

Jean-Frédéric MONLEZUN
Président, de la commission d'enquête
10, rue de l'Eglise
F 57600 FOLKLING
tél et fax : 03 87 84 58 42
mél : frederic.monlezun@laposte.net

Folkling, le : 31 mars 2006

**Enquête publique relative à l'élaboration du schéma de cohérence
territoriale de la région de STRASBOURG (SCOTERS).**

**ENQUÊTE PUBLIQUE du lundi 03
octobre 2005 au mercredi 16 novembre
2005 inclus.**

CONCLUSION ET AVIS

DE LA COMMISSION D' ENQUÊTE

VU les pièces du dossier mis à la disposition du public et soumis à enquête,

VU les dispositions prises pour l'information du public,

VU le site,

VU le déroulement de l'enquête publique,

VU les renseignements complémentaires recueillis auprès du Demandeur,

ENTENDU les renseignements complémentaires obtenus auprès des services concernés,

CONSIDERANT LE BON DEROULEMENT MATERIEL DE L'ENQUETE :

l'enquête publique relative à l'élaboration du schéma de cohérence territoriale de la région de STRASBOURG (SCOTERS), s'est déroulée du lundi 03 octobre 2005 au mercredi 16 novembre 2005 inclus, de manière satisfaisante et conformément aux prescriptions légales et réglementaires en vigueur et à l'Arrêté du Syndicat Mixte en date du 26 août 2005.

Aucune anomalie n'a été constatée au cours de l'enquête publique.

Le dossier d'enquête, ainsi que les 20 registres étaient à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête publique ;

Chacun des 20 registres d'enquête publique avait été préalablement coté et paraphé par le Président de la Commission d'Enquête, et a été ouvert et clos par le Président de la communauté de communes ou le maire de la commune correspondantes.

Les conditions d'accueil du public dans tous les lieux d'enquête n'appellent aucune remarque et le public a pu s'exprimer et formuler ses observations et remarques sans difficultés ;

- Dans les locaux du siège du Syndicat Mixte pour le SCOTERS .
- Au siège de la CUS .
- Dans les sièges des communautés de communes du Ackerland, de la Basse Zorn, de Benfeld et environs, de Gombsheim-Kilstett, du kochersberg, Les Châteaux, du Pays d'Erstein, du Pays de la Zorn, de la Porte du Vignoble, de la Région de Brumath et des Villages du Kehlbach.
- En mairies des communes suivantes : Blaesheim, Boofzheim, Daubensand, Friesenheim, Gerstheim, Obenheim et Rhinau.

Les membres de la Commission d'Enquête ont siégé dans les 20 lieux d'enquête définis par l'Arrêté et les 27 permanences se sont tenues, conformément à l'Arrêté du 26 août 2005 précité.

La Commission, compte tenu du bon déroulement de l'enquête tel que rapporté ci-dessus, n'a pas estimé nécessaire d'organiser une réunion publique.

L'enquête a été close le mercredi 16 novembre 2005, à 18h30 au siège du Syndicat Mixte pour le SCOTERS à STRASBOURG .

La Commission d'Enquête a pu recevoir toutes les informations et tous documents requis auprès du Demandeur.

Les conditions d'accueil du public étaient satisfaisantes.

CONSIDERANT LA COMPOSITION DU DOSSIER SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE :

La composition du dossier du Schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg est régit par les articles L122-1 et R122-1, R122-2, R122-2-1, R122-3 du Code de l'urbanisme.

Le SCOTERS se compose de 4 documents :

- la présentation du dossier
- le rapport de présentation
- le Projet d'aménagement et de développement durable
- le Document d'orientations générales

Le rapport de présentation contient des éléments informatifs. il décrit le diagnostic et l'état initial de l'environnement ; il explique les choix retenus pour établir le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) et le Document d'orientations générales ; il évalue les incidences prévisibles des orientations du schéma sur l'environnement et expose la manière dont le schéma prend en compte le souci de sa préservation et sa mise en valeur.

Le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) constitue le projet politique des élus du Syndicat mixte pour la région de Strasbourg. Il 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.

Le Projet d'aménagement et de développement durable ne s'impose pas juridiquement mais il fonde le document normatif (dit document d'orientations générales) qui le suit.

Le Document d'orientations générales et les documents graphiques qui l'accompagnent constituent des orientations opposables notamment aux Plans locaux d'urbanisme (PLU) et aux «cartes communales» et permettent la mise en œuvre réglementaire du PADD. Seuls les documents graphiques du Document d'orientations générales ont un caractère normatif.

CONSIDERANT LE CONTENU DE LA PRESENTATION DU DOSSIER :

Les objectifs du Schéma de cohérence territoriale ;

La composition du dossier ;

Le Scot et la cohérence des politiques publiques :

- Scot et documents de rang supérieur
- Les documents qui devront être compatibles avec le Scot

La réalisation du projet ;

Le suivi du SCOTERS ;

CONSIDERANT LE CONTENU DU RAPPORT DE PRESENTATION :

Une forte dynamique intercommunale :

- Les intercommunalités
- La dynamique engagée sur les territoires de projet

La recherche de cohérence avec les démarches de coopération voisines :

- Les Scot et Schémas directeurs voisins dans le Département
- Les pays

Une coopération transfrontalière active ;

Les évolutions urbaines et sociales :

- Une augmentation continue du nombre de ménages
- Une spécialisation du territoire
- Une évolution des déplacements
- Une périurbanisation, consommatrice de foncier

Les évolutions économiques et commerciales :

- Caractéristiques du tissu économique
- L'implantation des activités économiques
- L'équipement commercial
- Le transport de marchandises
- Les activités agricoles et forestières
- Le tourisme

Le rayonnement de Strasbourg et de sa région :

- La métropole strasbourgeoise et sa région
- Les pôles urbains de la région strasbourgeoise

L'état initial de l'environnement :

- Nuisances et risques
- Ressources naturelles
- Patrimoine naturel et cadre de vie

Les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durable et le document d'orientations générales :

- Le bilan du Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) de 1973
- L'explication des choix retenus pour établir le Schéma de cohérence territoriale de Strasbourg

Les incidences des orientations du schéma sur l'environnement :

- Nuisances et risques
- Ressources naturelles

Patrimoine naturel et cadre de vie

CONSIDERANT LE CONTENU DU PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE (PADD):

Conforter la métropole strasbourgeoise, cœur de la nouvelle Europe :

- Faire de Strasbourg un nœud du réseau à grande vitesse à l'échelle européenne
- Améliorer la qualité de la desserte aéroportuaire
- Développer la voie d'eau et la plateforme portuaire
- Conforter le positionnement sur le réseau de transport d'informations à haut débit
- Mettre en place une stratégie de développement métropolitain
- Organiser le développement métropolitain autour de quartiers stratégiques
- Promouvoir la référence sociale et culturelle

Veiller au développement équilibré de la région urbaine :

- S'appuyer sur les pôles urbains de la région de Strasbourg
- Développer les équipements et les services dans les pôles urbains
- Répondre aux besoins en logement de la population, en les répartissant harmonieusement
- Développer une stratégie d'implantation des emplois et des activités
- Favoriser une offre commerciale équilibrée
- Mettre en place une politique foncière
- Organiser le déplacement de personnes et le stationnement
- Améliorer les conditions de transport des marchandises
- Développer le réseau de transmission à haut débit

Préserver, développer et mettre en valeur les qualités du territoire :

- Veiller à la qualité paysagère des espaces urbanisés
- Préserver et valoriser l'activité agricole
- Préserver et valoriser les espaces naturels
- Gérer le risque d'inondation et valoriser les zones inondables

Limiter les pollutions et préserver la santé humaine

CONSIDERANT LE CONTENU DU DOCUMENT D'ORIENTATIONS GENERALES (DOG) :

Les orientations générales de l'organisation de l'espace et de restructuration des espaces urbanisés :

- Développer la métropole strasbourgeoise, cœur de la nouvelle Europe :
 - Développer l'axe parc de l'Etoile – Kehl pour y recevoir des activités métropolitaines ;
 - Conforter les sites de développement métropolitains.
- Structurer l'espace métropolitain :
 - Développer les différents pôles urbains constituant l'espace métropolitain ;
 - Développer de nouveaux secteurs de services et d'emplois au sein des pôles urbains de la première couronne strasbourgeoise.
- Accueillir les équipements et les services dans les bourgs centres ;
- Développer l'urbanisation à dominante d'habitat dans les secteurs desservis par les transports en commun ;
- Adapter le niveau de service aux besoins locaux ;
- Localiser les grands équipements de loisirs ;
- Favoriser le renouvellement urbain ;
- Veiller à la qualité des aménagements ;
- Mettre en place une stratégie foncière en milieu urbain, à l'échelle de la région de Strasbourg.

Les espaces et sites naturels ou urbains à préserver :

- Les sites naturels à protéger pour leur valeur intrinsèque :
 - Protéger les milieux écologiques majeurs ;
 - Protéger les paysages remarquables ;
 - Préserver et valoriser les axes à enjeux environnementaux multiples ;
 - Préserver les zones écologiques ou paysagères sensibles.
- Les espaces naturels à préserver pour garantir les équilibres écologiques :
 - Maintenir ou créer des corridors écologiques ;
 - Maintenir des zones naturelles «tampon» ;
 - Préserver les espèces patrimoniales dont la survie est menacée.
- Les espaces naturels à préserver pour maintenir le fonctionnement écologique des cours d'eau ;
- Les espaces agricoles à préserver :
 - Préserver les terres les plus fertiles et soutenir leur vocation agricole ;
 - Protéger les coteaux viticoles ;
 - Conforter les espaces agricoles liés aux cultures spéciales et à l'élevage.
- Les espaces urbains à préserver :
 - Le Plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV) de Strasbourg ;
 - Des espaces représentatifs d'une urbanisation traditionnelle.

Les grands équilibres entre les espaces urbain et à urbaniser et les espaces naturels, agricoles et forestiers :

- Assurer une gestion économe de l'espace ;
- Augmenter l'offre en habitat intermédiaire ;
- 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 urbainés.

Les 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 ;
- Répartir les nouveaux logements dans la région de strasbourg, conformément aux orientations d'organisation de l'espace ;
- Mieux répartir le logement aidé.

Les 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 ;
- Mailler le réseau et favoriser l'intermodalité ;
- Articuler l'urbanisation avec la desserte par les transports en commun ;
- Limiter l'usage de la voiture pour les déplacements domicile-travail.

Les 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 :
 - Les sites de développement métropolitains
 - Les plateformes d'activités
 - Les nouveaux sites de développement économique.
- Orienter l'implantation des sites générateurs de transports de marchandises importants ;
- Permettre l'implantation des grandes installations d'intérêt collectif ;
- Localiser les activités commerciales en favorisant une offre commerciale équilibrée.

Les 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 ;
- Préserver les axes paysagers ;
- Préserver les lignes de crêtes ;
- Garantir la lisibilité du réseau hydrographique ;
- Maintenir ou constituer une ceinture paysagère d'agglomération.

Les 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
 - Dans les secteurs touchés par les mouvements de terrain
- Prévenir les risques technologiques ;
- Prévenir les risques pour la santé publique :
 - La qualité de l'eau
 - La qualité de l'air
 - Les nuisances sonores
 - Le traitement des déchets.

Les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs :

- Construire en priorité à proximité des stations de transports en commun.

Les 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 ;
- Les projets nécessaires pour développer le réseau ferré et les transports en commun en site propre ;
- Les projets routiers nécessaires au développement de la région de strasbourg ;
- La création d'un nouveau centre de stockage de déchets ultimes ;
- La création de nouveaux captages pour l'eau potable.

CONSIDERANT TOUTES LES INTERVENTIONS DU PUBLIC ET LES QUESTIONS DE LA COMMISSION :

La Commission d'Enquête a recensé :

Registre du SYNDICAT MIXTE DU SCOTERS :	49 interventions dont 42 documents annexés
Registre de la CUS :	29 interventions dont 9 documents annexés
Registre de la C.C. de GAMBSHEIM-KILSTETT :	1 intervention
Registre de la C.C. de BENFEL ET ENVIRONS :	2 interventions
Registre de la C.C. du PAYS DE LA ZORN :	2 interventions dont 1 document annexé
Registre de la C.C. du KOCHERSBERG :	15 interventions dont 14 documents annexés
Registre de la C.C. de l'ACKERLAND :	2 interventions
Registre de la C.C. des CHATEAUX :	1 intervention dont 1 document annexé
Registre de la C.C. de la PORTE DU VIGNOBLE :	3 interventions dont 1 document annexé
Registre de la C.C. de la REGION DE BRUMATH :	4 interventions dont 1 document annexé
Registre de la C.C. de la BASSE-ZORN :	5 interventions dont 3 documents annexés
Registre de GERSTHEIM :	1 intervention dont 1 document annexé
Registre de OBENHEIM :	2 interventions
Registre de RHINAU :	1 intervention dont 1 document annexé

Nota : Les registres de : la C.C. du PAYS D'ERSTEIN, la C.C. des VILLAGES DU KEHLBACH, BLAESHEIM, BOOFZHEIM, DAUBENSAND et FRIESENHEIM, ne comportant aucune intervention.

La copie intégrale des interventions écrites et des documents annexés aux différents registres, regroupant toutes les interventions, ont été mises à la disposition du Syndicat Mixte pour le SCOTERS en date du 08 décembre 2005 ; En vue de les analyser et d'en élaborer un mémoire en réponse, à produire au Président de la Commission d'Enquête, conformément à la réglementation en vigueur .

Soit au total, un mémoire de 391 pages.

(Cf. annexe 5 : Communication au Demandeur des observations émises par le public, demande de mémoire en réponse et PV de remise des pièces).

La Commission d'Enquête a également posé 63 questions au Syndicat Mixte pour le SCOTERS (mémoire de 8 pages) en supplément des observations et questions formulées par le public sur les registres ou annexés à ceux-ci.

Ces questions de la Commission d'Enquête font partie de la demande de mémoire en réponse et du PV de remise des pièces en date du 08 décembre 2005 (Cf. annexe 5).

Méthodologie de traitement des interventions :

La Commission d'Enquête, suite à l'analyse des interventions sur le registre d'enquête publique a décidé de classer celles-ci suivant 36 thématiques.

Les interventions ont été « découpées » puis classées par thème.

Remarques :

Une intervention individuelle peut contenir plusieurs remarques thématiques.

Les différentes interventions, sont pour l'essentiel défavorables au projet.

Les remarques faites sont très hétérogènes et il apparaît parfois qu'il y a confusion et que des interrogations trouvent leur réponse dans le dossier soumis à enquête.

CONSIDERANT LA DEMANDE DE MEMOIRE EN REPONSE :

Une demande de mémoire en réponse reprenant l'ensemble des observations et documents émanant du public a été formulée au Syndicat Mixte pour le SCOTERS par le Président de la Commission d'Enquête en date du 28 novembre 2005 avec remise des pièces le 08 décembre 2005.

CONSIDERANT LE MEMOIRE EN REPONSE DU DEMANDEUR :

Le mémoire en réponse du Syndicat Mixte pour le SCOTERS daté du 23 janvier 2006 a été réceptionné par le Président de la Commission d'Enquête en date du 25 janvier 2006.

Dans son mémoire en réponse, le Demandeur reprend en totalité les observations du public et distingue, parmi les questions soulevées, celles qui relèvent du projet auxquelles il apporte des réponses et celles qui relèvent d'autres procédures ou d'autres compétences sur lesquelles des renseignements sont donnés à titre d'information à la Commission d'Enquête.

Les réponses sont à la fois globales par thèmes mais aussi apportées au cas au cas pour des questions non redondantes portant sur un point précis.

De manière générale, les remarques faites sont assez disparates, traitent du projet mais portent aussi sur des considérations générales ayant peu de rapport avec le projet (*politique d'aménagement du territoire, emplacements, remise en cause de personnes, etc...*)

La Commission estime devoir souligner la qualité du mémoire en réponse élaboré par les services concernés du Demandeur.

Les réponses fournies ont été élaborées avec soin, ce qui a facilité d'autant la réflexion de la Commission d'Enquête.

En préambule, et d'une manière générale, la Commission d'Enquête prend en compte les réponses du Demandeur et estime que le Demandeur a apporté des réponses précises et argumentées.

CONSIDERANT LES GRANDES ORIENTATIONS DU SCOTERS :

Conforter la position métropolitaine de Strasbourg et développer les pôles urbains :

Le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) prévoit de conforter la position métropolitaine de Strasbourg, par la mise en œuvre de projets d'infrastructure indispensables à sa bonne desserte. Il prévoit également de structurer et hiérarchiser l'espace urbanisé.

En tant qu'espace métropolitain, Strasbourg et la première couronne de l'agglomération strasbourgeoise doivent accueillir les emplois qualifiés, les équipements et les services répondant à l'objectif de développement du PADD .

L'espace métropolitain s'appuie à cette fin sur le potentiel de l'«axe est-ouest» Oberschaeffolsheim-Eckbolsheim-Strasbourg-Kehl, sur lequel l'axe parc de l'Etoile-Kehl représente un secteur prioritaire de développement. Il s'appuie également sur les territoires d'excellence que constituent les sites de développement métropolitain.

Le Projet d'aménagement et de développement durable identifie les pôles urbains, dans lesquels doivent se développer les services aux habitants.

L'ensemble des pôles urbains a vocation à recevoir une dominante d'habitat.

Les quatre premiers pôles urbains cités doivent être confortés et les emplois, les équipements et les services doivent y être développés.

Le pôle urbain de l'est de Strasbourg doit être constitué progressivement, en préservant la possibilité d'y implanter des emplois, des équipements et des services.

L'objectif du Projet d'aménagement et de développement durable est de faire bénéficier les bourgs centres d'un très bon niveau d'équipements.

Les communes qui ne font pas partie des pôles urbains (c'est-à-dire 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.

Les communes bien desservies par les transports en commun doivent privilégier l'extension urbaine dans les secteurs proches des stations de transport, selon les prescriptions du chapitre IX.

Les communes non desservies ou mal desservies par les transports en commun doivent restreindre l'extension des surfaces urbanisées ou à urbaniser, et privilégier la restructuration urbaine. Le développement de nouvelles surfaces urbanisées ou à urbaniser doit être justifié en priorité par les besoins actuels et futurs des habitants. D'une manière générale, les surfaces affectées à ce développement doivent être limitées, en rapport avec la taille de la commune.

Lorsque l'urbanisation de nouveaux secteurs s'avère indispensable pour atteindre les objectifs quantitatifs fixés au chapitre IV, celle-ci doit être articulée avec l'amélioration à moyen ou long terme de leur desserte.

Les Plans de déplacements urbains (PDU) doivent en tenir compte.

Dans les pôles urbains constituant l'espace métropolitain et les bourgs centres, le développement de l'urbanisation est conditionné par la réservation dans les documents d'urbanisme des superficies correspondant à la réalisation d'équipements et services de proximité nécessaires à la population.

Le développement de l'urbanisation doit favoriser en priorité, là où de telles disponibilités existent, la réhabilitation des quartiers anciens et en déshérence, la reconquête des friches urbaines et la construction dans les «dents creuses», en respectant l'identité des communes et des bourgs et en inscrivant les extensions dans un cadre d'urbanisation maîtrisé.

Afin d'atteindre les objectifs d'habitat et répondre aux besoins et aspirations des habitants, le Projet d'aménagement et de développement durable affirme la nécessité d'une politique foncière.

Intégrer les équipements dans le développement urbain :

Ce développement doit intégrer les équipements, services et espaces publics supports de la vie locale, ainsi que les espaces verts nécessaires au cadre de vie des habitants.

Les grandes opérations d'aménagement, qu'elles concernent la mise en place d'équipements et services, le développement de sites d'activités ou celui de quartiers situés en entrée de ville, doivent s'accompagner d'un effort de qualité sur l'aspect architectural des constructions, l'agencement et la réalisation des espaces publics.

Les grands équipements de loisirs ne doivent être implantés qu'à l'intérieur des pôles urbains.

Préserver le patrimoine régional et l'aspect des villes :

L'objectif du Projet d'aménagement et de développement durable est de préserver le patrimoine naturel de la région de Strasbourg.

Cet objectif est principalement obtenu par la protection des secteurs présentant un intérêt écologique majeur, un paysage remarquable, des enjeux environnementaux multiples et/ou un caractère sensible au regard de l'environnement.

L'accès du public à ces secteurs doit être adapté à leur sensibilité, de manière à garantir la préservation du patrimoine naturel fragile.

Le Projet d'aménagement et de développement durable prévoit que les entrées de ville doivent être spécialement bien aménagées 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.

Les tronçons en zone urbanisée doivent faire l'objet d'une attention particulière pour créer des fronts bâties de qualité.

Aux entrées de communes ou de villages, les extensions bâties doivent se réaliser en continuité du tissu existant pour préserver l'identité villageoise.

Sur les grands axes d'urbanisation et entre les villages, la préservation de coupures paysagères doit être favorisée pour éviter un continuum urbain.

Le caractère naturel, la valeur patrimoniale et la continuité des corridors écologiques, doivent être pris en compte dans l'aménagement des espaces à urbaniser.

Des coupures d'urbanisation significatives doivent être maintenues entre les parties urbanisées des communes, et plus particulièrement celles de la deuxième couronne de l'agglomération strasbourgeoise.

Ces coupures pourront être gérées par exemple comme espaces agricoles, ludiques ou sportifs.

Préserver l'environnement :

Les lisières des massifs forestiers doivent être protégées par des servitudes de recul inconstructibles ou par l'instauration de zones «tampon» non urbanisables. Ces zones doivent avoir des fonctions agricoles ou récréatives compatibles avec leur rôle écologique de lisière.

La préservation des espèces patrimoniales, animales ou végétales, dont la survie est menacée, doit être assurée.

Particulièrement, la préservation des noyaux majeurs de population de grand hamster et de crapaud vert, espèces protégées en voie de disparition en France doit être recherchée à travers le maintien de zones refuges et le rétablissement de continuités de passage sous les nouvelles infrastructures.

En dehors des zones urbanisées, les rivières doivent garder, dans toute la mesure du possible, leur caractère naturel. Les travaux réalisés dans le lit majeur, et en particulier sur les berges, doivent en tenir compte.

Les axes à enjeux environnementaux multiples référencés sur la carte «Espaces et sites naturels à préserver et à protéger» constituent également des axes paysagers.

Le schéma de principe des corridors écologiques (référencés sur la carte «Espaces et sites naturels à préserver et à protéger» sous les mentions corridors et continuités écologiques), permet de garantir les qualités paysagères du territoire.

Le Projet d'aménagement et de développement durable prévoit de préserver les cours d'eau en tant que repères dans le paysage.

Les documents d'urbanisme doivent prendre en compte cet objectif et veiller à la perception paysagère du réseau hydrographique.

A ce titre, une continuité végétale doit être maintenue le long des rives.

Les nouvelles constructions en bordure de cours d'eau ou fossés doivent respecter une marge de recul adaptée.

Les documents d'urbanisme doivent veiller à ménager des accès du public aux cours d'eau.

Les aménagements d'infrastructures de transport doivent, dans la traversée des zones inondables, être conçus pour minimiser les impacts et préserver les champs d'inondation et les écoulements des crues.

Dans les zones inondables par remontée de nappe, l'urbanisation est admise sans restriction autre que celles édictées par le SDAGE8, les SAGE9 et les PPRI10.

La conception des projets autorisés en zone inondable par submersion doit viser à minimiser les risques pour les personnes.

Les projets d'aménagement, quelle que soit leur nature, doivent prendre en compte les contraintes liées à la morphologie des terrains sur les coteaux, et celles liées au sous-sol (cavités, caves, galeries et ouvrages souterrains, présence de formations compressibles, affaissements, anciennes décharges).

Les activités nouvelles, lorsqu'elles génèrent des risques importants pour la population (installations SEVESO, silos, unités de réfrigération à l'ammoniac, chaufferies de très grande capacité,...), doivent veiller à limiter dans toute la mesure du possible l'exposition des populations. A cet effet, 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.

La pérennité de la ressource en eau potable est garantie par une occupation du sol adéquate dans les différents périmètres de protection des captages d'eau.

Dans ces périmètres, les aménagements et constructions, lorsqu'ils sont autorisés, doivent prévoir les mesures de nature à éliminer tout risque de pollution de la nappe phréatique.

Afin de limiter la vulnérabilité de la nappe, et compte-tenu de l'offre présente, aucune nouvelle gravière ne doit être créée sur l'aire du présent Schéma de cohérence territoriale. Cette orientation ne s'oppose pas à l'extension des gravières existantes.

Les orientations visant à articuler urbanisation et transports en commun et à ne pas augmenter globalement la capacité routière radiale vers Strasbourg contribuent à l'objectif de diminution des émissions de produits polluants et de gaz à effet de serre.

Dans toutes les opérations d'urbanisme, des espaces publics doivent être agencés de manière à rendre les cheminements piétonniers et les circulations douces (modes de déplacements non motorisés) aussi directs et aisés que possible.

Lors de la réalisation et de la requalification d'axes de transports, des équipements intégrés au paysage doivent systématiquement être étudiés pour réduire les nuisances sonores et obtenir un niveau acceptable pour les riverains (murs anti-bruit, bâtiments «écran», revêtements de chaussées enrobés drainants ou poreux,...).

Préserver l'identité régionale et économiser l'espace lors de la création de logements nouveaux :

Afin de préserver l'identité des villages et de certains quartiers, les documents d'urbanisme peuvent identifier les secteurs représentatifs d'une urbanisation traditionnelle, groupée et dense.

Dans ces secteurs, et dans les extensions les plus proches, la construction en limite séparative et en limite du domaine public doit être privilégiée.

Le maintien d'une forme urbaine en rapport avec l'urbanisation traditionnelle ne doit toutefois pas faire obstacle à une architecture contemporaine.

Des logements locatifs aidés devront être construits dans les communes et les quartiers desservis par les transports en commun, particulièrement dans ceux qui disposent d'une proportion faible de logements aidés.

Parmi ces communes, celles qui disposent de peu de réserves foncières doivent rechercher des opportunités dans le tissu ancien et considérer la construction de logements locatifs aidés comme une composante forte des nouvelles opérations d'aménagement.

Les logements locatifs aidés doivent être diffusés autant que possible dans le tissu urbain, en évitant une concentration spatiale excessive.

Favoriser le développement des transports collectifs et en faire une condition nécessaire de l'urbanisation :

Les politiques locales de déplacements définies à l'échelle des bassins d'emploi ou d'habitat, comme sur des périmètres plus larges, doivent prévoir :

- une amélioration de la qualité des transports en commun existants
- le renforcement du réseau de transports
- une adaptation du réseau de voirie
- une politique de maîtrise de la demande de déplacements motorisés

Le développement des transports en commun doit permettre la desserte de tous les pôles de la région de Strasbourg.

A cet effet, la fréquence des trains sera augmentée. Les horaires seront progressivement cadencés, avec une desserte à heure fixe toutes les heures, toutes les demi-heures aux heures de pointe, et au quart d'heure pour certaines dessertes à proximité de Strasbourg.

A l'intérieur de la Communauté urbaine de Strasbourg, le réseau de tramway sera étendu et maillé, afin de mieux desservir l'espace métropolitain.

En parallèle, des solutions d'exploitation, voire d'infrastructure devront être trouvées pour absorber le flux généré par la desserte TGV, l'accroissement du trafic des voyageurs sur les lignes TER et l'augmentation du trafic de fret.

De manière générale, le réseau ferré sera aménagé de telle manière que l'accroissement de l'offre de fret et la desserte marchandises ne pénalisent pas la desserte des voyageurs.

Des interconnexions du réseau ferré seront ménagées tant avec le réseau local des transports en commun qu'avec celui de la grande vitesse et les dessertes régionales.

Il s'agit de créer progressivement, de cette manière, un réseau maillé, desservant l'agglomération de Strasbourg, les bourgs centres et les villes moyennes situées à l'extérieur de l'aire du présent Schéma de cohérence territoriale.

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.

Ces quartiers doivent offrir une diversité des fonctions associant équipements, espaces publics et commerces.

Les gares, les accès au réseau de transport en commun et leurs abords doivent être valorisés par l'aménagement d'espaces publics de qualité. A cette fin, un stationnement calibré au plus près des besoins et peu consommateur de foncier doit être ménagé, des cheminements piétonniers et cyclistes doivent être organisés, le besoin d'accessibilité des personnes à mobilité réduite doit être pris en compte.

Lorsque les zones d'activités sont situées à proximité d'une desserte en transports en commun telle que gare ferroviaire ou station de tramway, ou équivalent, leur organisation doit en valoriser la desserte.

Cette valorisation pourra se faire notamment en localisant les services communs (restauration, crèche, etc.) et les activités peu consommatrices en foncier à proximité de l'accès au transport.

Limiter l'usage de l'automobile :

Dans les secteurs de l'agglomération strasbourgeoise les mieux desservis par les transports en commun, le stationnement au lieu de travail doit être limité afin d'encourager l'utilisation d'autres modes de transports.

Dans les autres secteurs, la création d'activités visera à être accompagnée d'une valorisation des modes de déplacements autres que la voiture individuelle.

Les aménagements du réseau routier ne doivent pas conduire à augmenter la performance de la desserte radiale globale vers l'agglomération strasbourgeoise.

Développer l'emploi :

De façon générale, 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.

Par ailleurs, 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.

Les sites de développement métropolitain, les plate-formes d'activités, les nouveaux sites de développement économiques et les petits sites à l'échelle des communes doivent respecter les orientations énoncées.

Les sites de développement métropolitains, doivent être confortés dans leur vocation principale :

- haute technologie ;
- innovation et recherche pour le Parc d'innovation d'Illkirch-Graffenstaden ;
- tertiaire supérieur pour l'Espace européen de l'entreprise à Schiltigheim ;
- grands équipements et accueil de grands événements culturels ou sportifs pour le site du Parc des expositions à Eckbolsheim.

Pérenniser l'agriculture :

L'objectif du Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) est de pérenniser une production agricole diversifiée et de qualité. A cette fin, dans l'ensemble des territoires agricoles, l'agriculture respectueuse de l'environnement («agriculture raisonnée»,...), telle que définie dans le PADD, sera privilégiée.

Les espaces viticoles inclus dans les périmètres d'Appellation d'Origine Contrôlée, doivent être strictement protégés de toute construction, y compris le logement des exploitants.

Les espaces agricoles liés aux cultures spéciales et à l'élevage seront confortés.

Développer l'activité du port de Strasbourg :

Le port de Strasbourg constitue le premier pôle logistique de la région de Strasbourg et un pôle industriel de première importance.

Limité dans son extension au sud et au nord par des espaces naturels, cet espace doit conserver sa fonction économique qu'il pourra compléter avec une vocation «haute technologie» grâce au point d'interconnexion à très haut débit.

A proximité du pont de l'Europe, il devra également se diversifier en intégrant des fonctions plus urbaines : logements, équipements et services.

La localisation des activités économiques génératrices de transports de marchandises importants, en particulier la logistique, doit intégrer la présence de la voie d'eau et/ou du réseau ferré et s'appuyer autant que possible sur leur potentiel.

L'implantation de grandes installations d'intérêt collectif liées au fonctionnement du bassin de vie (traitement des effluents et des déchets, production d'eau potable, production d'énergies renouvelables,...) peut se faire en dehors des sites d'activités précédemment définis, quelle que soit leur emprise.

Ces installations devront se situer en dehors des zones de contrainte environnementale forte, sauf si elles sont liées à l'exploitation d'une ressource naturelle sensible (captages d'eau potable par exemple).

Développer les activités commerciales :

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.

Au sein des grandes zones commerciales, dans les parties les plus proches du tissu urbain, les friches commerciales peuvent être réutilisées pour des opérations d'habitat en continuité avec le tissu urbain existant.

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.

Assurer convenablement la collecte et le traitement des déchets :

Pour assurer un maillage équilibré du territoire, le réseau des déchetteries fixes sera complété, dans un premier temps, par l'aménagement de trois nouveaux sites à Strasbourg (Meinau), à Schiltigheim et à Dossenheim-Kochersberg.

La deuxième couronne de la Communauté urbaine de Strasbourg doit être également équipée par de nouvelles déchetteries.

Les documents d'urbanisme doivent dégager les espaces nécessaires à l'implantation des déchetteries, lorsqu'il existe un projet identifié.

De même, des emplacements doivent être préservés dans les grandes zones d'activités qui le nécessitent.

Des emplacements collectifs pour le tri et la collecte des déchets ménagers doivent être prévus dans la conception de tous les immeubles collectifs et opérations d'aménagement.

Les capacités actuelles des Centres de stockage des déchets ultimes (CSDU) en activité (Hochfelden et Weitbruch), nécessitent la création d'un nouveau centre, dont la localisation sera choisie en priorité dans une grande zone d'activités.

Améliorer et développer les transports collectifs :

L'accessibilité de la métropole par le réseau ferroviaire, les liaisons aéroportuaires et la voie fluviale implique des mesures adéquates.

Le Transport routier guidé (TRG) desservira l'ouest de Strasbourg et les communes entre Eckbolsheim et Marlenheim, ainsi que Wasselonne.

Le réseau de tramway desservant l'espace métropolitain sera étendu ; les lignes seront prolongées vers Lingolsheim, le Neuhof, la Robertsau, Eckbolsheim, Ostwald et seront mises en correspondance ; le réseau sera également renforcé en direction de Kehl.

A long terme, un réseau de transports en commun en site propre sera créé en limite ouest de la première couronne et interconnecté avec les grandes lignes de transport radiales (train, transport routier guidé, tramway).

Des lignes de transport en commun devront être créées, à moyen terme vers des bourgs centres ; elles seront en site propre sur les tronçons où le niveau de trafic est élevé.

Développer de manière mesurée les infrastructures routières :

Les projets routiers nécessaires au développement de la région de Strasbourg doivent permettre d'améliorer la desserte routière de ses principaux pôles, la liaison avec les régions voisines et d'améliorer le cadre de vie et la sécurité dans les espaces bâtis.

Un contournement autoroutier, le Grand contournement ouest (GCO) sera réalisé à l'ouest de Strasbourg, à distance de l'agglomération, afin de rendre plus facilement compatible l'écoulement du trafic de transit avec les déplacements automobiles au sein de la région de Strasbourg.

Le GCO sera conçu de manière à améliorer la desserte du territoire de la région de Strasbourg depuis les pôles régionaux, nationaux et internationaux.

La création d'une nouvelle voie en limite ouest de l'agglomération de Strasbourg (VLIO1, permettra la liaison entre les pôles urbains de l'agglomération. Son insertion urbaine devra être soignée.

L'achèvement de la rocade sud permettra d'améliorer la jonction entre le pont Pflimlin et l'A35 et le fonctionnement de l'ensemble du nœud d'échange situé à proximité de la Vigie.

L'aménagement de la voie EDF située en bordure du Rhin au nord du port permettra d'assurer la desserte du port aux pétroles, voire du port de Strasbourg, en évitant les secteurs urbanisés de l'agglomération strasbourgeoise.

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-Gerstheim ou Barr-Benfeld-Obenheim permettra de relier la région sud de Strasbourg aux régions avoisinantes.

Une nouvelle liaison sera créée entre l'A4 et Bouxwiller afin de répondre aux problèmes de sécurité et de nuisances constatés notamment sur les communes de Bossendorf et Lixhausen sur la RD7.

L'ensemble des projets routiers sera conçu de manière à pouvoir accueillir les transports en commun et ne devra pas augmenter globalement la capacité routière vers l'agglomération strasbourgeoise.

Créer de nouveaux captages d'eau potable :

La création de nouveaux captages d'eau potable doit permettre la sécurisation de l'alimentation en eau potable dans la région de Strasbourg, notamment pour la Communauté urbaine de Strasbourg qui dépend à plus de 70 % du captage du Polygone.

CONSIDERANT LE CONTENU DES INTERVENTIONS DU PUBLIC :

La Commission d'Enquête, suite à l'analyse des interventions sur le registre d'enquête publique a décidé de classer celles-ci suivant 36 thématiques.

Les interventions ont été « découpées » puis classées par thème.

Thèmes relevés dans les observations du public :

- 1. AVIS GLOBALEMENT POSITIFS**
- 2. AVIS GLOBALEMENT NÉGATIFS**
- 3. A35**
- 4. AÉROPORT**
- 5. ARTICULATION URBANISATION / TRANSPORT EN COMMUN**
- 6. COMMERCE (parc commercial nord)**
- 7. CONCERTATION**
- 8. CONTOURNEMENT DE BENFELD-HUTTENHEIM**
- 9. COULEÉES VERTES**
- 10. DÉCHETS ULTIMES**
- 11. DÉVELOPPEMENT DURABLE**
- 12. ÉCHÉANCIER - PHASAGE**
- 13. ÉNERGIE**
- 14. ENVIRONNEMENT**
- 15. ÉQUIPEMENTS DE LOISIRS**
- 16. ESPACES NATURELS**
- 17. ÉTALEMENT URBAIN (répartition spatiale de l'habitat)**
- 18. GCO**
- 19. GRAVIÈRES**
- 20. HABITAT (règles des 12 logements, etc...)**
- 21. INDICATEURS**
- 22. MODES DOUX**
- 23. NOUVEAU PONT SUR LE RHIN - AXE EST OUEST PIÉMONT DES VOSGES-LAHR**
- 24. NOUVEAUX TRANSPORTS EN COMMUN**
- 25. RAPPORT DE PRÉSENTATION (demande de modifications)**
- 26. RÉSEAUX TRAM et TRAM-TRAIN**
- 27. RISQUES NATURELS**
- 28. RIVES DU BOHRIE**
- 29. RN4**
- 30. ROUTE EDF (y compris pénétrante Est + accessibilité gravières)**
- 31. TRANSPORTS - DÉPLACEMENTS**
- 32. TRANSPORT ROUTIER GUIDÉ**
- 33. VLIO**
- 34. ZONES D'ACTIVITÉS - Port de Strasbourg.**
- 35. GÉNÉRALITÉS (avis global non thématisé sur le SCOTERS)**
- 36. DIVERS et qui n'appellent pas de réponse**

CONSIDERANT LES REPONSES DU DEMANDEUR AUX 36 THEMES RELEVES DANS LES OBSERVATIONS DU PUBLIC :

Dans son mémoire en réponse, le Demandeur reprend en totalité les observations du public et distingue, parmi les questions soulevées, celles qui relèvent du projet auxquelles il apporte des réponses et celles qui relèvent d'autres procédures ou d'autres compétences sur lesquelles des renseignements sont donnés à titre d'information à la Commission d'Enquête.

Les réponses sont à la fois globales par thèmes mais aussi apportées au cas au cas pour des questions non redondantes portant sur un point précis.

Suite à l'analyse de chaque thème auquel le Demandeur a répondu, la Commission a émis des remarques et des recommandations qui sont reprises ci-après dans l'avis.

CONSIDERANT LES REPONSES DU DEMANDEUR AUX 63 QUESTIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE :

Suite aux questions de la Commission d'Enquête, le Demandeur propose :

Concernant l'échéancier de mise en œuvre :

Le suivi et la mise en œuvre du SCOTERS pourraient faire l'objet d'un additif au Rapport de présentation précisant la méthode définie, dans un esprit conforme à celui de la directive européenne « Plan et programme ».

Concernant les transports collectifs :

L'existence de transports collectifs performants est retenue comme critère important de choix des zones à urbaniser prioritairement. Un état de la situation actuelle peut-il être fourni afin de compléter le SCOTERS ?

Une carte explicitant la situation actuelle sera intégrée dans la partie diagnostic du Rapport de présentation.

Concernant les infrastructures routières :

Une présentation synthétique des partis d'aménagement étudiés par le maître d'ouvrage du GCO peut être intégrée dans le Rapport de présentation.

Des études de trafic ont été réalisées par le maître d'ouvrage. Une présentation succincte peut être incluse dans le Rapport de présentation.

Concernant les zones d'activités :

La zone logistique de Kogenheim est située à proximité d'accès routiers (VRPV + RN83) et ferroviaire (Strasbourg-Bâle).

Elle n'a pas d'accès fluvial.

Sous réserve d'un branchement au fer et de la restructuration d'échangeurs sur la VRPV et la RN83, l'urbanisation de cette zone est envisageable.

Une utilisation à dominante logistique demande cependant une accessibilité routière encore plus grande; il est ainsi envisagé de conditionner l'urbanisation de cette zone à la réalisation du Grand Contournement Ouest ou d'une voie de desserte équivalente (cf. compte-rendu du Comité syndical du Syndicat mixte du 25 novembre 2005).

Plusieurs études d'inondabilité ont été réalisées sur ce secteur, avec des résultats qui ne sont pas concordants.

Il semble néanmoins que cette zone soit partiellement inondable en crue centennale.

Aussi il est proposé de conditionner l'urbanisation de cette zone à usage d'activités (le cas échéant logistique) aux terrains hors crue centennale, conformément au SAGE Ill-Nappe-Rhin (cf. compte-rendu du Comité syndical du Syndicat mixte du 25 novembre 2005).

Suite aux questions de la Commission d'Enquête, le Demandeur propose (suite) :

Concernant l'environnement :

Le SCOTERS utilise la notion de «zone naturelle à retenir comme milieux écologiques majeurs »

Le SCOTERS peut être précisé et complété sur ce point.

Le positionnement des massifs forestiers privés n'est pas clair par rapport à la notion ci-dessus

Les massifs forestiers privés constituent des ensembles disséminés et de petite taille.

Les prescriptions qui s'y appliquent sont liées aux zones naturelles - et le cas échéant aux milieux écologiques majeurs - dans lesquelles ils se trouvent.

Concernant le Rapport de Présentation, Chapitre 1 :

Page 31 dernier alinéa : le temps de route d'une demi-heure ne pourrait-il pas être plus fortement nuancé car en heure de pointe de matin et de soir l'état de saturation de certains axes fait qu'il est déjà manifestement dépassé vers certaines communes ?

La rédaction peut être amendée.

Concernant le Rapport de Présentation, Chapitre 2 :

Page 67 5ème alinéa : la dernière phrase concernant les atouts du terminal à conteneurs vis à vis des ports en amont ne pourrait-elle pas être explicité car peu compréhensible dans sa forme actuelle ?

Ce point peut être davantage explicité.

Concernant le Rapport de Présentation, Chapitre 3 :

Page 107 carte : la carte ne gagnerait-elle pas à être complétée par une qualification sous forme de flèche rouge ou orange, de la liaison ferroviaire vers Gombsheim et au-delà ?

Il s'agit effectivement d'un oubli.

Page 108 2ème alinéa : le SCOTERS ne gagnerait-il pas en crédibilité si la création de la VLIO était plus argumentée et justifiée ?

Le principal argument en faveur de la VLIO est l'augmentation des flux de périphérie à périphérie qui, faute d'un axe de liaison adapté, saturent les axes radiaux, le cœur de l'agglomération et l'A35, et génèrent des conflits d'usage en faisant supporter à des voies de desserte de quartier des trafics intercommunaux.

Ce point sera développé dans le diagnostic du Rapport de présentation page 105 et suivantes, voire dans l'explication des choix.

Suite aux questions de la Commission d'Enquête, le Demandeur propose (suite) :

Concernant le RP Etat initial de l'environnement :

Page 116, dernier alinéa : Ne serait-il pas judicieux pour la crédibilité du document, dans ce paragraphe consacré à la qualité de l'air, de ne pas mêler des considérations sur la consommation d'énergie électrique pour éclairage et climatisation qui est en Alsace exclusivement d'origine hydraulique ou nucléaire et n'a donc aucun impact sur la qualité de l'air ?

Il est en effet possible de réécrire le paragraphe dans ce sens. On peut préciser l'origine des énergies utilisées.

Page 118 dernier alinéa : Ne parler des émissions de CO2 qu'au sujet du trafic routier est incomplet et réducteur car le chauffage domestique et l'industrie sont aussi de gros émetteurs avec des perspectives d'évolution contrastées. Par ailleurs est-il vraiment judicieux de parler ici des émissions de CO2 et de l'effet de serre qui est un phénomène à l'échelle planétaire et non comme pour les autres polluants, un phénomène local ?

Certes, les émissions de CO2 ne proviennent pas uniquement du trafic routier, et le chauffage domestique et l'industrie sont aussi des émetteurs de CO2 (dans une moindre mesure). Le Rapport de présentation sera étoffé sur ce point.

Page 129 : Il existe aujourd'hui 2 UIOM dans la région de Strasbourg dont une hors Scoters mais ne faut-il pas expliciter l'évolution des tonnages à incinérer par rapport à la capacité de ces installations ? Seront-elles suffisantes jusqu'à l'horizon 2015 ?

On peut expliciter l'évolution des tonnages à incinérer : ces éléments existent dans le « Plan départemental des déchets ménagers » et peuvent être ajoutés au Rapport de présentation. Ces études montrent que les installations d'UIOM existantes répondront à la demande, et ce d'autant plus qu'il est prévu de développer le tri et surtout la valorisation des déchets pour limiter le recours à l'incinération.

Concernant la conception du dossier :

Peut-on réaliser un additif ou un glossaire qui reprenne toutes les définitions nécessaires à la compréhension du dossier ?

On peut réaliser un glossaire qui reprenne les principales définitions nécessaires à la compréhension du dossier (couronnes, bourgs-centres, modes doux, habitat intermédiaire, etc...).

Concernant les lacunes du dossier :

La rocade EST notamment, référencée n° 4, page 110 ne fait l'objet d'aucun commentaire. Peut-on remédier à cette lacune ou existe-t-il des aspects qui s'opposent à toutes perspectives ?

La rocade Est (n°4 page 110) pourrait faire l'objet de précisions.

Suite aux questions de la Commission d'Enquête, le Demandeur propose (suite) :

Concernant le contenu du dossier :

Page 21 du DOG : les espaces urbains à préserver se limitent nominativement à Strasbourg intra muros (PSMV). Pourquoi aucun autre site n'est retenu nominativement, sauf à travers une formule générale ? alors que de nombreux sites sont remarquables ailleurs qu'à Strasbourg.

Les constats et analyses des espaces urbains préservés ont défini leur principale localisation sur Strasbourg.

Mais c'est bien l'ensemble des espaces urbains remarquables qui sont à préserver.

Page 106 du rapport : Sur quelle réalité se fonde l'aspect performant de la liaison Erstein-Obernai figuré sur la carte ?

Il y a effectivement une contradiction avec le diagnostic, qui conduit à considérer la liaison comme « moins performante ».

La carte sera modifiée en conséquence.

LA COMMISSION CONCLUT QUE :

Concernant le Schéma d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) de 1973 :

La région de Strasbourg est dotée d'un schéma directeur (SDAU) approuvé en mars 1973. Ce schéma, couvrant 93 communes, est aujourd'hui largement dépassé. L'extension de l'aire urbaine de Strasbourg et le redéploiement des activités économiques reflété par l'augmentation des distances pour les déplacements domicile-travail ont conduit à élargir le périmètre initial. Cette extension comporte :

- Les 13 communes du canton de Benfeld
- Les 23 communes du canton de Hochfelden qui n'étaient pas encore incluses dans le périmètre de 1973
- Westhouse, dernière commune du canton d'Erstein non incluse dans le périmètre de 1973
- 10 communes du canton de Wasselonne, autour de Marlenheim
- 1 commune du canton de Haguenau (Weitbruch)

Le périmètre du SCOTERS comprend ainsi 139 communes :

Achenheim, Alteckendorf, Benfeld, Bergbieten, Bernolsheim, Berstett, Bietlenheim, Bilwisheim, Bischheim, Blaesheim, Bölsheim, Boofzheim, Bossendorf, Breuschwickersheim, Brumath, Dahlenheim, Dangolsheim, Daubensand, Dingsheim, Donnenheim, Dossenheim-Kochersberg, Duntzenheim, Durningen, Eckbolsheim, Eckwersheim, Entzheim, Erstein, Eschau, Ettendorf, Fegersheim, Fessenheim-le-bas, Flexbourg, Friesenheim, Furdenheim, Gamsheim, Geispolsheim, Geiswiller, Gerstheim, Geudertheim, Gingsheim, Gougenheim, Grassendorf, Gries, Griesheim-sur-Souffel, Handschuheim, Hangenbieten, Herbsheim, Hindisheim, Hipsheim, Hochfelden, Hoenheim, Hoerdt, Hohatzenheim, Hohfrankenheim, Holtzheim, Hurtigheim, Huttenheim, Ichtratzheim, Illkirch-Graffenstaden, Ingenheim, Issenhausen, Ittenheim, Neugartheim-Ittlenheim, Kertzfeld, Kienheim, Kilstett, Kirchheim, Kogenheim, Kolbsheim, Krautwiller, Kriegsheim, Kurtzenhouse, Kuttolsheim, Lampertheim, Limersheim, Lingolsheim, Lipsheim, Lixhausen, Marlenheim, Matzenheim, Melsheim, Minversheim, Mittelhausbergen, Mittelhausen, Mittelschaeffolsheim, Mommenheim, Mundolsheim, Mutzenhouse, Niederhausbergen, Nordheim, Nordhouse, Obenheim, Oberhausbergen, Oberschaeffolsheim, Odratzheim, Olwisheim, Osthoffen, Osthause, Ostwald, Pfettisheim, Pfulgriesheim, Plobsheim, Quatzenheim, Reichstett, Rhinau, Ringeldorf, Rohr, Rossfeld, Rottelsheim, Sand, Schaeffersheim, Schaffhouse-sur-Zorn, Scharrachbergheim-Irmstett, Scherlenheim, Schiltigheim, Schnersheim, Schwindratzheim, Sermersheim, Souffelweyersheim, Strasbourg, Stutzheim-Offenheim, Truchtersheim, Uttenheim, Vendenheim, Waltenheim-sur-Zorn, Wangen, Wantzenau, Weitbruch, Westhouse, Weyersheim, Wickersheim-Wilshausen, Willgottheim, Wilwisheim, Wingersheim, Wintzenheim-Kochersberg, Witternheim, Wiwersheim, Wolfisheim, Zoebersdorf.

Le SCOTERS s'appuie sur une démarche de fond menée par les intercommunalités et le souci de mise en cohérence interne et externe avec les autres Scot et le Regionalplan allemand.

Les orientations de développement urbain qu'avait pris en compte le Schéma d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) de 1973 ont été peu suivies et ce schéma est devenu obsolète : pas de développement démographique exponentiel, un renforcement de l'occupation de l'espace sur un axe nord-sud alors que l'extension vers l'ouest était dessinée, seuls deux ponts sur le Rhin réalisés au lieu de six projetés.

En revanche le développement urbain s'est fait sous forme de périurbanisation comme dans la plupart des agglomérations et une diffusion en doigt de gant le long des axes routiers. La mobilité a augmenté et s'est généralisée. La conséquence en a été une saturation des axes routiers radiants.

Schématiquement l'offre de logements se réduit à deux types dominants et bien séparés : le grand collectif et la maison individuelle, les règles de financement du logement renforçant cette dichotomie. La morphologie urbaine qui en découle est produite par ce système de choix résidentiels contraints : ainsi se sont développés des quartiers de grands ensembles de logements collectifs, souvent sociaux en ville, et des extensions de villages sous forme de lotissements de maisons individuelles dans le périurbain accentuant ce que l'on appelle la spécialisation des territoires. Globalement se dégage l'impression que l'urbanisation a été plus subie qu'orientée.

Le Schéma d'aménagement et d'urbanisme de 1973 prévoyait d'accueillir de vastes zones industrielles au nord de l'agglomération (pour la pétrochimie liée à la raffinerie de Reichstett) à l'ouest (la vallée de la Bruche) et au sud le long de la voie ferrée et de la RN83.

On misait alors sur des activités d'industries lourdes qui nécessitaient de grandes superficies. En dehors de secteurs diffus, ce sont les secteurs de Hautepierre, Illkirch-Graffenstaden, Vendenheim ou le parc de l'Etoile qui ont été retenus pour recevoir les activités tertiaires et de commerces de grandes surfaces.

La crise pétrolière et les préoccupations environnementales ont rendu nombre de ces partis de développement obsolètes.

L'évolution rapide des processus de production et le développement de nouveaux services rendent les prévisions en terme de besoins à long terme très aléatoires.

Néanmoins, la mobilité pour l'emploi se situant à l'échelle d'un bassin d'emploi, c'est à cette échelle que la répartition des implantations économiques est à réfléchir pour réduire l'augmentation des besoins en déplacements.

Par ailleurs, la politique d'implantation de zones commerciales étendues en bordure de l'agglomération a montré ses inconvénients pour un développement équilibré du territoire.

La réduction des zones d'extensions (loi Raffarin) a déjà commencé à réorienter ces équipements vers les centres villes et vers une échelle de proximité.

La tendance devrait se maintenir.

Concernant les enjeux environnementaux pour la Région de Strasbourg :

En matière de protection de la santé publique, un état actuel relativement satisfaisant pour la qualité de l'air et l'eau potable masque une dégradation nette de la situation, préoccupante pour l'avenir : augmentation des populations exposées à des taux d'oxydes d'azote ou d'ozone supérieurs aux normes européennes 2010, dépassement dans la nappe des seuils de potabilité en nitrates et produits phytosanitaires, rivières impropre à la baignade, etc...

La maîtrise des déplacements routiers, la gestion des eaux pluviales et l'organisation d'un partenariat entre agriculteurs et collectivités apparaissent comme trois enjeux majeurs.

Par ailleurs, vu l'aggravation des inondations non sans lien avec l'effet de serre, le durcissement de la législation et l'évolution de la jurisprudence, la question de la maîtrise de l'urbanisation future en zone de submersion centennale reste posée.

Enfin, la saturation des centres d'enfouissement des déchets ultimes dans l'aire du Scoters, rend urgente la réservation d'emprises pour un nouveau Centre de stockage des déchets ultimes.

En matière de gestion économe des ressources naturelles, la ressource sol apparaît comme la plus menacée.

L'espace disponible est de plus en plus rare en raison d'une part des espaces exceptionnels à protéger et des potentialités agricoles à préserver et d'autre part de l'attractivité du territoire pour les habitants et les entreprises.

L'absence de politique foncière globale, l'offre peu diversifiée en matière d'habitat n'ont pas permis jusqu'ici une utilisation optimale et rationnelle de cette ressource.

Le développement des énergies renouvelables, opportunité forte pour le territoire du Scoters, souffre d'un manque de lien avec les pratiques d'aménagement (localisation des entreprises et lotissements, densités, orientation,...) et de politiques volontaristes.

En matière de valorisation du patrimoine naturel et de préservation du cadre de vie, la région de Strasbourg bénéficie de potentialités écologiques et paysagères exceptionnelles qui conditionnent en partie son attractivité.

Mais, malgré les protections réglementaires en place, leur pérennité est menacée : cloisonnement des réservoirs biologiques par les infrastructures routières et l'artificialisation des cours d'eau, standardisation du paysage par le manque de qualité urbanistique et paysagère des lotissements et zones d'activités ou par le développement de la monoculture.

De même, la connaissance des espaces naturels par les habitants et leur accessibilité par les modes de déplacements «doux» (itinéraires pédestres, cyclables, équestres, nautiques) restent insuffisante. Face à ce constat, des projets de mise en réseau et de valorisation des espaces naturels voient le jour tels la trame verte régionale, les Coulées vertes d'agglomération, les chartes paysagères intercommunales, etc...

Pour que la région de Strasbourg puisse réellement jouer son rôle de maillon écologique à l'échelle du Rhin supérieur, voire de l'Europe, et valoriser son paysage, la coordination des échelles et des acteurs apparaît primordiale.

La région Alsace est fréquemment présentée comme une région prospère et le nord de l'Alsace, dont le bassin de vie de Strasbourg constitue une composante majeure, n'échappe pas à ce constat. Equilibrée dans son tissu économique, la région de Strasbourg a été épargnée jusqu'à présent par les grands mouvements de restructuration et de déprise industrielle.

Ses espaces naturels, l'écosystème de la plaine alluviale du Rhin, les forêts du Ried, les coteaux à l'ouest de Strasbourg, constituent autant d'atouts que la région de Strasbourg, au cours de son développement, a su efficacement préserver.

Les villages, comme le cœur de Strasbourg, témoignent de la permanence de l'action de l'homme sur ce territoire, de la recherche de qualité et de sa capacité à le faire évoluer en maintenant le lien avec le passé.

Ainsi, la région de Strasbourg est forte de ses richesses naturelles et de celles que, progressivement, l'homme y a créées.

Elle s'est encore enrichie récemment par l'arrivée et la montée en puissance des institutions européennes qui lui apportent reconnaissance extérieure et ouverture internationale.

Le maintien des qualités et des richesses du territoire nécessite un effort constant et conjugué de tous les acteurs du bassin de vie.

Tout d'abord, parce que le maintien du haut niveau de développement auquel la région de Strasbourg est arrivée passe par la création de nouvelles richesses, la capacité à maintenir et renouveler celles qui sont en place, à en assurer collectivement le fonctionnement.

Mais aussi et surtout parce que le développement social et économique ne peut se faire qu'en harmonie avec l'espace naturel qui l'entoure, pour assurer à chacun un cadre de vie aussi agréable que possible, préserver la santé humaine et maintenir les écosystèmes dont la fragilité est aujourd'hui reconnue.

C'est à ces conditions que le développement durable pourra être assuré.

Concernant le déroulement de l'enquête publique :

La plupart des questions posées et des objections soulevées auraient pu trouver leur réponse dans le dossier soumis à enquête publique ; que le maître d'ouvrage s'astreint cependant à réitérer ces explications dans son mémoire en réponse en renvoyant éventuellement pour plus de détails au dossier d'enquête (pages et rubriques étant précisées) ; que le cas échéant, le porteur du projet apporte un certain nombre de précisions complémentaires ; qu'ainsi, il est fondé à estimer avoir satisfait à toutes les interrogations du public ;

La population a eu tout le loisir de s'exprimer pendant une enquête publique qui a duré 45 jours. Les dossiers soumis à l'enquête (présentation du dossier, rapport de présentation, projet d'aménagement et de développement durable et document d'orientations générales) ainsi que les 20 registres étaient à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête publique sous la responsabilité du président ou du maire du lieu d'enquête qui a charge de veiller non seulement à ce que le dossier d'enquête et le registre restent consultables par le public pendant les heures d'ouverture de la mairie, mais encore de se prémunir contre les actes irréfléchis ou malveillants qui, en portant atteinte à l'intégrité de ces pièces ou en étant à l'origine de leur soustraction frauduleuse, seraient susceptibles d'entraîner l'annulation de la procédure.

- Dans les locaux du siège du Syndicat Mixte pour le SCOTERS .
- Au siège de la CUS .
- Dans les sièges des communautés de communes du Ackerland, de la Basse Zorn, de Benfeld et environs, de Gombsheim-Kilstett, du kochersberg, Les Châteaux, du Pays d'Erstein, du Pays de la Zorn, de la Porte du Vignoble, de la Région de Brumath et des Villages du Kehlbach.
- En mairies des communes suivantes : Blaesheim, Boofzheim, Daubensand, Friesenheim, Gerstheim, Obenheim et Rhinau.

Il n'est pas apparu nécessaire à la Commission d'Enquête d'organiser une réunion publique d'information et d'échange ;

L'intérêt général doit primer les intérêts particuliers ;

POUR CES MOTIFS :

**LA COMMISSION D'ENQUETE EMET
UN AVIS FAVORABLE**

**A la demande, présentée par le Syndicat Mixte pour le SCOTERS,
relative à l'élaboration du
Schéma de Cohérence
Territoriale de la
Région de STRASBOURG, telle que
cette demande est décrite dans le
dossier soumis à enquête publique.**

Avec les RECOMMANDATIONS suivantes :

Concernant l'échéancier de mise en œuvre :

Le suivi et la mise en œuvre du SCOTERS doivent faire l'objet d'un additif au Rapport de présentation précisant la méthode définie, dans un esprit conforme à celui de la directive européenne « Plan et programme ».

Concernant les transports collectifs :

Intégrer une carte explicitant la situation actuelle, dans la partie diagnostic du Rapport de présentation.

Concernant les infrastructures routières :

GCO :

Intégrer une présentation synthétique des partis d'aménagement et des études de trafic réalisés par le maître d'ouvrage du GCO, dans le Rapport de présentation.

Projet d'amélioration de la liaison Est / Ouest « Piémont des Vosges / région de Lahr » :

Effectuer très rapidement, des études d'opportunité, afin de confirmer ou d'infirmer le besoin réel de cette liaison. Le DOG doit afficher plus clairement le caractère hypothétique actuel de cet ouvrage.

Concernant les zones d'activités :

Zone projetée à Kogenheim :

Intégrer cette réponse dans la version finale du SCOTERS .

«La zone logistique de Kogenheim est située à proximité d'accès routiers (VRPV + RN83) et ferroviaire (Strasbourg-Bâle).

Elle n'a pas d'accès fluvial.

Sous réserve d'un branchement au fer et de la restructuration d'échangeurs sur la VRPV et la RN83, l'urbanisation de cette zone est envisageable.

Une utilisation à dominante logistique demande cependant une accessibilité routière encore plus grande ; il est ainsi envisagé de conditionner l'urbanisation de cette zone à la réalisation du Grand Contournement Ouest ou d'une voie de desserte équivalente».

Risque d'inondation dans la zone projetée à Kogenheim :

Intégrer cette réponse dans la version finale du SCOTERS .

«Plusieurs études d'inondabilité ont été réalisées sur ce secteur, avec des résultats qui ne sont pas concordants.

Il semble néanmoins que cette zone soit partiellement inondable en crue centennale.

Aussi il est proposé de conditionner l'urbanisation de cette zone à usage d'activités (le cas échéant logistique) aux terrains hors crue centennale, conformément au SAGE Ill-Nappe-Rhin ».

Implantations projetées pour les nouvelles zones d'activités :

Limiter l'extension de telles zones dont le développement est contradictoire avec la volonté affichée de privilégier les transports collectifs.

Concernant l'environnement :

Notion de «zone naturelle à retenir comme milieux écologiques majeurs » :

Intégrer la définition de cette notion dans la version finale du SCOTERS .

Les massifs forestiers privés :

Intégrer cette réponse dans la version finale du SCOTERS .

« Les massifs forestiers privés constituent des ensembles disséminés et de petite taille.

Les prescriptions qui s'y appliquent sont liées aux zones naturelles - et le cas échéant aux milieux écologiques majeurs - dans lesquelles ils se trouvent ».

Concernant le RP Etat initial de l'environnement :

Intégrer le document relatif à l'évolution prévisible des productions de déchets à traiter, dans la version finale du SCOTERS .

Concernant les lacunes du dossier :

La rocade Est (n°4 page 110) pourrait faire l'objet de précisions.

Apporter ces précisions dans le document final.

Concernant le Commerce :

Intégrer la phrase suivante dans le DOG afin d'en améliorer la clarté :

« Par zone agglomérée on entend à la fois les 5 pôles urbains de l'agglomération strasbourgeoise (Centre-ville de Strasbourg, Est de Strasbourg, Schiltigheim-Bischheim-Hoenheim, Illkirch-Ostwald-Lingolsheim, Ouest de l'agglomération) et les 9 bourgs-centres situés en dehors de l'agglomération strasbourgeoise (Benfeld, Brumath, Erstein, Gerstheim, Hochfelden, Hoerdt, Marlenheim, Rhinau, Truchtersheim) ».

Concernant le GCO :

Intégrer dans le Rapport de présentation, un phrasage des objectifs et d'indicateurs de suivi parce que le SCOTERS est un document d'orientation et que rien n'interdit de proposer un échéancier.

Concernant les Indicateurs :

Absence d'indicateurs de suivi et d'état zéro :

Pour expliciter davantage les objectifs du Syndicat mixte en la matière, rajouter un paragraphe au Rapport de Présentation.

Concernant les nouveaux transports en commun :

Précision des projets retenus par le SCOTERS :

Il importe de hiérarchiser les projets entre ceux qui sont validés, donc programmables et ceux à valider ultérieurement, donc hypothétiques.

A ce titre, un récapitulatif de ces réalisations serait le bienvenu.

Demande d'amélioration de la desserte en transports en commun :

L'amélioration de la desserte vers Lauterbourg n'est pas clairement prise en compte.

Cette desserte doit figurer explicitement dans la version finale du SCOTERS .

Concernant le Rapport de présentation :

Intégrer toutes ces modifications dans le Document Final.

« page 101, signaler l'importance du nœud tram-RN4 Route du Rhin ». La rédaction de cet encadré sera précisée.

« page 106 la liaison routière Strasbourg-Kehl-autoroute allemande est indiquée comme liaison routière performante ». Il y a effectivement une contradiction avec le diagnostic, qui conduit à considérer la liaison comme « moins performante ». La carte sera modifiée en conséquence.

« page 110, rajouter la liaison route EDF-RN4 ». En terme de diagnostic de l'existant, ce n'est pas aujourd'hui un projet planifié et porté par un maître d'ouvrage identifié. Il n'apparaît donc pas, dans le diagnostic, sur la carte mentionnée. Par contre, étant un projet planifié pour le futur par le SCOTERS, il apparaît dans la carte p53 du Document d'orientations Générales au titre des « grands projets d'équipement et de services nécessaires à la mise en œuvre du Schéma ».

« page 120 du Rapport de présentation concernant les espaces verts accompagnant les infrastructures, la rédaction sera complétée par une mention à l'A35 ».

Concernant la route EDF :

Intégrer au Document Final, la clarification du statut et un résumé de la problématique de la réouverture de cette route.

Faire réaliser ultérieurement par le maître d'ouvrage concerné, une étude d'impact du réaménagement de cette voie.

Concernant les transports et les déplacements :

Afin de clarifier la notion de zone bien desservie à échéance du SCOTERS, la rédaction du point I.4 du DOG doit être précisée, en terme de niveau de desserte existant ou à venir, proximité de l'agglomération, prise en compte dans un Plan de Déplacements Urbains (PDU) et complétée par une notion de fréquence pour la desserte ferrée.

M. Jean-François MOUCHARD
Membre

M. Jacques PARMANTIER
Membre

M. Jean-Frédéric MONLEZUN
Président