSEMBOURG	WOERTH
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67148	BAS-RHIN	FROHMUHL	SAVERNE	PETITE-PIERRE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67149	BAS-RHIN	FURCHHAUSEN	SAVERNE	SAVERNE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67153	BAS-RHIN	GETSWILLER	STRASBOURG-CAMPAGNE	HOCHFELDEN
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67155	BAS-RHIN	GERTWILLER	SELESTAT-ERSTEIN	BARR
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67158	BAS-RHIN	INGSHEIM	STRASBOURG-CAMPAGNE	HOCHFELDEN
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67160	BAS-RHIN	GOERSDORF	WISSEMBOURG	WOERTH
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67161	BAS-RHIN	GOTTENHOUSE	SAVERNE	MARMOUTIER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67162	BAS-RHIN	GOTTESHEIM	SAVERNE	SAVERNE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67163	BAS-RHIN	GOUGENHEIM	STRASBOURG-CAMPAGNE	TRUCHTERSHEIM



Statut	Aire géographique	DEP	CI	Département	Commune	Arrondissement	Canton
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67164	BAS-RHIN	GOXWILLER	SELESTAT-ERSTEIN	OBERNAI
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67165	BAS-RHIN	GRANDFONTAINE	MOLSHEIM	SCHIRMECK
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67166	BAS-RHIN	GRASSENDORF	STRASBOURG-CAMPAGNE	HOCHFELDEN
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67167	BAS-RHIN	GRENDLBRUCH	MOLSHEIM	ROSHEIM
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67168	BAS-RHIN	GRESSWILLER	MOLSHEIM	MOLSHEIM
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67174	BAS-RHIN	GUMBRECHTSHOFFEN	HAGUENAU	NIEDERBRONN-LES-BAINS
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67176	BAS-RHIN	GUNDERSHOFFEN	HAGUENAU	NIEDERBRONN-LES-BAINS
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67177	BAS-RHIN	GUNSTETT	WISSEMBOURG	WOERTH
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67179	BAS-RHIN	HAEGEN	SAVERNE	MARMOUTIER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67185	BAS-RHIN	HATTMATT	SAVERNE	SAVERNE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67186	BAS-RHIN	HEGENEY	WISSEMBOURG	WOERTH
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67188	BAS-RHIN	HEILIGENBERG	MOLSHEIM	MOLSHEIM
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67189	BAS-RHIN	HEILIGENSTEIN	SELESTAT-ERSTEIN	BARR
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67190	BAS-RHIN	HENGWILLER	SAVERNE	MARMOUTIER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67198	BAS-RHIN	HINSBOURG	SAVERNE	PETITE-PIERRE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67202	BAS-RHIN	HOCHFELDEN	STRASBOURG-CAMPAGNE	HOCHFELDEN
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67208	BAS-RHIN	HOHENGOEFT	SAVERNE	MARMOUTIER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67209	BAS-RHIN	HOHFRANKENHEIM	STRASBOURG-CAMPAGNE	HOCHFELDEN
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67215	BAS-RHIN	HUTTENDORF	HAGUENAU	HAGUENAU
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67220	BAS-RHIN	INGENHEIM	STRASBOURG-CAMPAGNE	HOCHFELDEN
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67222	BAS-RHIN	INGWILLER	SAVERNE	BOUXWILLER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67225	BAS-RHIN	ISSENHAUSEN	STRASBOURG-CAMPAGNE	HOCHFELDEN
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67227	BAS-RHIN	ITTERSWILLER	SELESTAT-ERSTEIN	BARR
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67229	BAS-RHIN	JETTERSWILLER	SAVERNE	MARMOUTIER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67232	BAS-RHIN	KEFFENACH	WISSEMBOURG	SOULTZ-SOUS-FORETS
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67236	BAS-RHIN	KIENHEIM	STRASBOURG-CAMPAGNE	TRUCHTERSHEIM
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67238	BAS-RHIN	KINDWILLER	HAGUENAU	NIEDERBRONN-LES-BAINS
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67239	BAS-RHIN	KINTZHEIM	SELESTAT-ERSTEIN	SELESTAT
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67240	BAS-RHIN	KIRCHHEIM	MOLSHEIM	WASSELONNE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67242	BAS-RHIN	KIRRWILLER-BOSSELSHAUSEN	SAVERNE	BOUXWILLER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67244	BAS-RHIN	KLEINGOEFT	SAVERNE	MARMOUTIER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67245	BAS-RHIN	KNOERSHEIM	SAVERNE	MARMOUTIER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67253	BAS-RHIN	KUTTOLSHEIM	STRASBOURG-CAMPAGNE	TRUCHTERSHEIM
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67254	BAS-RHIN	KUTZENHAUSEN	WISSEMBOURG	SOULTZ-SOUS-FORETS
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67066	BAS-RHIN	LA BROQUE	MOLSHEIM	SCHIRMECK
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67371	BAS-RHIN	LA PETITE-PIERRE	SAVERNE	PETITE-PIERRE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67505	BAS-RHIN	LA VANCELLE	SELESTAT-ERSTEIN	SELESTAT



Statut	Aire géographique	DEP	CI	Département	Commune	Arrondissement	Canton
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67512	BAS-RHIN	LA WALCK	HAGUENAU	NIEDERBRONN-LES-BAINS
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67255	BAS-RHIN	LALAYE	SELESTAT-ERSTEIN	VILLE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67257	BAS-RHIN	LAMPERTSLOCH	WISSEMBOURG	WOERTH
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67258	BAS-RHIN	LANDERSHEIM	SAVERNE	MARMOUTIER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67260	BAS-RHIN	LAUBACH	WISSEMBOURG	WOERTH
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67210	BAS-RHIN	LE HOHWALD	SELESTAT-ERSTEIN	BARR
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67265	BAS-RHIN	LICHTENBERG	SAVERNE	PETITE-PIERRE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67269	BAS-RHIN	LITTENHEIM	SAVERNE	SAVERNE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67270	BAS-RHIN	LIXHAUSEN	STRASBOURG-CAMPAGNE	HOCHFELDEN
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67271	BAS-RHIN	LOBSANN	WISSEMBOURG	SOULTZ-SOUS-FORETS
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67272	BAS-RHIN	LOCHWILLER	SAVERNE	MARMOUTIER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67275	BAS-RHIN	LUPSTEIN	SAVERNE	SAVERNE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67276	BAS-RHIN	LUTZELHOUSE	MOLSHEIM	MOLSHEIM
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67279	BAS-RHIN	MAENNOLSHEIM	SAVERNE	SAVERNE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67280	BAS-RHIN	MAISONSGOUTTE	SELESTAT-ERSTEIN	VILLE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67282	BAS-RHIN	MARLENHEIM	MOLSHEIM	WASSELONNE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67283	BAS-RHIN	MARMOUTIER	SAVERNE	MARMOUTIER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67287	BAS-RHIN	MELSHEIM	STRASBOURG-CAMPAGNE	HOCHFELDEN
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67288	BAS-RHIN	MEMMELSHOFFEN	WISSEMBOURG	SOULTZ-SOUS-FORETS
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67289	BAS-RHIN	MENCHHOFFEN	SAVERNE	BOUXWILLER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67290	BAS-RHIN	MERKWILLER-PECHELBRONN	WISSEMBOURG	SOULTZ-SOUS-FORETS
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67292	BAS-RHIN	MIETESHEIM	HAGUENAU	NIEDERBRONN-LES-BAINS
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67293	BAS-RHIN	MINVERSHEIM	STRASBOURG-CAMPAGNE	HOCHFELDEN
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67295	BAS-RHIN	MITTELBERGHEIM	SELESTAT-ERSTEIN	BARR
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67299	BAS-RHIN	MOLLKIRCH	MOLSHEIM	ROSHEIM
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67300	BAS-RHIN	MOLSHEIM	MOLSHEIM	MOLSHEIM
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67302	BAS-RHIN	MONSWILLER	SAVERNE	SAVERNE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67303	BAS-RHIN	MORSBRONN-LES-BAINS	WISSEMBOURG	WOERTH
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67304	BAS-RHIN	MORSCHWILLER	HAGUENAU	HAGUENAU
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67306	BAS-RHIN	MUHLBACH-SUR-BRUCHE	MOLSHEIM	MOLSHEIM
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67307	BAS-RHIN	MULHAUSEN	SAVERNE	BOUXWILLER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67312	BAS-RHIN	MUTZENHOUSE	STRASBOURG-CAMPAGNE	HOCHFELDEN
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67313	BAS-RHIN	MUTZIG	MOLSHEIM	MOLSHEIM
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67314	BAS-RHIN	NATZWILLER	MOLSHEIM	SCHIRMECK
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67317	BAS-RHIN	NEUBOIS	SELESTAT-ERSTEIN	VILLE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67228	BAS-RHIN	NEUGARTHEIM-ITTLLENHEIM	STRASBOURG-CAMPAGNE	TRUCHTERSHEIM
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67320	BAS-RHIN	NEUVE-EGLISE	SELESTAT-ERSTEIN	VILLE



Statut	Aire géographique	DEP	CI	Département	Commune	Arrondissement	Canton
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67321	BAS-RHIN	NEUVILLER-LA-ROCHE	MOLSHEIM	SCHIRMECK
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67322	BAS-RHIN	NEUWILLER-LES-SAVERNE	SAVERNE	BOUXWILLER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67325	BAS-RHIN	NIEDERHASLACH	MOLSHEIM	MOLSHEIM
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67328	BAS-RHIN	NIEDERMODERN	SAVERNE	BOUXWILLER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67333	BAS-RHIN	NIEDERSOULTZBACH	SAVERNE	BOUXWILLER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67335	BAS-RHIN	NORDHEIM	MOLSHEIM	WASSELONNE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67337	BAS-RHIN	NOTHALTEN	SELESTAT-ERSTEIN	BARR
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67340	BAS-RHIN	OBERBRONN	HAGUENAU	NIEDERBRONN-LES-BAINS
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67341	BAS-RHIN	OBERDORF-SPACHBACH	WISSEMBOURG	WOERTH
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67342	BAS-RHIN	OBERHASLACH	MOLSHEIM	MOLSHEIM
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67347	BAS-RHIN	OBERMODERN-ZUTZENDORF	SAVERNE	BOUXWILLER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67348	BAS-RHIN	OBERNAI	SELESTAT-ERSTEIN	OBERNAI
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67352	BAS-RHIN	OBERSOULTZBACH	SAVERNE	BOUXWILLER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67354	BAS-RHIN	ODRATZHEIM	MOLSHEIM	WASSELONNE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67362	BAS-RHIN	ORSCHWILLER	SELESTAT-ERSTEIN	SELESTAT
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67366	BAS-RHIN	OTTERSTHAL	SAVERNE	SAVERNE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67367	BAS-RHIN	OTTERSWEILER	SAVERNE	MARMOUTIER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67368	BAS-RHIN	OTTROTT	MOLSHEIM	ROSHEIM
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67370	BAS-RHIN	PETERSBACH	SAVERNE	PETITE-PIERRE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67372	BAS-RHIN	PFÄFFENHOFFEN	SAVERNE	BOUXWILLER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67373	BAS-RHIN	PFALZWEYER	SAVERNE	PETITE-PIERRE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67377	BAS-RHIN	PLAINE	MOLSHEIM	SAALES
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67379	BAS-RHIN	PREUSCHDORF	WISSEMBOURG	WOERTH
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67380	BAS-RHIN	PRINTZHEIM	SAVERNE	SAVERNE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67381	BAS-RHIN	PUBERG	SAVERNE	PETITE-PIERRE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67383	BAS-RHIN	RANGEN	SAVERNE	MARMOUTIER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67384	BAS-RHIN	RANRUPT	MOLSHEIM	SAALES
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67387	BAS-RHIN	REICHSFELD	SELESTAT-ERSTEIN	BARR
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67391	BAS-RHIN	REINHARDSMUNSTER	SAVERNE	MARMOUTIER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67392	BAS-RHIN	REIPERTSWILLER	SAVERNE	PETITE-PIERRE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67395	BAS-RHIN	REUTENBOURG	SAVERNE	MARMOUTIER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67400	BAS-RHIN	RIEDEL TZ	WISSEMBOURG	WISSEMBOURG
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67402	BAS-RHIN	RINGELDORF	STRASBOURG-CAMPAGNE	HOCHFELDEN
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67403	BAS-RHIN	RINGENDORF	STRASBOURG-CAMPAGNE	HOCHFELDEN
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67408	BAS-RHIN	ROMANSWILLER	MOLSHEIM	WASSELONNE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67410	BAS-RHIN	ROSENWILLER	MOLSHEIM	ROSHEIM
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67411	BAS-RHIN	ROSHEIM	MOLSHEIM	ROSHEIM



Statut	Aire géographique	DEP	CI	Département	Commune	Arrondissement	Canton
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67413	BAS-RHIN	ROSTEIG	SAVERNE	PETITE-PIERRE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67414	BAS-RHIN	ROTHAU	MOLSHEIM	SCHIRMECK
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67415	BAS-RHIN	ROTHBACH	HAGUENAU	NIEDERBRONN-LES-BAINS
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67420	BAS-RHIN	RUSS	MOLSHEIM	SCHIRMECK
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67421	BAS-RHIN	SAALES	MOLSHEIM	SAALES
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67423	BAS-RHIN	SAESSOLSHEIM	STRASBOURG-CAMPAGNE	HOCHFELDEN
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67424	BAS-RHIN	SAINT-BLAISE-LA-ROCHE	MOLSHEIM	SAALES
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67425	BAS-RHIN	SAINT-JEAN-SAVERNE	SAVERNE	SAVERNE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67426	BAS-RHIN	SAINT-MARTIN	SELESTAT-ERSTEIN	VILLE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67427	BAS-RHIN	SAINT-MAURICE	SELESTAT-ERSTEIN	VILLE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67428	BAS-RHIN	SAINT-NABOR	MOLSHEIM	ROSHEIM
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67429	BAS-RHIN	SAINT-PIERRE	SELESTAT-ERSTEIN	BARR
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67430	BAS-RHIN	SAINT-PIERRE-BOIS	SELESTAT-ERSTEIN	VILLE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67431	BAS-RHIN	SALENTHAL	SAVERNE	MARMOUTIER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67436	BAS-RHIN	SAULXURES	MOLSHEIM	SAALES
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67437	BAS-RHIN	SAVERNE	SAVERNE	SAVERNE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67439	BAS-RHIN	SCHAFFHOUSE-SUR-ZORN	STRASBOURG-CAMPAGNE	HOCHFELDEN
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67441	BAS-RHIN	SCHALKENDORF	SAVERNE	BOUXWILLER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67442	BAS-RHIN	SCHARRACHBERGHEIM-IRMSTETT	MOLSHEIM	WASSELONNE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67444	BAS-RHIN	SCHERLENHEIM	STRASBOURG-CAMPAGNE	HOCHFELDEN
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67445	BAS-RHIN	SCHERWILLER	SELESTAT-ERSTEIN	SELESTAT
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67446	BAS-RHIN	SCHILLERSDORF	SAVERNE	BOUXWILLER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67448	BAS-RHIN	SCHIRMECK	MOLSHEIM	SCHIRMECK
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67452	BAS-RHIN	SCHNERSHEIM	STRASBOURG-CAMPAGNE	TRUCHTERSHEIM
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67459	BAS-RHIN	SCHWENHEIM	SAVERNE	MARMOUTIER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67460	BAS-RHIN	SCHWINDRATZHEIM	STRASBOURG-CAMPAGNE	HOCHFELDEN
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67469	BAS-RHIN	SINGRIST	SAVERNE	MARMOUTIER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67470	BAS-RHIN	SOLBACH	MOLSHEIM	SCHIRMECK
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67473	BAS-RHIN	SOULTZ-LES-BAINS	MOLSHEIM	MOLSHEIM
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67474	BAS-RHIN	SOULTZ-SOUS-FORETS	WISSEMBOURG	SOULTZ-SOUS-FORETS
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67475	BAS-RHIN	SPARSBACH	SAVERNE	PETITE-PIERRE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67477	BAS-RHIN	STEIGE	SELESTAT-ERSTEIN	VILLE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67478	BAS-RHIN	STEINBOURG	SAVERNE	SAVERNE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67480	BAS-RHIN	STILL	MOLSHEIM	MOLSHEIM
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67483	BAS-RHIN	STRUTH	SAVERNE	PETITE-PIERRE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67489	BAS-RHIN	THAL-MARMOUTIER	SAVERNE	MARMOUTIER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67490	BAS-RHIN	THANVILLE	SELESTAT-ERSTEIN	VILLE



## LISTE DES COMMUNES DE L'AIRE AOC MUNSTER

Statut	Aire géographique	DÉP	CI	Département	Commune	Arrondissement	Canton
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67491	BAS-RHIN	TIEFFENBACH	SAVERNE	PETITE-PIERRE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67492	BAS-RHIN	TRAENHEIM	MOLSHEIM	WASSELONNE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67493	BAS-RHIN	TRIEMBACH-AU-VAL	SELESTAT-ERSTEIN	VILLE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67496	BAS-RHIN	UBERACH	HAGUENAU	NIEDERBRONN-LES-BAINS
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67497	BAS-RHIN	UHLWILLER	HAGUENAU	HAGUENAU
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67498	BAS-RHIN	UHRWILLER	HAGUENAU	NIEDERBRONN-LES-BAINS
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67499	BAS-RHIN	URBEIS	SELESTAT-ERSTEIN	VILLE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67500	BAS-RHIN	URMATT	MOLSHEIM	MOLSHEIM
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67502	BAS-RHIN	UTTENHOFFEN	HAGUENAU	NIEDERBRONN-LES-BAINS
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67503	BAS-RHIN	UTTWILLER	SAVERNE	BOUXWILLER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67507	BAS-RHIN	VILLE	SELESTAT-ERSTEIN	VILLE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67513	BAS-RHIN	WALDERSBACH	MOLSHEIM	SCHIRMECK
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67515	BAS-RHIN	WALDOLWISHEIM	SAVERNE	SAVERNE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67517	BAS-RHIN	WANGEN	MOLSHEIM	WASSELONNE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67122	BAS-RHIN	WANGENBOURG-ENGENTHAL	MOLSHEIM	WASSELONNE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67520	BAS-RHIN	WASSELONNE	MOLSHEIM	WASSELONNE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67521	BAS-RHIN	WEINBOURG	SAVERNE	BOUXWILLER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67524	BAS-RHIN	WEITERSWILLER	SAVERNE	PETITE-PIERRE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67525	BAS-RHIN	WESTHOFFEN	MOLSHEIM	WASSELONNE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67527	BAS-RHIN	WESTHOUSE-MARMOUTIER	SAVERNE	MARMOUTIER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67530	BAS-RHIN	WICKERSHEIM-WILSHAUSEN	STRASBOURG-CAMPAGNE	HOCHFELDEN
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67531	BAS-RHIN	WILDERSBACH	MOLSHEIM	SCHIRMECK
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67532	BAS-RHIN	WILLGOTTHEIM	STRASBOURG-CAMPAGNE	TRUCHTERSHEIM
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67534	BAS-RHIN	WILWISHEIM	STRASBOURG-CAMPAGNE	HOCHFELDEN
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67535	BAS-RHIN	WIMMENAU	SAVERNE	PETITE-PIERRE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67538	BAS-RHIN	WINGEN-SUR-MODER	SAVERNE	PETITE-PIERRE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67542	BAS-RHIN	WINTZENHEIM-KOCHERSBERG	STRASBOURG-CAMPAGNE	TRUCHTERSHEIM
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67543	BAS-RHIN	WISCHES	MOLSHEIM	SCHIRMECK
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67550	BAS-RHIN	WOERTH	WISSEMBOURG	WOERTH
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67553	BAS-RHIN	WOLSCHHEIM	SAVERNE	SAVERNE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67554	BAS-RHIN	WOLXHEIM	MOLSHEIM	MOLSHEIM
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67555	BAS-RHIN	ZEHNACKER	SAVERNE	MARMOUTIER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67556	BAS-RHIN	ZEINHEIM	SAVERNE	MARMOUTIER
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67559	BAS-RHIN	ZITTERSHEIM	SAVERNE	PETITE-PIERRE
AOC - Produits laitiers	MUNSTER	67	67560	BAS-RHIN	ZOEBERSDORF	STRASBOURG-CAMPAGNE	HOCHFELDEN