

Figure 28 : Les nuisances sonores

Les nuisances sonores

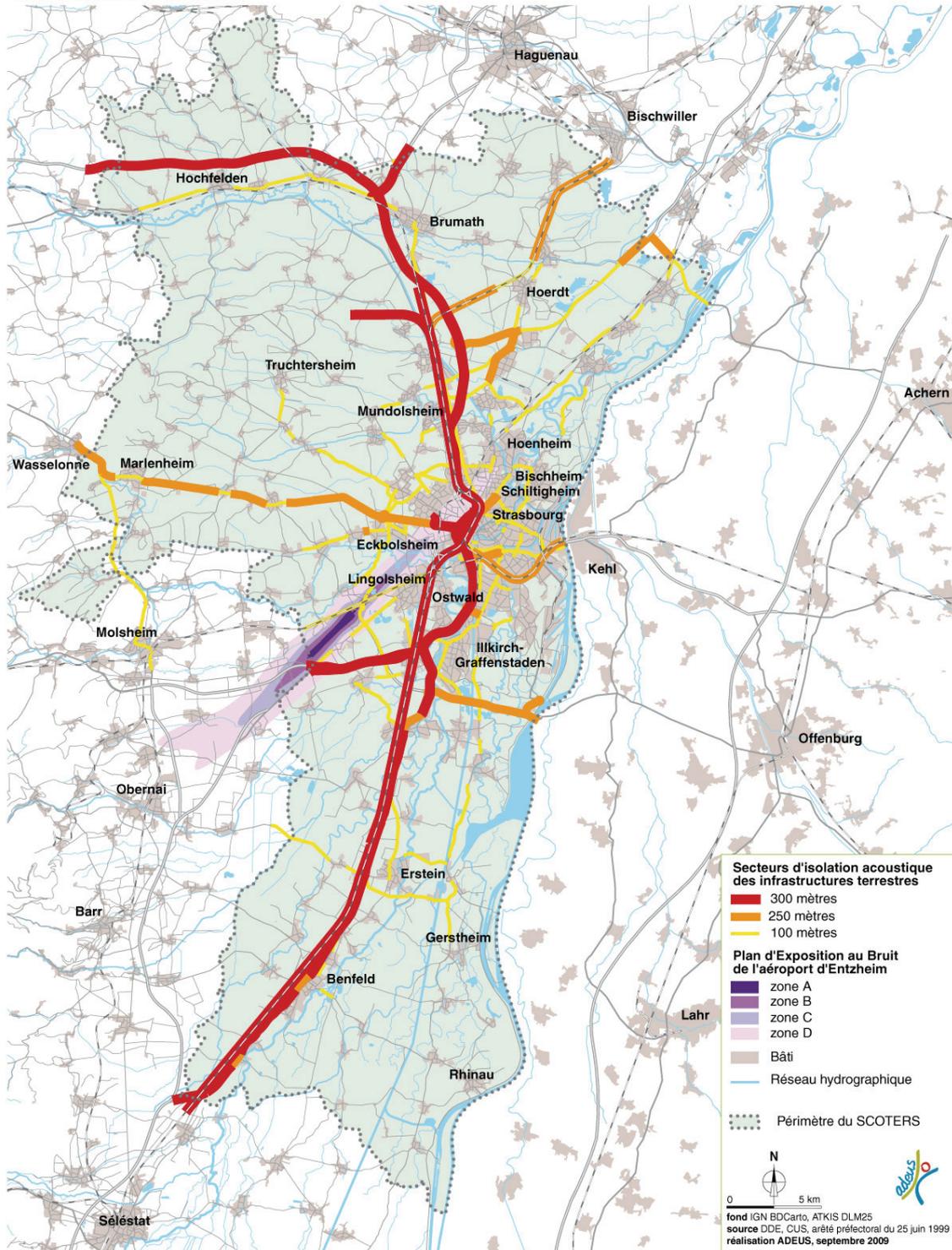
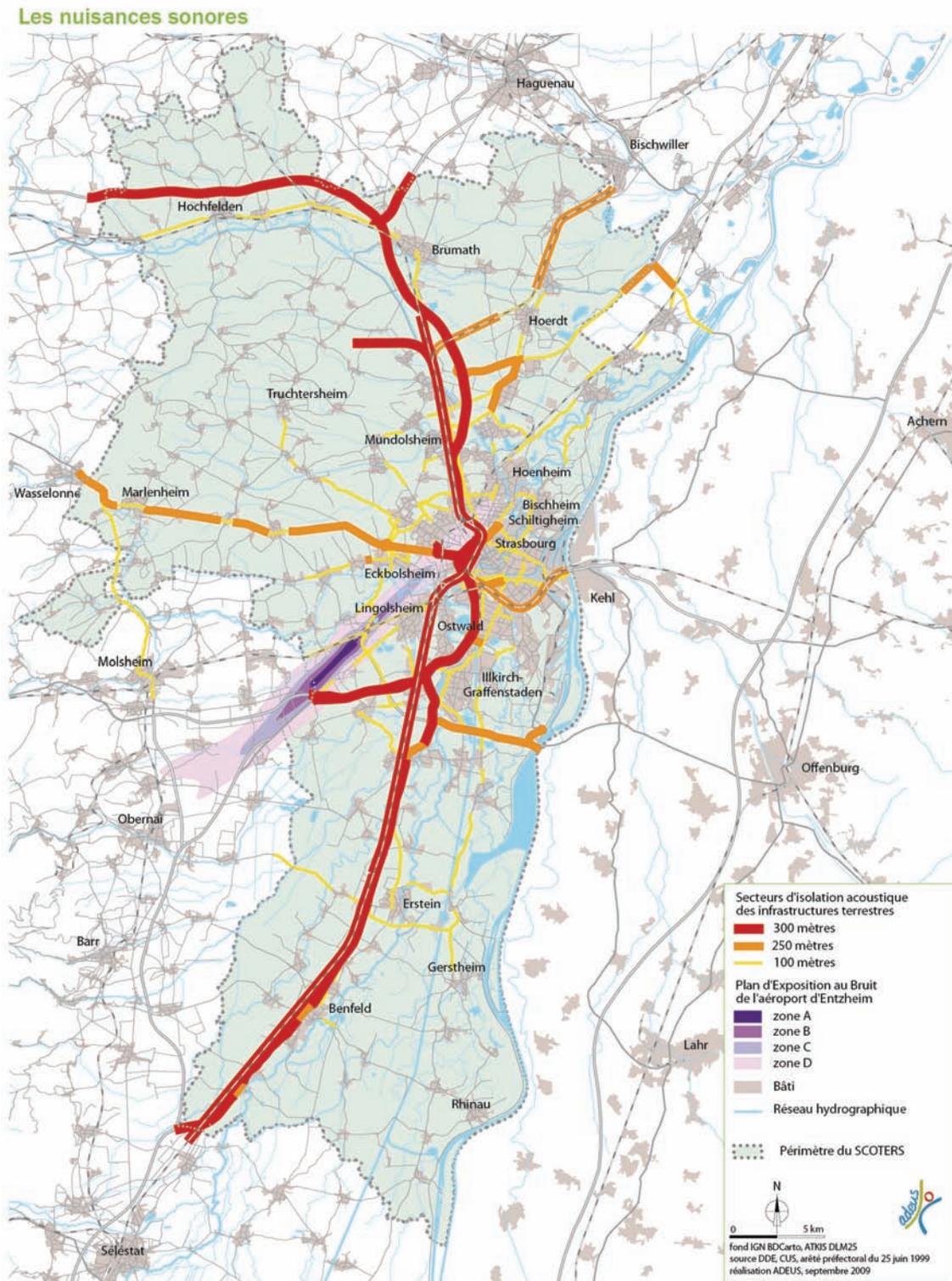


Figure 28 : Les nuisances sonores



modification du périmètre (sortie de Gamsheim-Kilstett)

Figure 29 : Unités hydrauliques concernant le SCOTERS

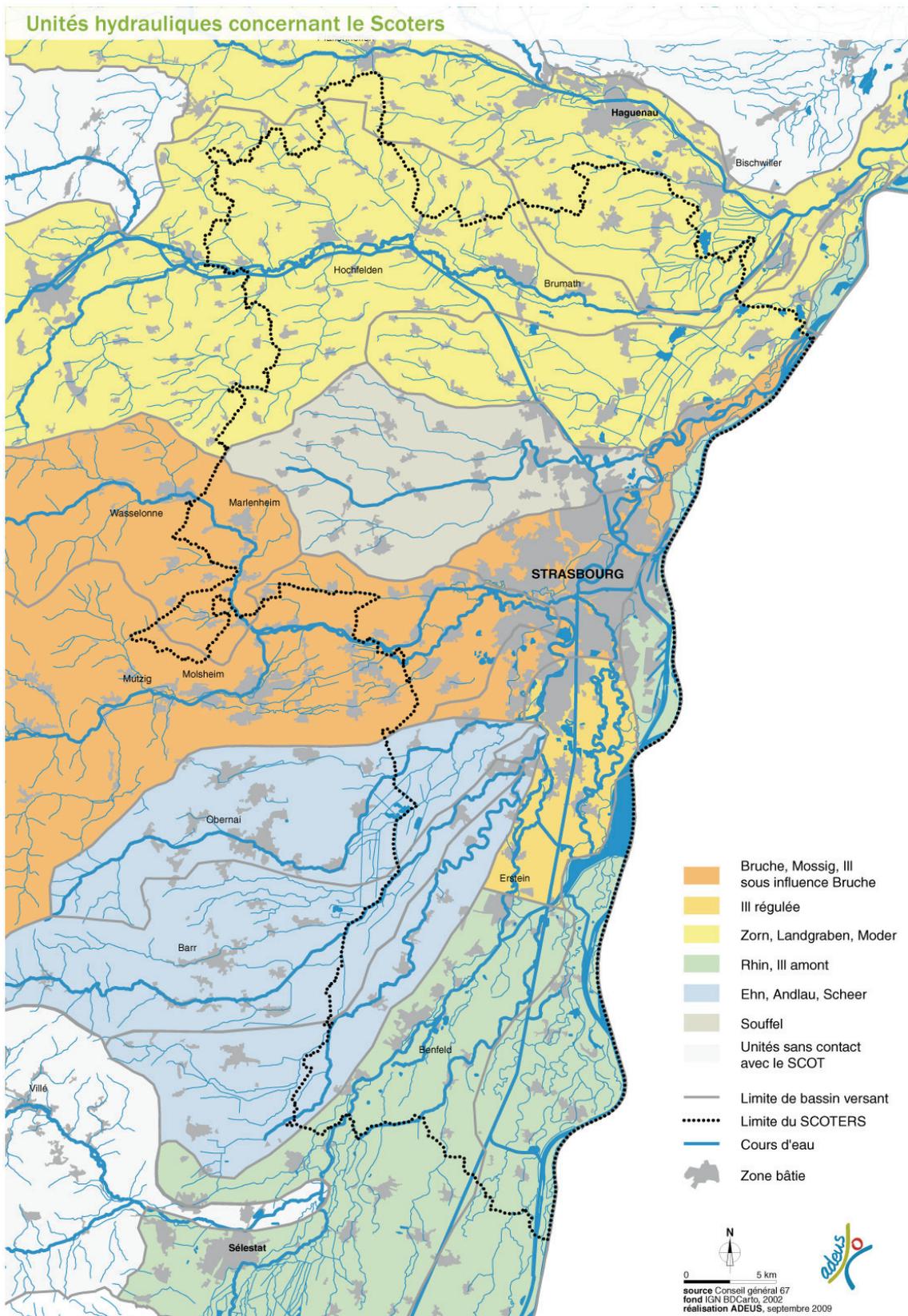
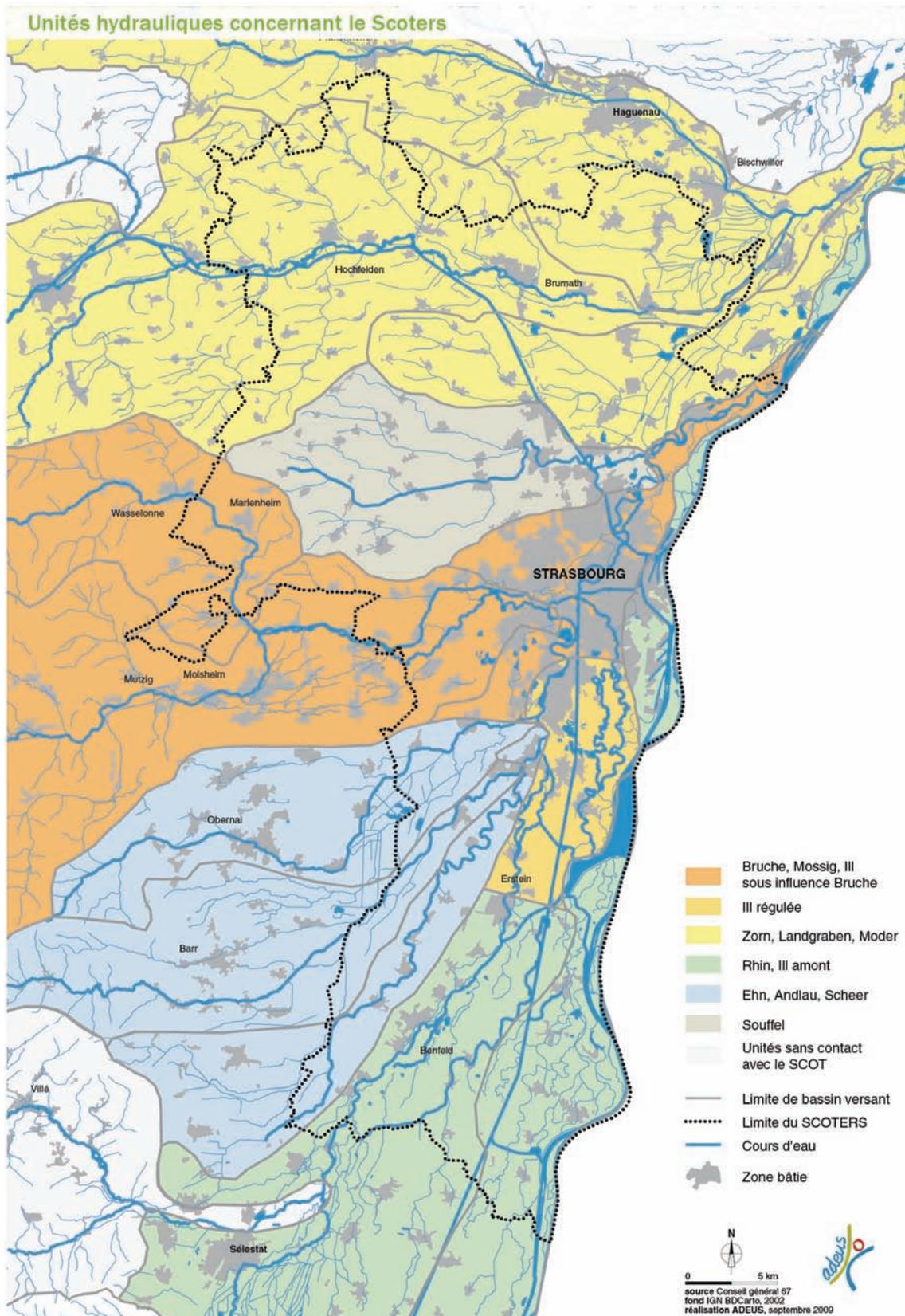


Figure 29 : Unités hydrauliques concernant le SCOTERS



modification du périmètre (sortie de Gamsheim-Kilstett)

Figure 30 : Les zones inondables dans le SCOTERS

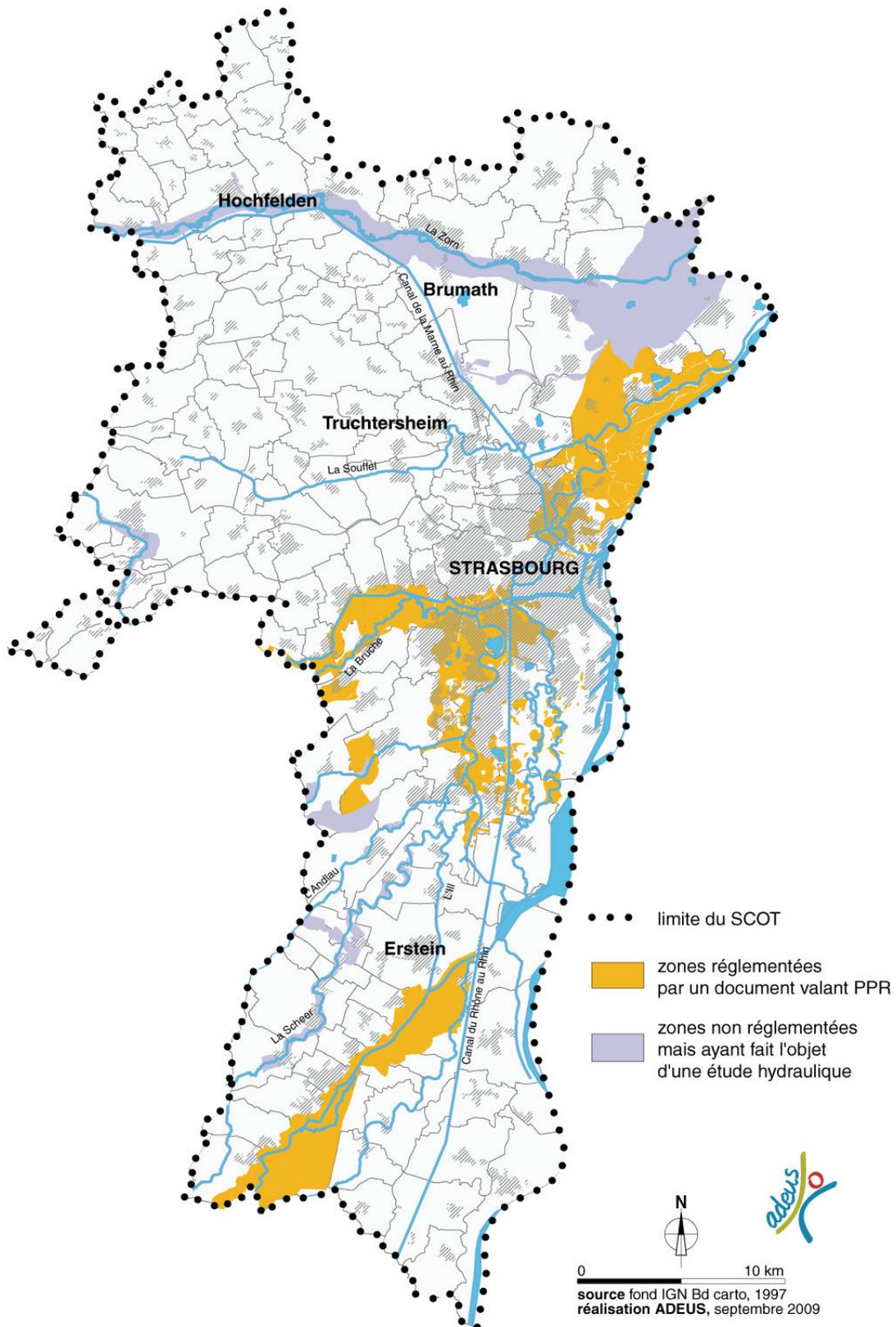
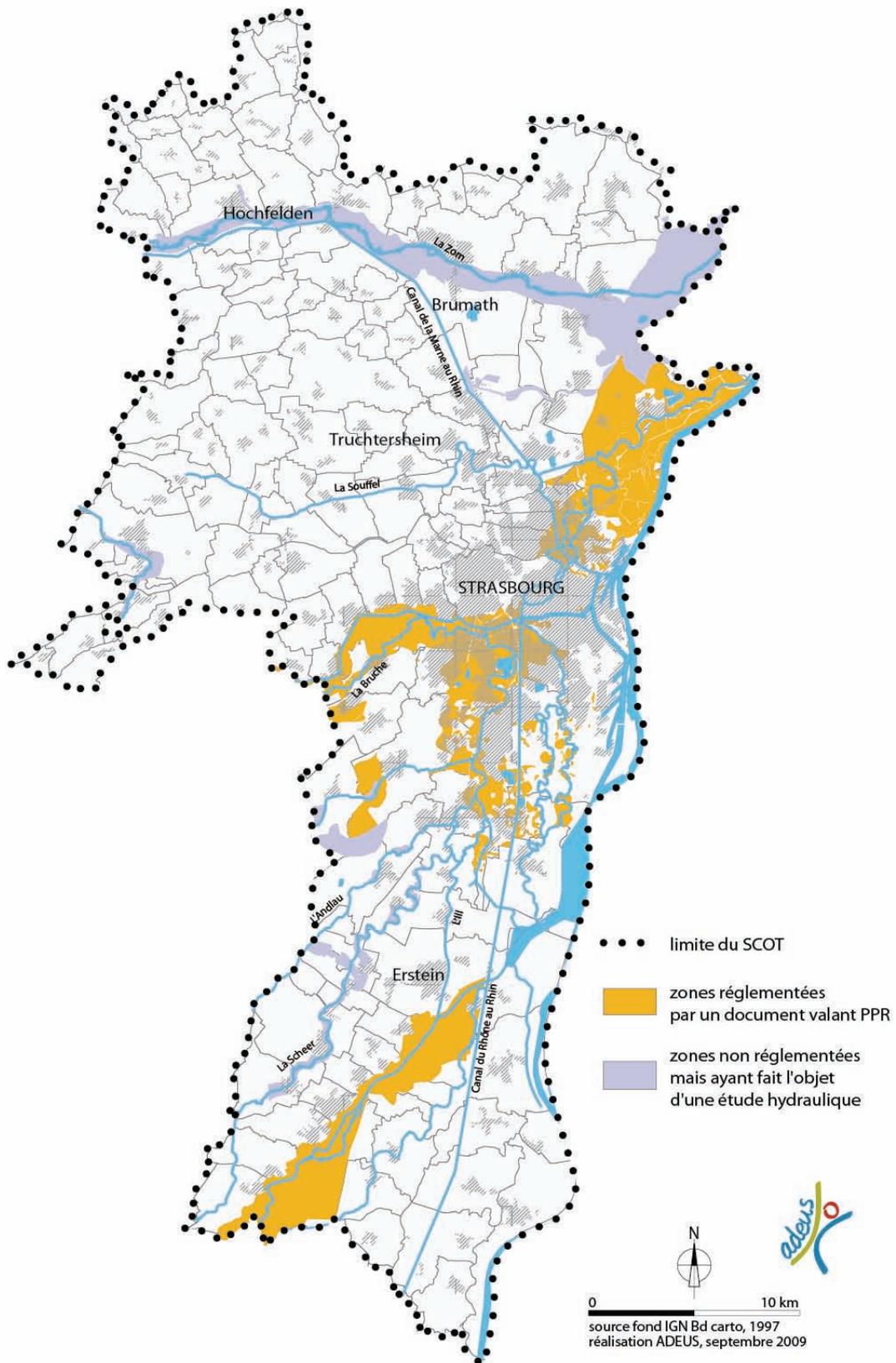


Figure 30 : Les zones inondables dans le SCOTERS



modification du périmètre (sortie de Gamsheim-Kilstett)

Figure 31 : Risques industriels majeurs pour la sécurité civile dans le SCOTERS au 31/12/03

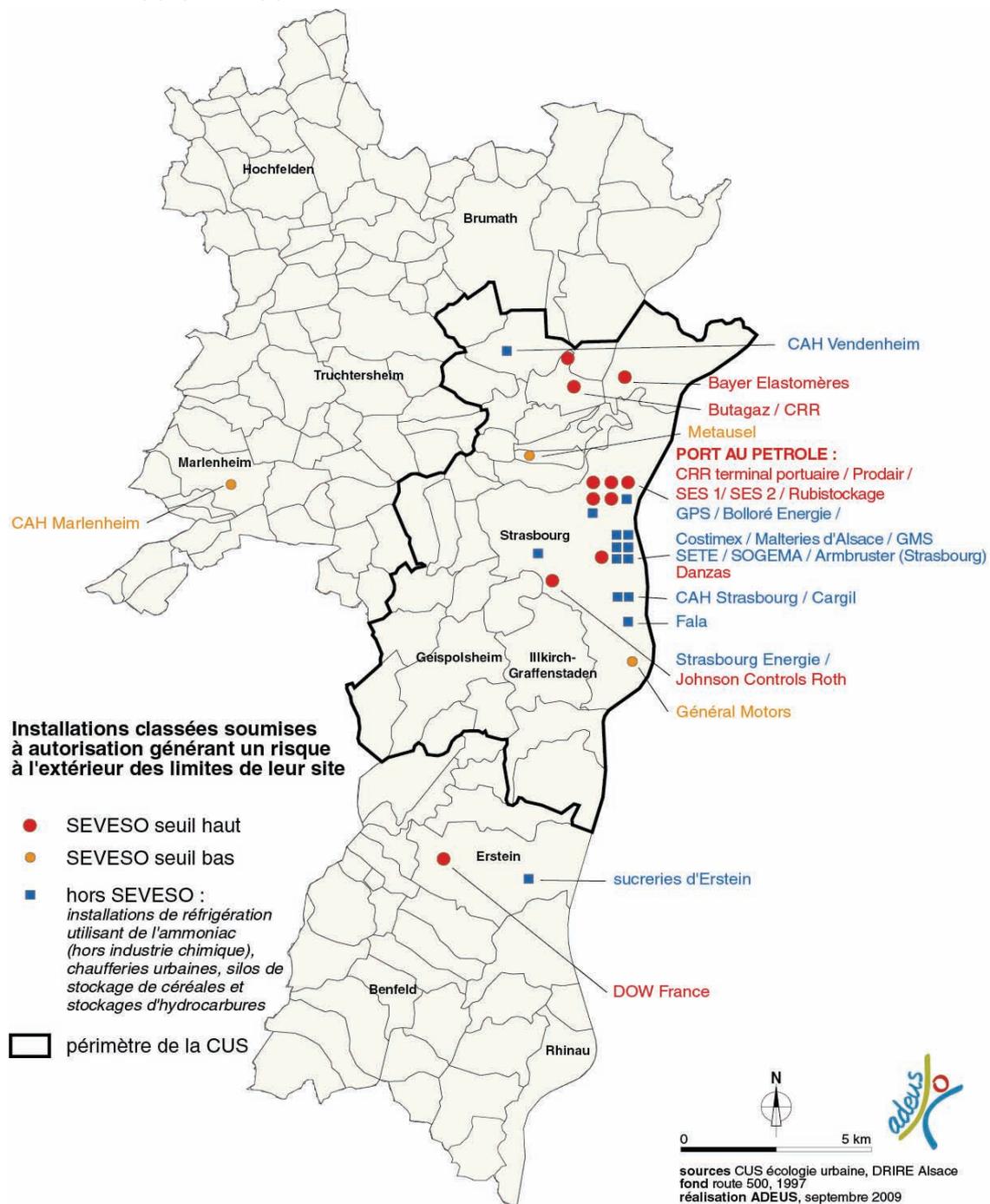
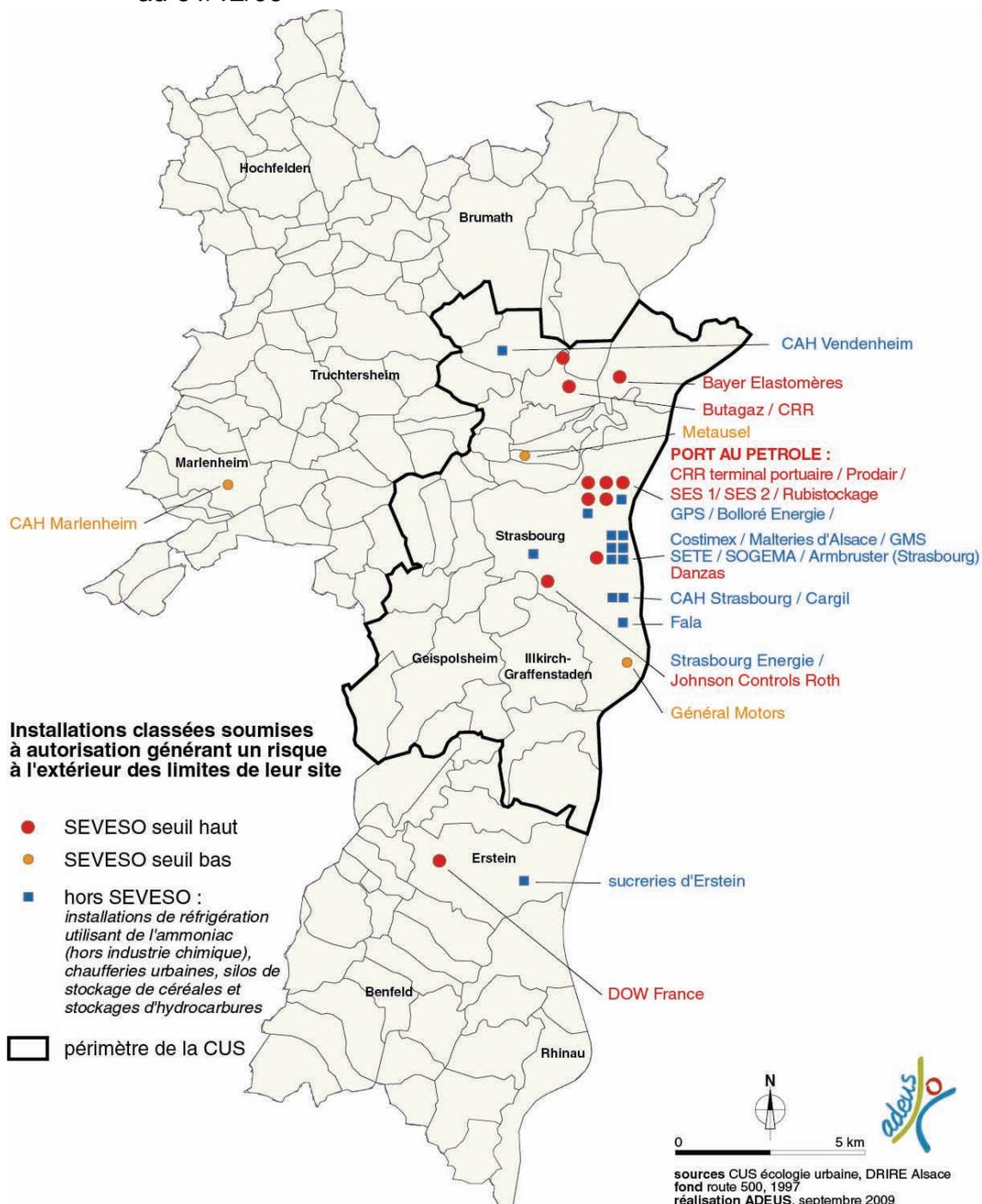


Figure 31 : Risques industriels majeurs pour la sécurité civile dans le SCOTERS au 31/12/03



modification du périmètre (sortie de Gamsheim-Kilstett)

| Figure 32 : Evolution du bâti entre 1992 et 1999

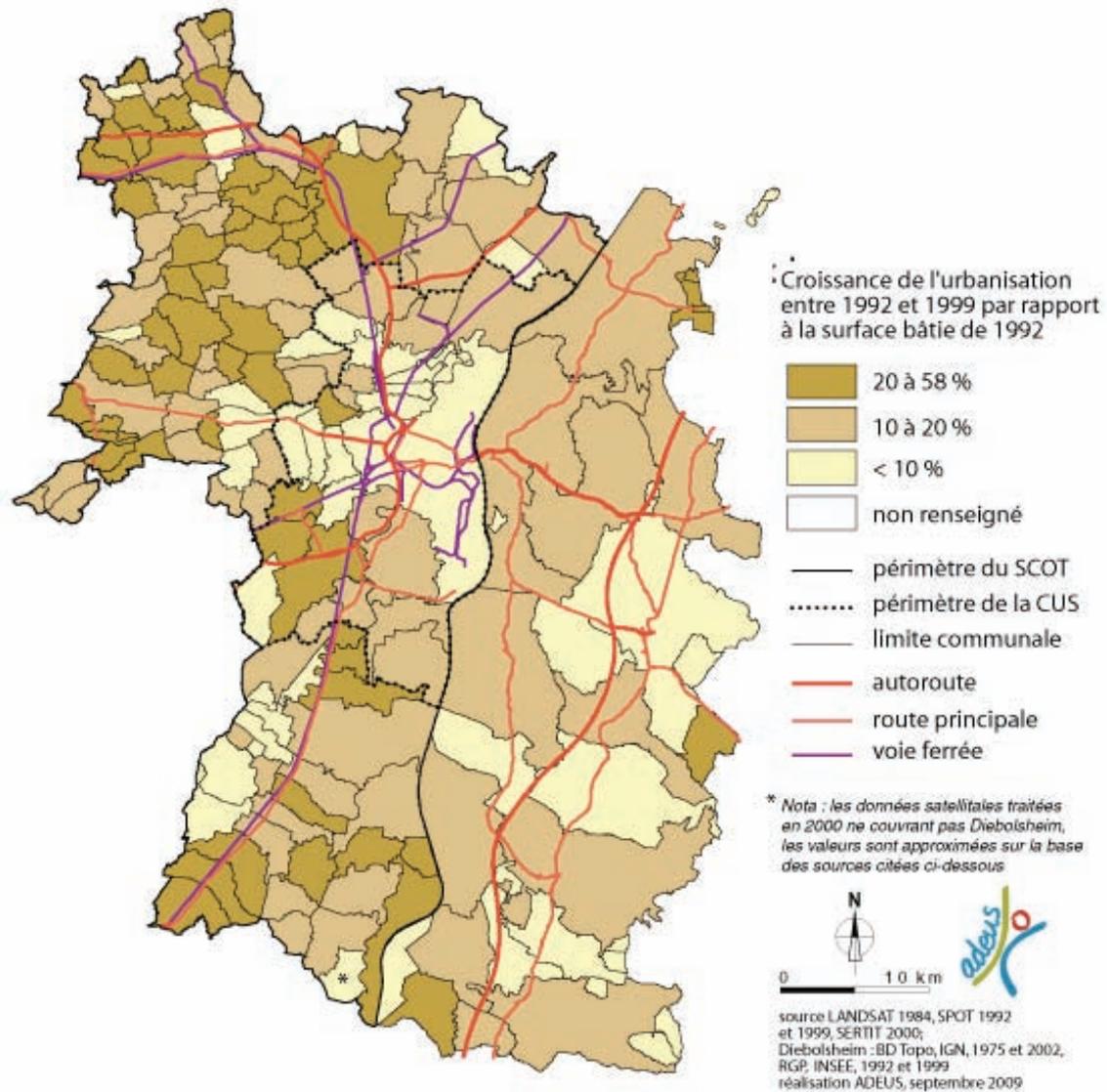
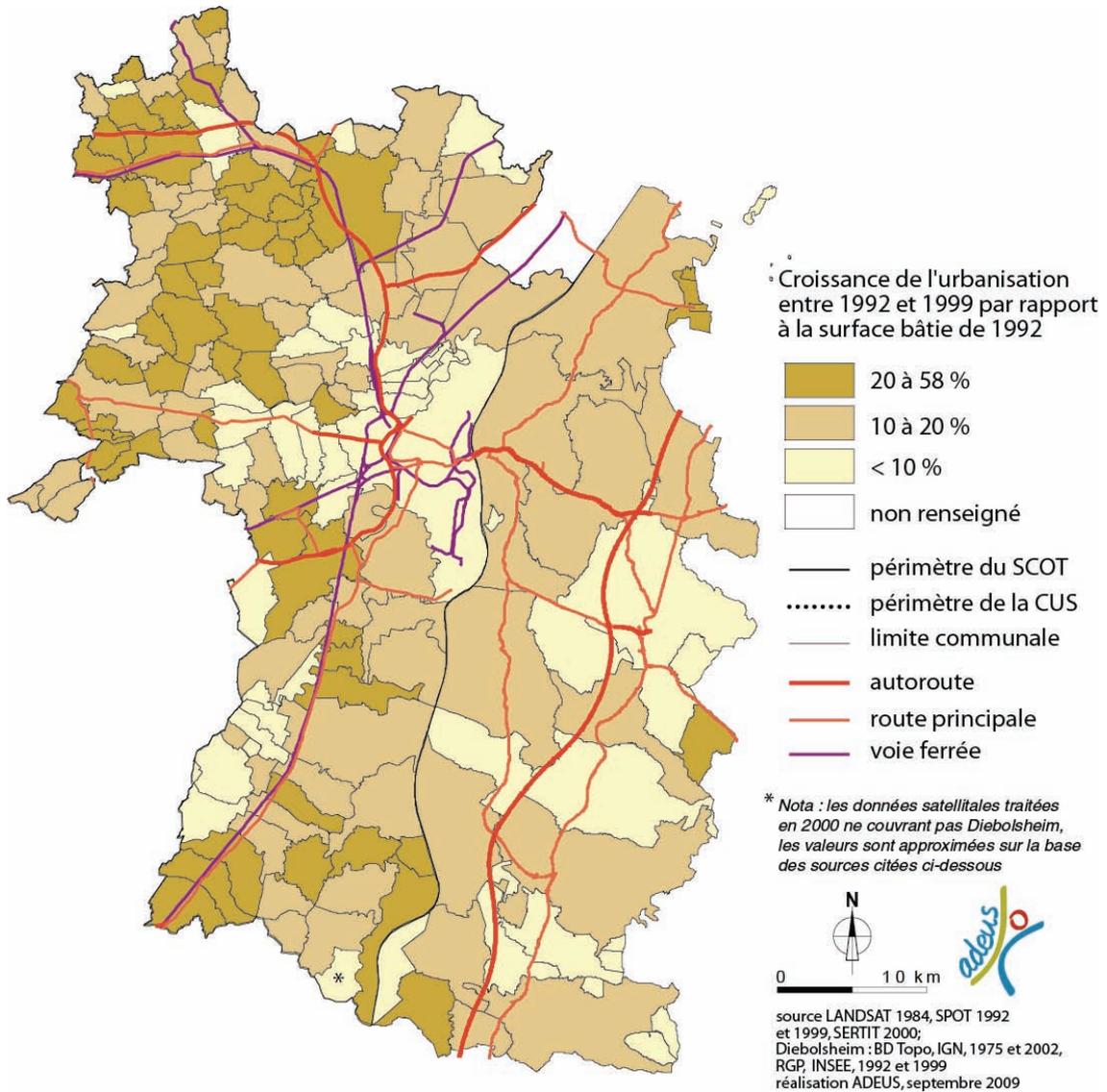


Figure 32 : Evolution du bâti entre 1992 et 1999



modification du périmètre (sortie de Gamsheim-Kilstett)

Figure 33 : Qualité des sols agricoles dans le SCOTERS

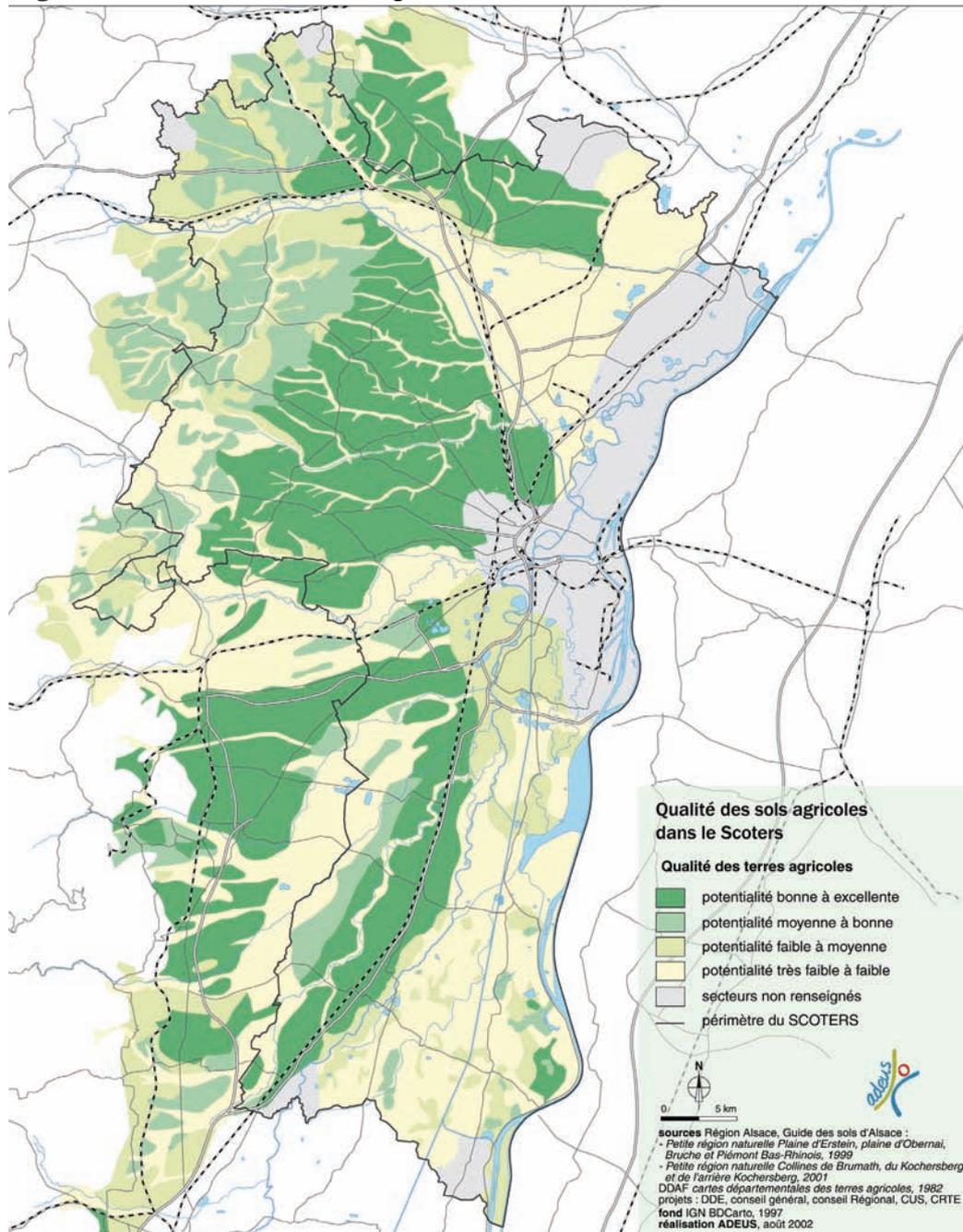
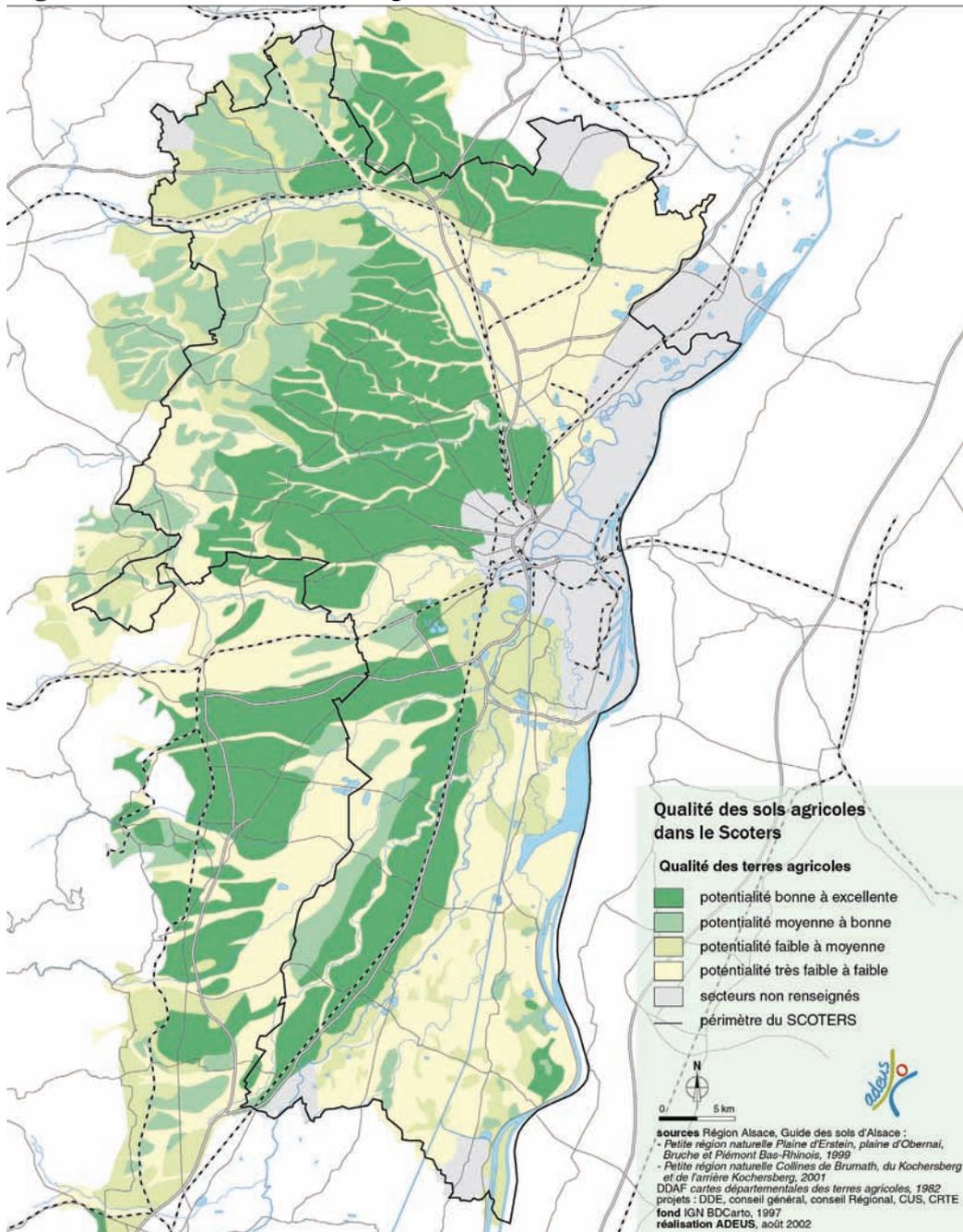


Figure 33 : Qualité des sols agricoles dans le SCOTERS



modification du périmètre (sortie de Gamsheim-Kilstett)

Figure 34 : Les zones carriérables (ZERC) dans le périmètre du SCOTERS

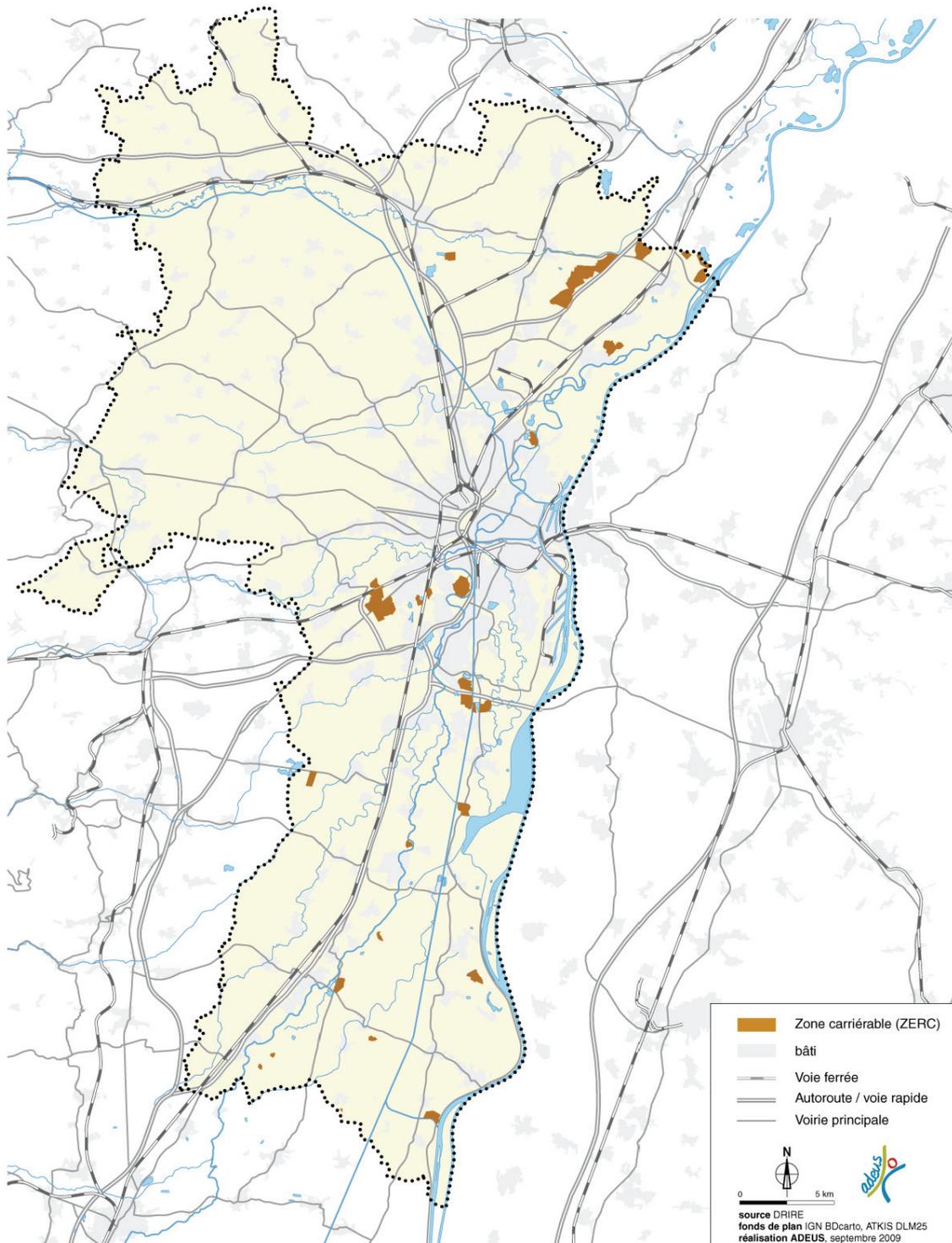
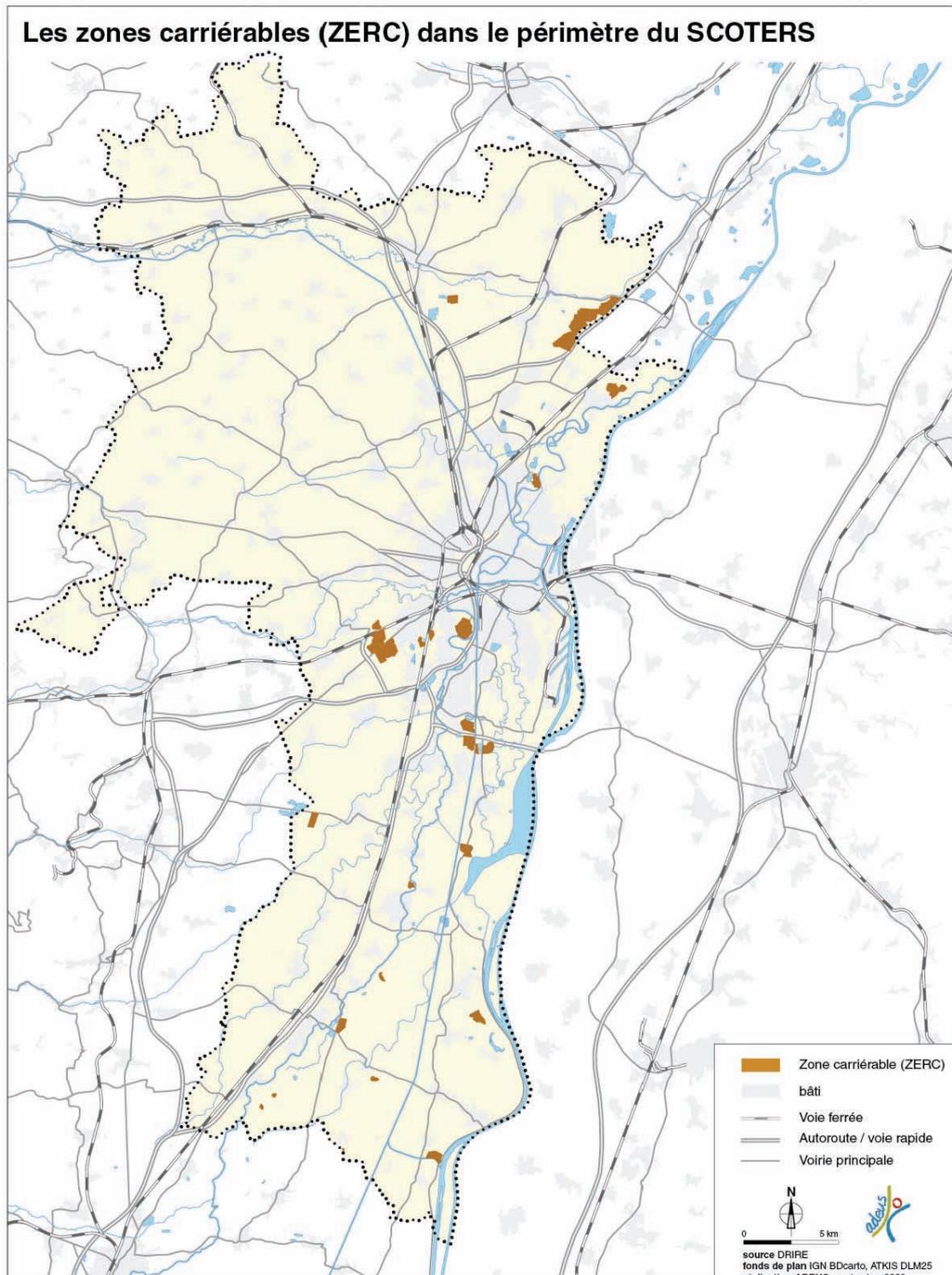
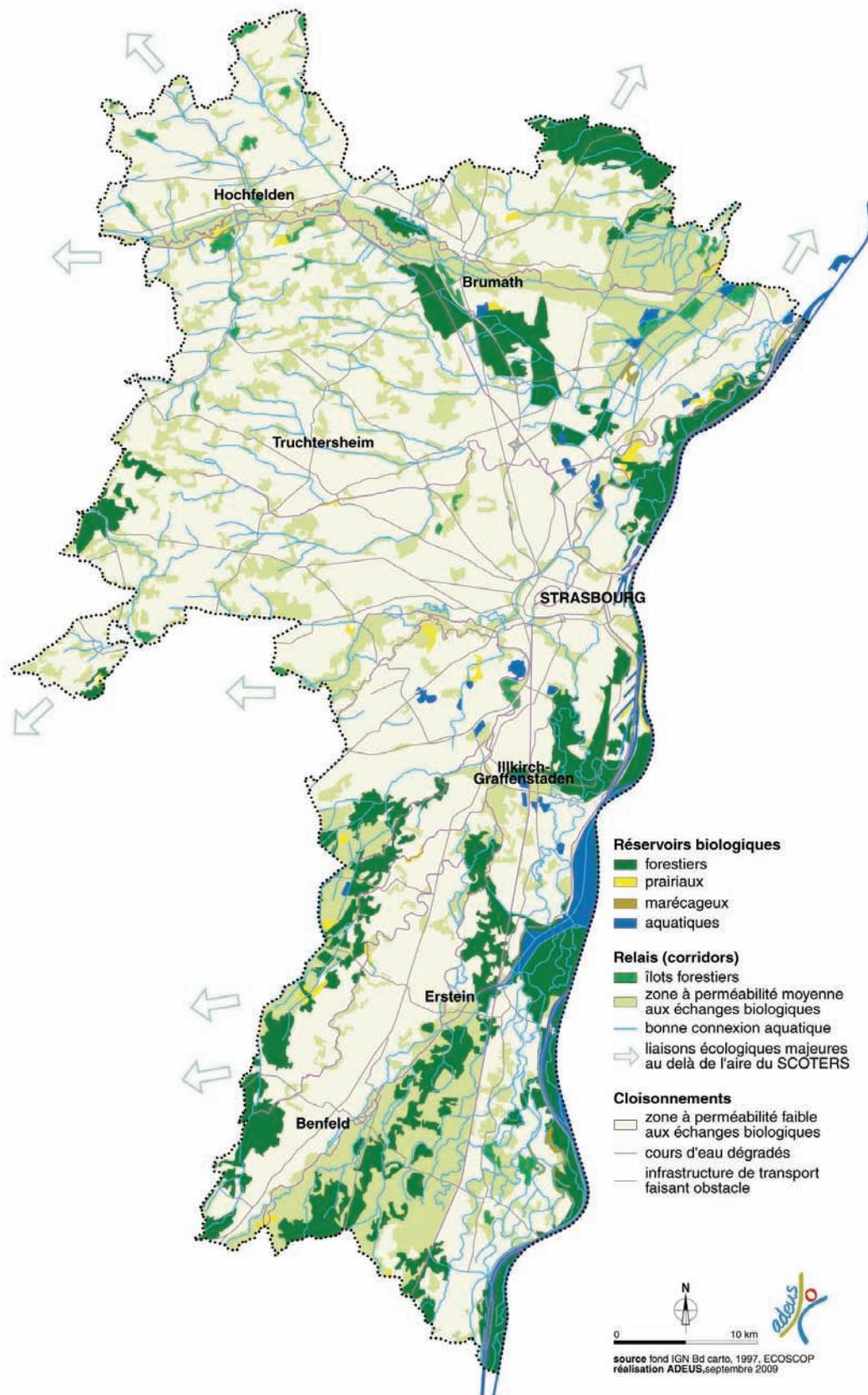


Figure 34 : Les zones carriérables (ZERC) dans le périmètre du SCOTERS



modification du périmètre (sortie de Gamsheim-Kilstett)

| **Figure 35 : Le fonctionnement écologique dans le SCOTERS**

| Figure 35 : Le fonctionnement écologique dans le SCOTERS

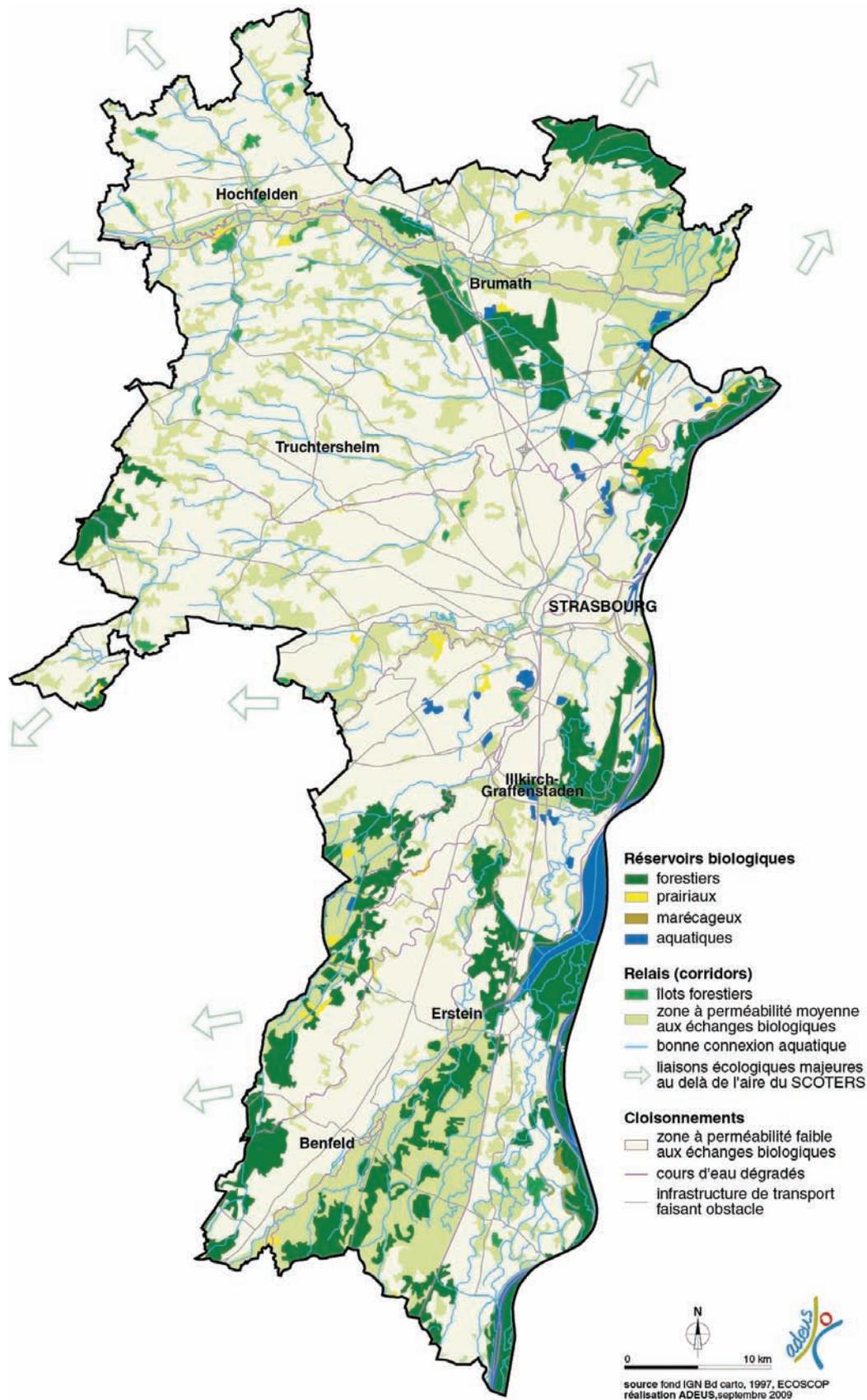


Figure 36 : Inventaires et mesures contractuelles / Protections réglementaires

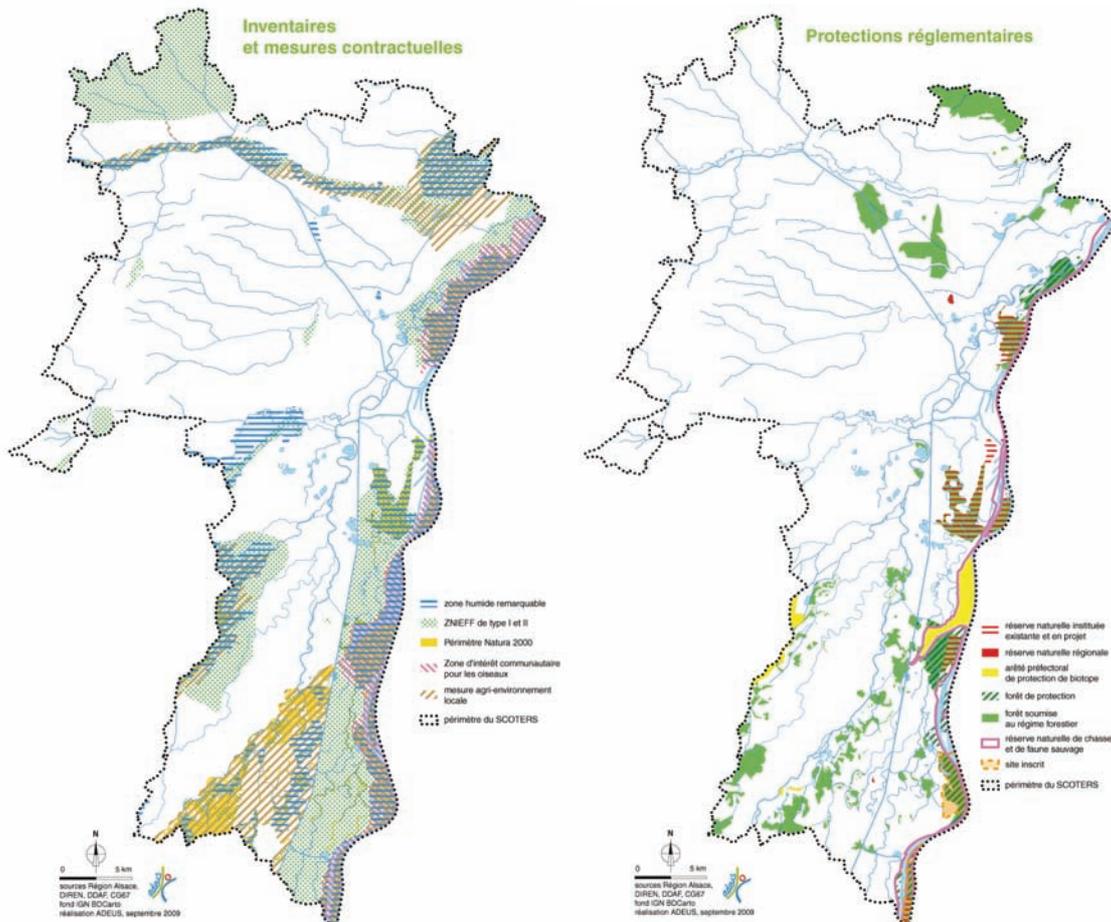
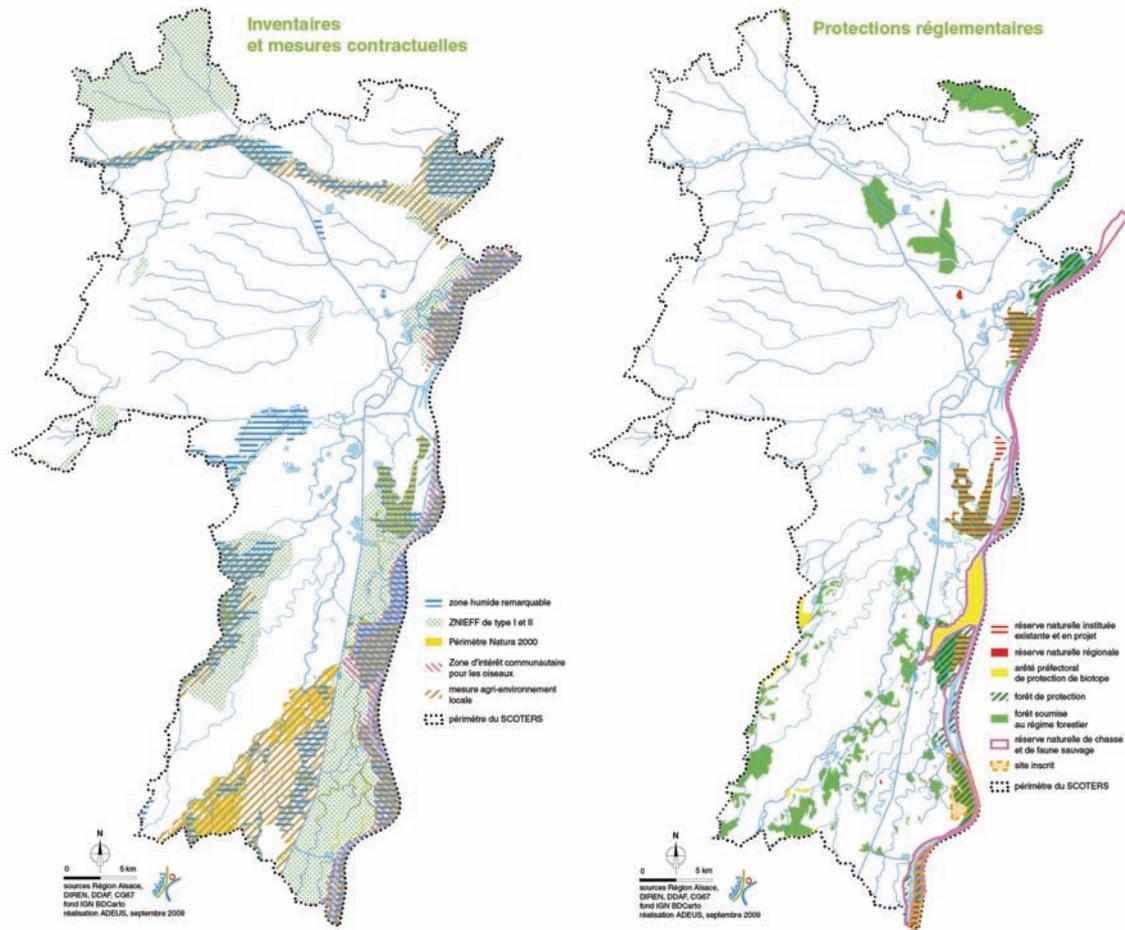


Figure 36 : Inventaires et mesures contractuelles / Protections réglementaires



modification du périmètre (sortie de Gamsheim-Kilstett)

Figure 37 : Localisation des populations de grand hamster dans le SCOTERS

Localisation des populations de grand hamster dans le Scoters

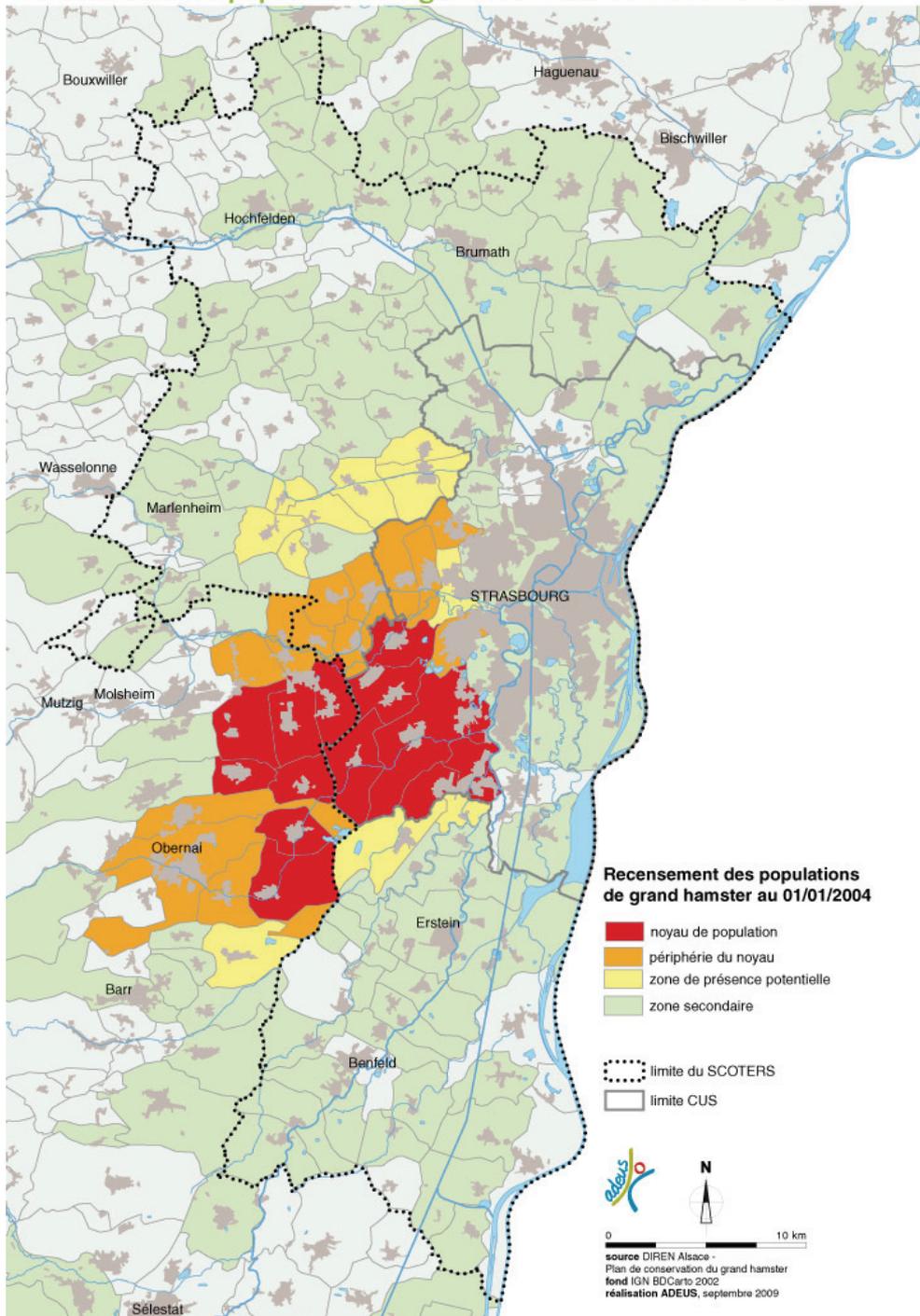
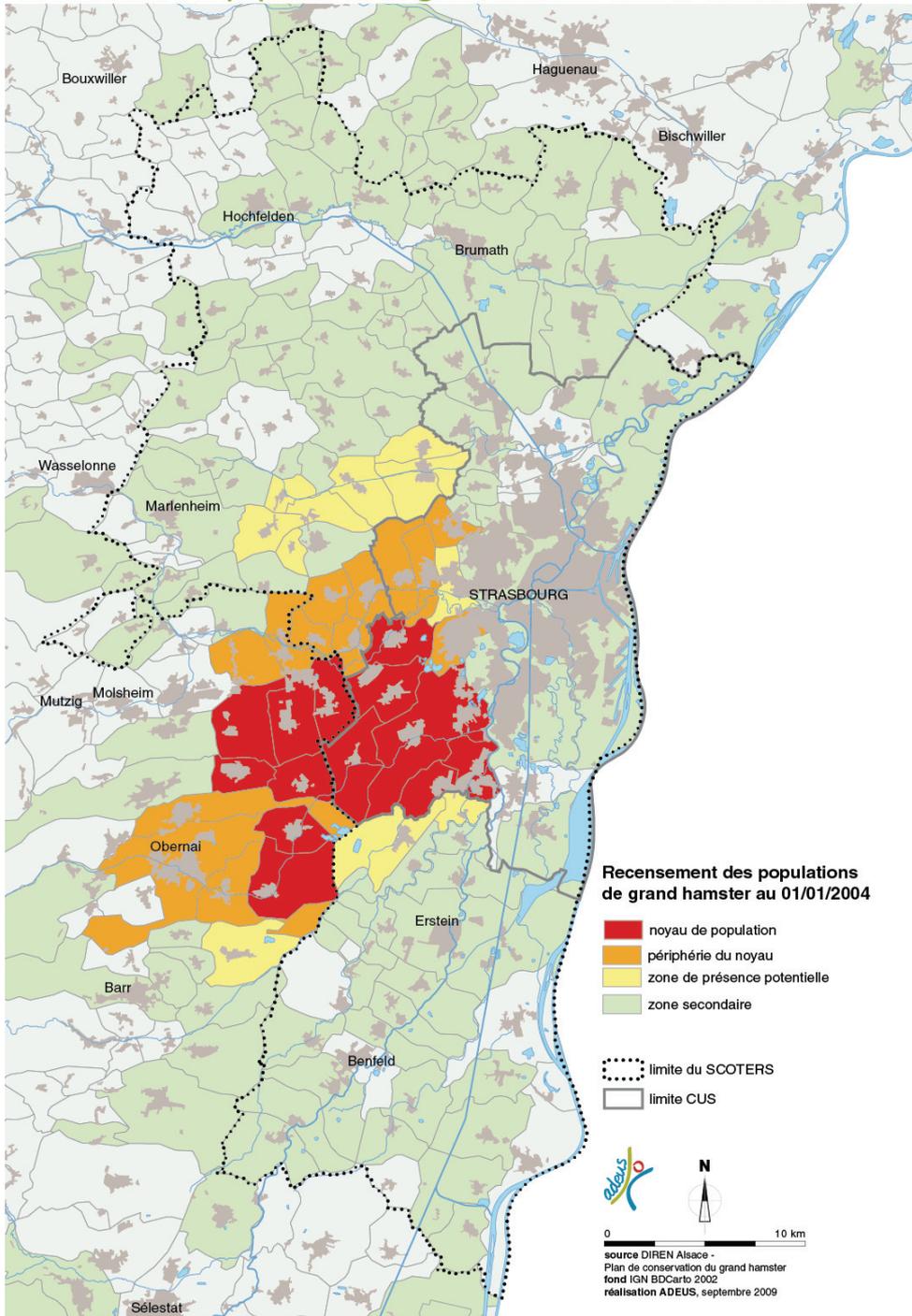


Figure 37 : Localisation des populations de grand hamster dans le SCOTERS

Localisation des populations de grand hamster dans le Scoters



modification du périmètre (sortie de Gamsheim-Kilstett)

Figure 38 : Les zones humides remarquables

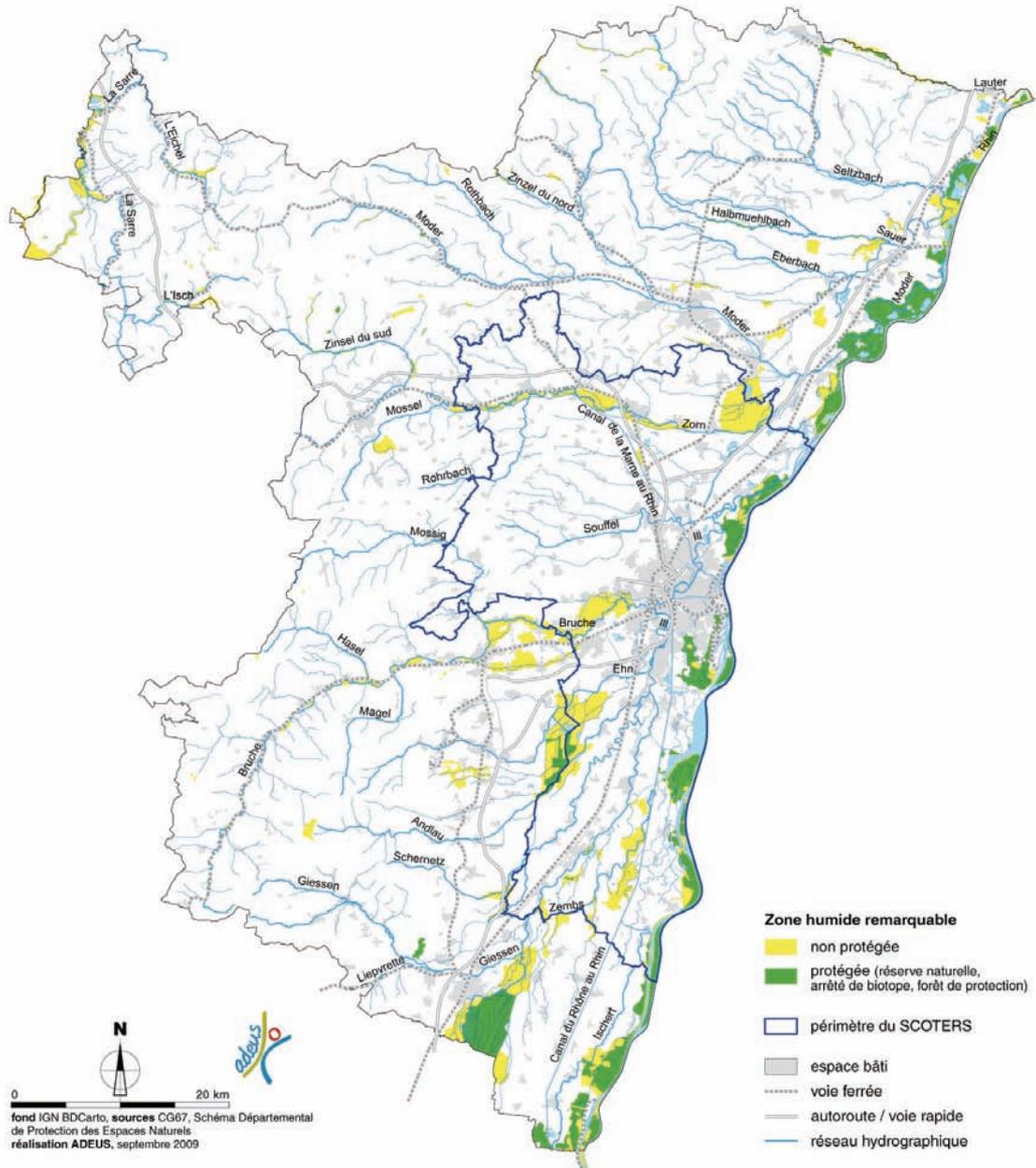


Figure 39 : Les grandes unités paysagères du SCOTERS

Les grandes unités paysagères du Scoters

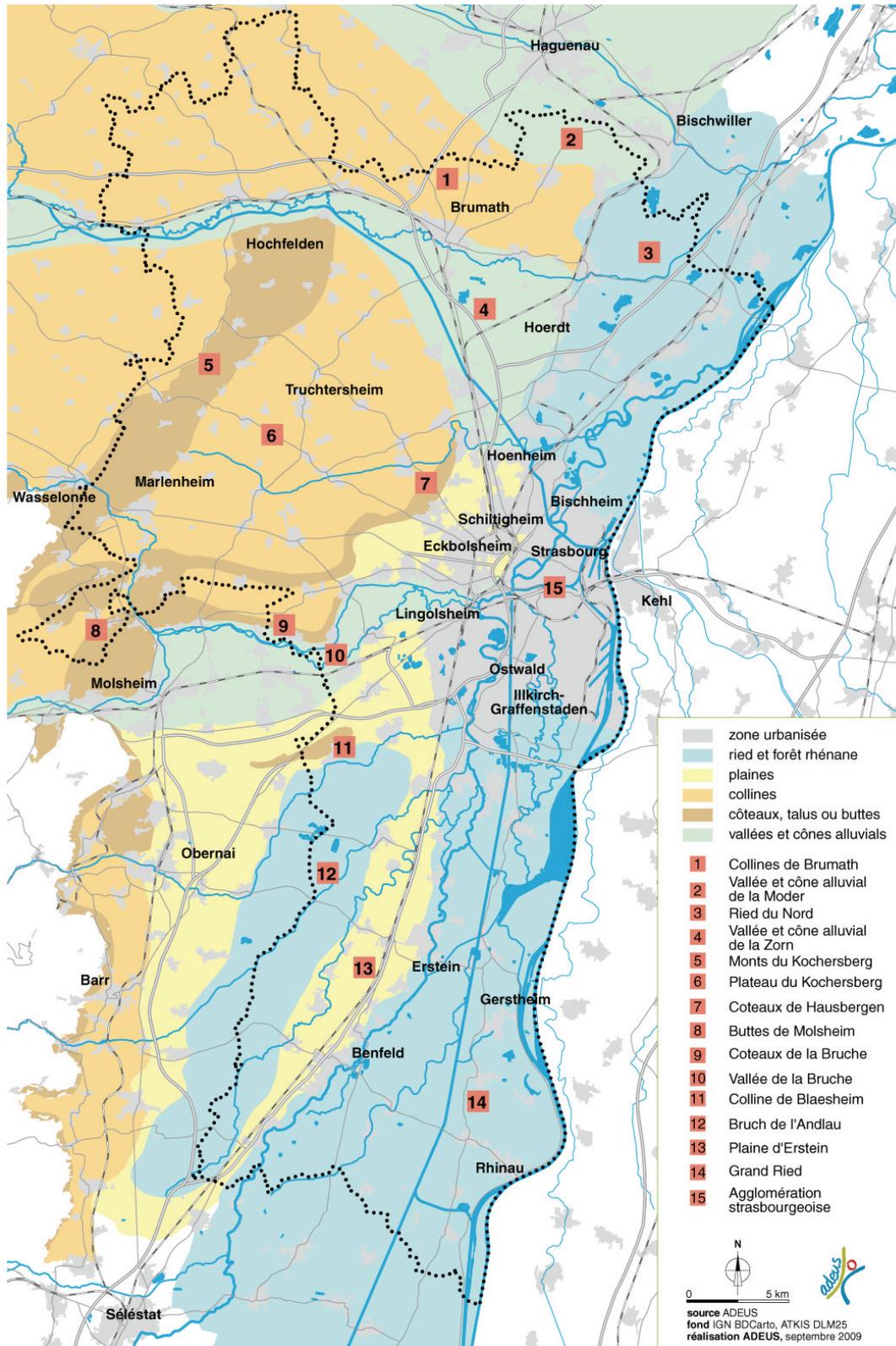
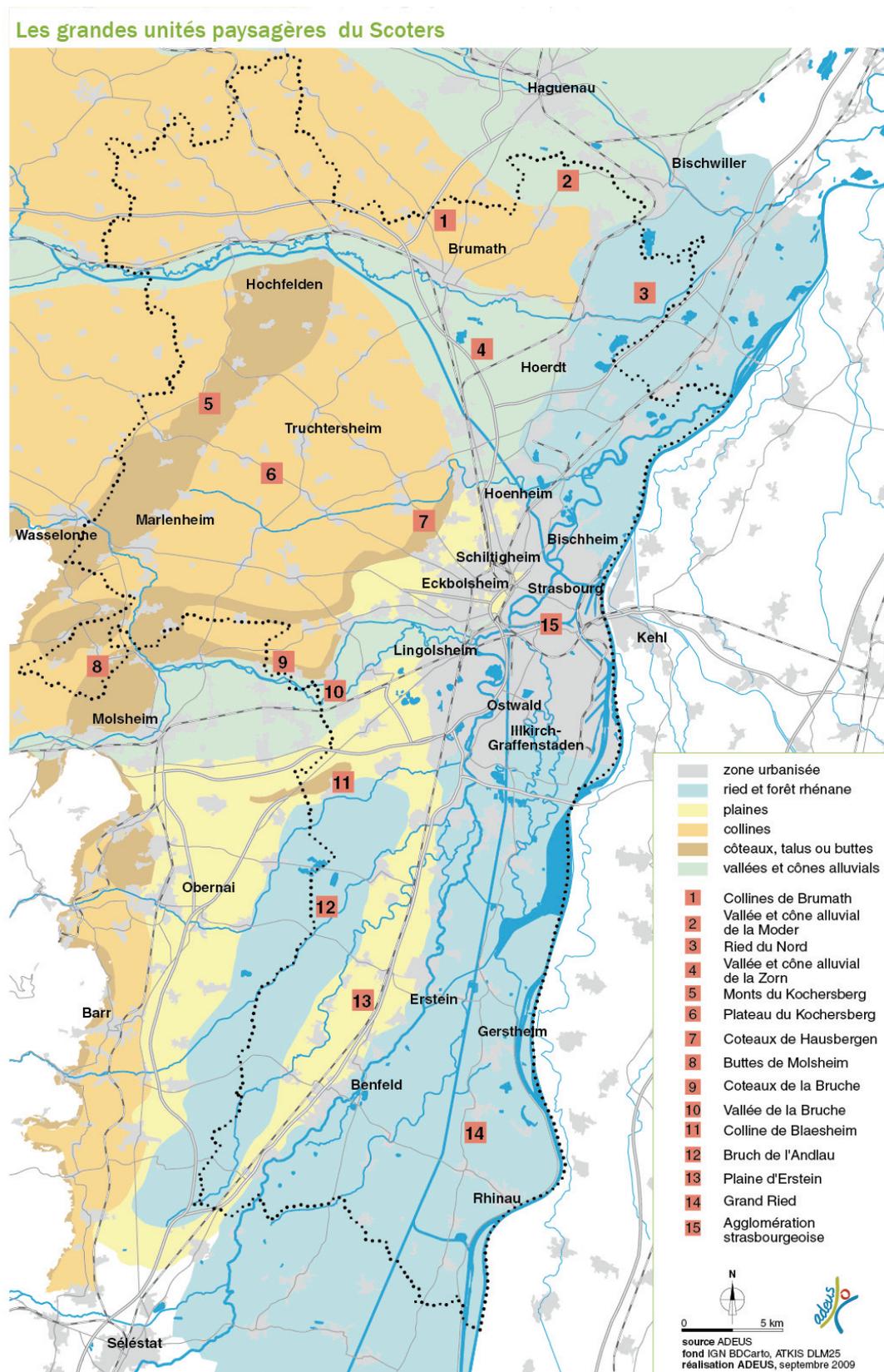


Figure 39 : Les grandes unités paysagères du SCOTERS



modification du périmètre (sortie de Gamsheim-Kilstett)

Figure 40 : Bilan des réalisations prévues au SDAU de 1973 et projets prévus au SCOTERS

**Bilan des réalisations prévues au SDAU de 1973
et projets prévus au Scoters**

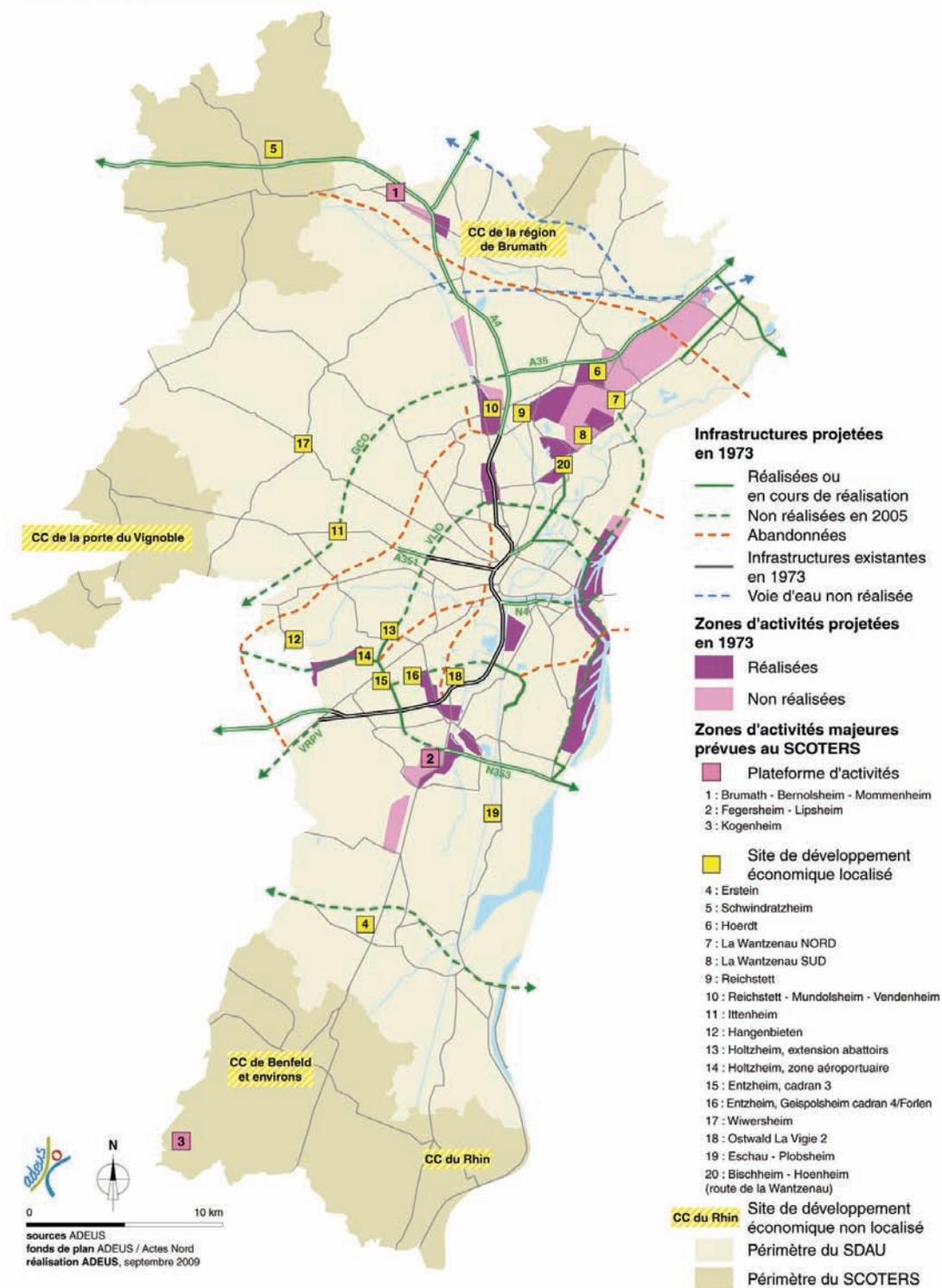
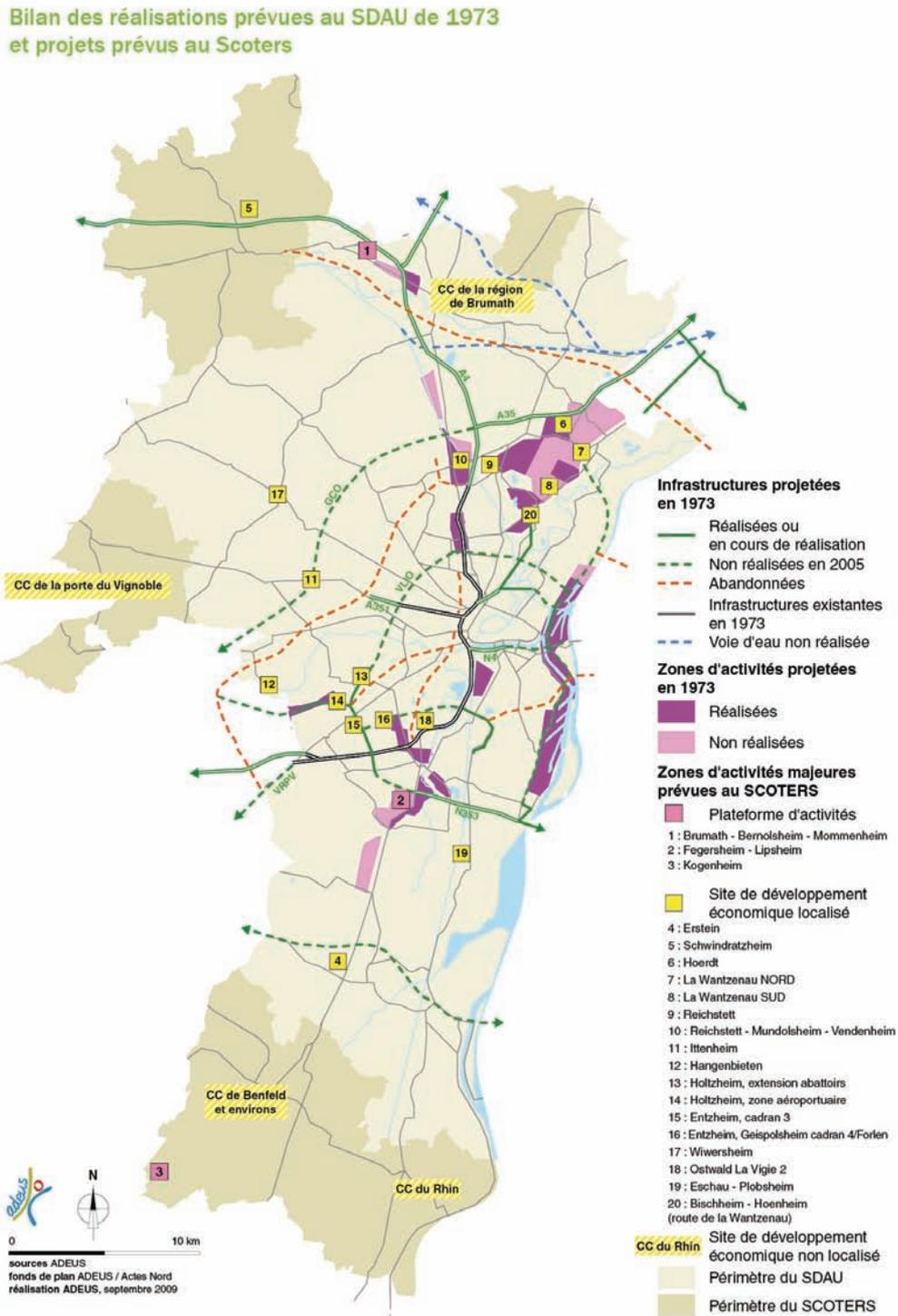


Figure 40 : Bilan des réalisations prévues au SDAU de 1973 et projets prévus au SCOTERS



modification du périmètre (sortie de Gamsheim-Kilstett)

Le Document d'orientations générales précise le mode d'aménagement de ces pôles urbains :

- la création et/ou le renforcement au sein des pôles de l'agglomération strasbourgeoise de secteurs de services et d'emplois, desservis par des gares existantes ou à créer, à Hoenheim, Lingolsheim (existantes), Eckbolsheim et Ostwald (à créer) ;
- l'accueil d'équipements et de services dans les bourgs centres, afin d'y augmenter le niveau d'équipements, et plus particulièrement dans ceux qui sont moins bien équipés ;
- le développement des transports en commun, qui doit permettre la desserte de tous les pôles urbains de la région de Strasbourg.

Le Document d'orientations générales indique en complément que l'urbanisation hors des pôles urbains doit être organisée préférentiellement autour de la desserte par les transports en commun, et à défaut d'une desserte de bonne qualité, n'intégrer que des services correspondant à un réel besoin à l'échelle du bassin de vie local et/ou à une production locale.

2.4. Assurer un développement équilibré

Conformément à l'article L121-1 du Code de l'urbanisme, le Scoters détermine les conditions permettant d'assurer :

- l'équilibre entre le renouvellement urbain, un développement urbain maîtrisé, le développement de l'espace rural d'une part, et la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des espaces naturels et des paysages, d'autre part, en respectant les objectifs du développement durable ;
- une utilisation économe et équilibrée des espaces naturels, urbains, périurbains et ruraux.

Dans le respect de ces principes, le Syndicat mixte fixe pour le Scoters un objectif majeur de maîtrise de consommation de l'espace. Pour atteindre cet objectif, les choix retenus pour établir le Projet d'aménagement et de développement durable et le Document d'orientation générales conduisent à :

- privilégier le renouvellement urbain ;
- mettre en oeuvre une stratégie d'implantation des zones d'activités à l'échelle de la région de Strasbourg ;
- préserver globalement les espaces naturels et conforter l'activité agricole.

Privilégier le renouvellement urbain

Le choix de construire 4 000 nouveaux logements par an doit se réaliser suivant un objectif de répartition harmonieuse.

Le développement urbain se fonde ainsi sur une démarche de renouvellement urbain, d'utilisation économe de l'espace, de préservation de l'environnement et sur une bonne desserte par les transports publics. En particulier, le projet privilégie la construction des logements dans les pôles urbains et les secteurs les mieux desservis par les transports en commun. Il en est bien entendu de même pour les emplois, équipements et services nécessaires à la vie quotidienne.

Le Document d'orientations générales précise le mode d'aménagement de ces pôles urbains :

- la création et/ou le renforcement au sein des pôles de l'agglomération strasbourgeoise de secteurs de services et d'emplois, desservis par des gares existantes ou à créer, à Hoenheim, Lingolsheim (existantes), Eckbolsheim et Ostwald (à créer) ;
- l'accueil d'équipements et de services dans les bourgs centres, afin d'y augmenter le niveau d'équipements, et plus particulièrement dans ceux qui sont moins bien équipés ;
- le développement des transports en commun, qui doit permettre la desserte de tous les pôles urbains de la région de Strasbourg.

Le Document d'orientations générales indique en complément que l'urbanisation hors des pôles urbains doit être organisée préférentiellement autour de la desserte par les transports en commun, et à défaut d'une desserte de bonne qualité, n'intégrer que des services correspondant à un réel besoin à l'échelle du bassin de vie local et/ou à une production locale.

2.3. Assurer un développement équilibré

Conformément à l'article L121-1 du Code de l'urbanisme, le Scoters détermine les conditions permettant d'assurer :

- l'équilibre entre le renouvellement urbain, un développement urbain maîtrisé, le développement de l'espace rural d'une part, et la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des espaces naturels et des paysages, d'autre part, en respectant les objectifs du développement durable ;
- une utilisation économe et équilibrée des espaces naturels, urbains, périurbains et ruraux.

Dans le respect de ces principes, le Syndicat mixte fixe pour le Scoters un objectif majeur de maîtrise de consommation de l'espace. Pour atteindre cet objectif, les choix retenus pour établir le Projet d'aménagement et de développement durable et le Document d'orientation générales conduisent à :

- privilégier le renouvellement urbain ;
- mettre en oeuvre une stratégie d'implantation des zones d'activités à l'échelle de la région de Strasbourg ;
- préserver globalement les espaces naturels et conforter l'activité agricole ;
- **maîtriser l'étalement urbain et modérer la consommation foncière.**

Privilégier le renouvellement urbain

Le choix de construire 4 000 nouveaux logements par an doit se réaliser suivant un objectif de répartition harmonieuse.

Le développement urbain se fonde ainsi sur une démarche de renouvellement urbain, d'utilisation économe de l'espace, de préservation de l'environnement et sur une bonne desserte par les transports publics. En particulier, le projet privilégie la construction des logements dans les pôles urbains et les secteurs les mieux desservis par les transports en commun. Il en est bien entendu de même pour les emplois, équipements et services nécessaires à la vie quotidienne.

d'une voie de desserte équivalente). Par ailleurs, plusieurs études d'inondabilité ont été réalisées sur ce secteur, avec des résultats plus ou moins concordants. Il semble néanmoins que cette zone soit partiellement inondable en crue centennale. Aussi, l'urbanisation de cette zone devra être réalisée sur des terrains hors crue centennale, en référence au SDAGE Rhin-Meuse et au SAGE III-Nappe-Rhin ;

- les extensions des trois sites métropolitains existants et le nouveau site métropolitain du parc des expositions : environ 300 ha sont disponibles pour accueillir des activités confortant 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, pôle logistique et industriel pour le port de Strasbourg ;

- vingt et un sites de développement économique : répartis sur le territoire, de fiscalité intercommunale, ils ont une taille limitée à une vingtaine d'hectares, voire soixante hectares maximum lorsqu'ils sont situés à proximité de la voie ferrée, de la voie d'eau ou bien desservis par les transports en commun. Ce sera le cas par exemple pour la future zone intercommunale d'Erstein, de 55 ha environ.

Dix sept de ces sites sont localisés : il s'agit des sites de Erstein, Schwindratzheim, Hoerd, La Wantzenau Nord, La Wantzenau Sud, Reichstett, Reichstett-Mundolsheim-Vendenheim, Ittenheim, Wiwersheim, Hangenbieten, Holtzheim «extension abattoirs», Holtzheim «zone aéroportuaire», Entzheim «cadran 3», Entzheim/Geispolsheim «cadran 4/Forlen», Ostwald «La vigie 2», Eschau/Plobsheim et Bischheim-Hoenheim «route de La Wantzenau».

La plupart de ces sites correspondent à des extensions de zones d'activités déjà existantes, sont proches (moins de 5 km) d'échangeurs autoroutiers et bénéficient d'une bonne desserte par les transports en commun. 14 sites se situent en effet dans un rayon de 3 km maximum d'une gare desservie par les TER. La zone d'activités d'Ittenheim est également considérée comme compatible avec cette orientation puisqu'elle se situera dans une commune desservie par le Transport routier guidé. En outre, concernant l'accès routier, elle sera à proximité immédiate d'un échangeur du GCO. Le PADD énonce par ailleurs comme principe fort que l'implantation des zones d'activités ne doit laisser aucun territoire à l'écart du développement économique et de l'accès à l'emploi. Les sites de Eschau-Plobsheim et Wiwersheim ont été choisis à ce titre.

Quatre sites restent à localiser :

- dans la Communauté de communes de la région de Brumath ;
- dans la Communauté de communes de la Porte du vignoble ou la Communauté de communes des Villages du Kehlbach ;
- dans la Communauté de communes de Benfeld et environs ;
- dans la Communauté de communes du Rhin.

Un petit site à l'échelle de la commune, de l'ordre de 3 à 5 ha, peut être admis en continuité ou à proximité immédiate des zones déjà urbanisées, dans la stricte mesure où il permet de conserver un ancrage de l'activité artisanale ou commerciale.

Le Scoters prévoit ainsi environ 1 400 ha de zones d'activités à court ou moyen terme (hors existant) contre 2 650 ha d'activités (hors existant) dans le SDAU de 1973, dont le périmètre ne couvrait que 93 communes. La consommation foncière est également

d'une voie de desserte équivalente). Par ailleurs, plusieurs études d'inondabilité ont été réalisées sur ce secteur, avec des résultats plus ou moins concordants. Il semble néanmoins que cette zone soit partiellement inondable en crue centennale. Aussi, l'urbanisation de cette zone devra être réalisée sur des terrains hors crue centennale, en référence au SDAGE Rhin-Meuse et au SAGE III-Nappe-Rhin ;

- les extensions des trois sites métropolitains existants et le nouveau site métropolitain du parc des expositions : environ 300 ha sont disponibles pour accueillir des activités confortant 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, pôle logistique et industriel pour le port de Strasbourg ;

- vingt et un sites de développement économique : répartis sur le territoire, de fiscalité intercommunale, ils ont une taille limitée à une vingtaine d'hectares, voire soixante hectares maximum lorsqu'ils sont situés à proximité de la voie ferrée, de la voie d'eau ou bien desservis par les transports en commun. Ce sera le cas par exemple pour la future zone intercommunale d'Erstein, de 55 ha environ.

Dix sept de ces sites sont localisés : il s'agit des sites de Erstein, Schwindratzheim, Hoerd, La Wantzenau Nord, La Wantzenau Sud, Reichstett, Reichstett-Mundolsheim-Vendenheim, Ittenheim, Wiwersheim, Hangenbieten, Holtzheim «extension abattoirs», Holtzheim «zone aéroportuaire», Entzheim «cadran 3», Entzheim/Geispolsheim «cadran 4/Forlen», Ostwald «La vigie 2», Eschau/Plobsheim et Bischheim-Hoenheim «route de La Wantzenau».

La plupart de ces sites correspondent à des extensions de zones d'activités déjà existantes, sont proches (moins de 5 km) d'échangeurs autoroutiers et bénéficient d'une bonne desserte par les transports en commun. 14 sites se situent en effet dans un rayon de 3 km maximum d'une gare desservie par les TER. La zone d'activités d'Ittenheim est également considérée comme compatible avec cette orientation puisqu'elle se situera dans une commune desservie par le Transport routier guidé. En outre, concernant l'accès routier, elle sera à proximité immédiate d'un échangeur du GCO. Le PADD énonce par ailleurs comme principe fort que l'implantation des zones d'activités ne doit laisser aucun territoire à l'écart du développement économique et de l'accès à l'emploi. Les sites de Eschau-Plobsheim et Wiwersheim ont été choisis à ce titre.

Quatre sites restent à localiser :

- dans la Communauté de communes de la région de Brumath ;
- dans la Communauté de communes de la Porte du vignoble ~~ou la Communauté de communes des Villages du Kehlbach~~ ;
- dans la Communauté de communes de Benfeld et environs ;
- dans la Communauté de communes du Rhin.

Un petit site à l'échelle de la commune, de l'ordre de 3 à 5 ha, peut être admis en continuité ou à proximité immédiate des zones déjà urbanisées, dans la stricte mesure où il permet de conserver un ancrage de l'activité artisanale ou commerciale.

Le Scoters prévoit ainsi environ 1 400 ha de zones d'activités à court ou moyen terme (hors existant) contre 2 650 ha d'activités (hors existant) dans le SDAU de 1973, dont le périmètre ne couvrait que 93 communes. La consommation foncière est également

question :

personnes et des biens. La transparence hydraulique de ces projets permettra de ne pas affecter le fonctionnement hydraulique global. Il est précisé que par stratégique, on entend un projet qui, d'une part contribue à la maîtrise de l'étalement urbain et s'insère dans une zone bien desservie, ou à desservir par les transports en commun et qui, d'autre part, conforte le développement européen et métropolitain de l'agglomération strasbourgeoise ou participe au renforcement des centralités du Schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg.

Afin de minimiser les risques pour les personnes et les biens, le Document d'orientations générales précise les modalités de conception des projets autorisés en zone inondable :

- construction sur pilotis ou autre moyen innovant ;
- recherche d'un équilibre à travers la création de nouvelles zones d'expansion définies à l'échelle de l'unité hydraulique ;
- mise en oeuvre de toute autre solution permettant d'assurer la neutralité hydraulique du projet envisagé.

La vocation des espaces agricoles est affirmée, soit parce que leur production est reconnue, soit parce que leur activité présente une valeur paysagère, écologique ou qu'ils sont soumis à une forte fréquentation citadine. Le Document d'orientations générales identifie les espaces présentant une grande richesse agricole et précise que sauf exception liée à d'autres orientations du Scoters, les extensions urbaines doivent y être fortement limitées.

[...]

personnes et des biens. La transparence hydraulique de ces projets permettra de ne pas affecter le fonctionnement hydraulique global. Il est précisé que par stratégie, on entend un projet qui, d'une part contribue à la maîtrise de l'étalement urbain et s'insère dans une zone bien desservie, ou à desservir par les transports en commun et qui, d'autre part, conforte le développement européen et métropolitain de l'agglomération strasbourgeoise ou participe au renforcement des centralités du Schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg.

Afin de minimiser les risques pour les personnes et les biens, le Document d'orientations générales précise les modalités de conception des projets autorisés en zone inondable :

- construction sur pilotis ou autre moyen innovant ;
- recherche d'un équilibre à travers la création de nouvelles zones d'expansion définies à l'échelle de l'unité hydraulique ;
- mise en oeuvre de toute autre solution permettant d'assurer la neutralité hydraulique du projet envisagé.

La vocation des espaces agricoles est affirmée, soit parce que leur production est reconnue, soit parce que leur activité présente une valeur paysagère, écologique ou qu'ils sont soumis à une forte fréquentation citadine. Le Document d'orientations générales identifie les espaces présentant une grande richesse agricole et précise que sauf exception liée à d'autres orientations du Scoters, les extensions urbaines doivent y être fortement limitées.

Maîtriser l'étalement urbain et modérer la consommation foncière

Au regard des objectifs fixés dans le Projet d'aménagement et de développement durable, le développement des espaces urbains et à urbaniser doit se faire suivant le principe d'une gestion économe de l'espace, que ce soit pour créer de nouveaux secteurs à dominante d'habitat comme pour développer de nouveaux sites d'activités.

Ainsi, de manière globale, le développement de la région de Strasbourg doit se traduire par une transformation modérée d'espaces naturels, agricoles et/ou forestiers en espaces urbanisés.

Afin de répondre à l'ambition de dynamisme démographique et économique du SCOTERS, le Document d'Orientations Générales détermine un objectif global chiffré de consommation foncière. Ce chiffrage est basé sur :

- l'ambition du projet de territoire du SCOTERS approuvé en 2006 :

Concernant le logement : le scénario démographique et les volumes de production qui en découlent : 4 000 nouveaux logements à produire chaque année répartis comme suit, 2 700 dans la CUS et 1 300 sur le reste du territoire.

Concernant les zones d'activités : le dispositif en vigueur de hiérarchisation/localisation/calibrage qui identifie un potentiel de 1 400 ha sur le territoire à moyen terme,

- en rapport avec les tendances récentes de consommation foncière, de production de logements et d'activités,
- et compte tenu de l'ambition de lutte contre l'étalement urbain et de modération de la consommation des espaces naturels et agricoles.

L'objectif chiffré de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement

DOCUMENT INITIAL

"Remarque : la proposition de modification nécessite de rajouter des pages intermédiaires."

ment urbain se base sur le travail d'observation et de bilan de la consommation foncière.

Il est ainsi apparu qu'un objectif efficace de consommation foncière globale économe requiert que :

Pour le logement :

- Concernant la répartition géographique :

Les nouveaux logements doivent être localisés dans l'enveloppe urbaine définie en 2012 à hauteur de 60 % minimum dans la CUS et de 50 % minimum sur le reste du SCOTERS.

Ces ratios ont été retenus en considération de l'analyse des résultats de l'application du SCOTERS qui estiment à 47 % la part des logements construits dans l'enveloppe urbaine entre 2002 et 2007 hors CUS. Dans la CUS, alors que la production de logements annuelle était de 1 800 logements contre 2 700 programmés, la part des logements produits dans l'enveloppe urbaine était de 2/3.

Hors CUS, afin de limiter l'étalement urbain, la production de logements est orientée prioritairement vers les zones principales de développement à savoir, les bourgs centres et les zones bien desservies par les transports en commun et/ou proches des services de proximité (Cf. titre 2 du présent chapitre), tissu existant et extension urbaine confondus.

Ces zones tendent vers l'accueil de 75 % de la production de nouveaux logements. En effet, l'analyse des résultats de l'application du SCOTERS a établi que 68 % de la production de logement sont réalisés dans l'armature urbaine hors CUS.

L'objectif de 75 % s'inscrit donc dans la poursuite de la dynamique du territoire du SCOTERS.

De la même manière, ces zones sont privilégiées pour le développement en extension urbaine, dans la proportion indicative de 45 % dans les bourgs centres et 30 % dans les zones accessibles et proches des services.

A la date de l'approbation du SCOTERS (2006), le parc total de logements hors CUS se répartissait de la manière suivante :

37 % dans les bourgs centres,
30 % dans les communes bénéficiant d'une bonne desserte en transports en commun ou de la proximité des services du quotidien,
32 % dans les autres villages.

Dans le cadre de la mise en œuvre du SCOTERS, la production de logements hors CUS a contribué à renforcer les bourgs centres (42 % des nouveaux logements, que ce soit en extension ou dans le tissu) tout en maintenant la part des villages dans cette production. Cette situation s'est établie au détriment des communes considérées comme bien desservies par les transports en commun et/ou bénéficiant d'une offre complète de services de proximité. L'objectif fixé tient ainsi compte du fait que l'offre en services et commerces de proximité, tout comme le niveau de desserte en transport en commun, peut évoluer.

- Concernant la performance de la consommation foncière :

L'indice retenu n'a d'autre vocation que de constituer un indicateur de la consommation foncière.

Il s'apprécie globalement, à l'échelle des intercommunalités membres du Syndicat mixte.

DOCUMENT INITIAL

"Remarque : la proposition de modification nécessite de rajouter des pages intermédiaires."

Il s'apprécie également toutes opérations d'aménagement et de construction confondues et non pour chaque opération, qu'elles soient réalisées en renouvellement, en remplissage ou en extension.

Il s'apprécie enfin sur la période de mise en œuvre des documents locaux d'urbanisme, de l'ordre de 6 ans, qui constitue le rythme de leur évaluation.

L'indice de l'usage global du foncier, pour le logement (nb logts/ha nouvellement consommé), doit tendre vers 120 à 140 dans les quartiers centraux de Strasbourg, 90 à 110 dans les zones urbaines plus denses de la CUS, 40 à 50 dans les communes périurbaines de la CUS et de 30 à 40 dans le SCOTERS hors CUS.

Cet indice de performance a été déterminé en considération de l'analyse des résultats du SCOTERS qui a montré qu'il a progressé pour tous les secteurs entre les périodes 1976-2002 et 2002-2007. Ainsi, la CUS est passée de 41 logements par hectare nouvellement consommé à 66. De même, le reste du SCOTERS a doublé son indice, passant de 11 à 22 logements par hectare.

Ces tendances semblent par ailleurs s'être poursuivies depuis l'approbation du SCOTERS, au vu des efforts de diversification des formes urbaines, consentis sur les différents territoires.

La mise en œuvre des paramètres ci-dessus exposés permet d'estimer que la production de nouveaux logements en extension pourrait mobiliser une enveloppe foncière d'environ 200 ha d'extension urbaine dans la CUS et d'environ 120 ha sur le reste du SCOTERS par période de 6 ans. Cette estimation ne peut cependant que constituer un indicateur de la consommation foncière.

Pour les zones d'activités :

L'objectif chiffré de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain résulte du dispositif mis en place par le SCOTERS approuvé en 2006, qui procédait d'une hiérarchisation/localisation/calibrage et qui aboutissait à un potentiel de 1 400 ha sur le territoire à moyen terme. Cet objectif chiffré a été validé et confirmé par l'analyse des résultats de l'application du SCOTERS qui a fait l'objet de la délibération du Comité syndical du 29 mai 2012.

La mise en œuvre des paramètres ci-dessus exposés, permet d'estimer que la réalisation des zones d'activités en extension pourrait mobiliser une enveloppe foncière d'environ 420 ha d'extension urbaine sur le périmètre du SCOTERS par période de 6 ans. Tout comme pour le logement, cette estimation ne peut cependant que constituer un indicateur de la consommation foncière.

Le Document d'Orientations Générales fixe dès lors à environ 740 hectares l'enveloppe foncière globale en extension urbaine sur l'ensemble du territoire du SCOTERS, sur des cycles d'environ 6 ans qui constituent le rythme de l'évaluation des documents d'urbanisme.

Par ailleurs, un dispositif de suivi est mis en place par le Syndicat mixte pour le SCOTERS. Il utilise différents outils et informations et notamment l'Observatoire du Foncier développé par l'ADEUS. En outre, une commission spécifique composée d'élus est chargée d'instruire les consultations sur les projets de PLU et de POS d'une part, et d'autre part, sur les opérations d'urbanisme de plus de 5 000 m².

DOCUMENT INITIAL

"Remarque : la proposition de modification nécessite de rajouter des pages intermédiaires."

Ce dispositif initial est complété par un dispositif de collecte d'informations sous la forme d'une grille d'analyse et de suivi des projets accessible sur le Net. L'objectif est de faire remonter, depuis le niveau communal, les informations essentielles recueillies à l'occasion de l'instruction et de la délivrance des autorisations d'urbanisme.

De plus, le Syndicat mixte assurera le suivi de la consommation foncière à partir d'un état indicatif de l'enveloppe urbaine des communes situées sur le territoire du SCOTERS, établi fin 2012.

Conformément à l'article R.122-2 du Code de l'urbanisme, le rapport de présentation indique six indicateurs retenus pour évaluer la consommation foncière au regard des critères retenus pour chiffrer l'objectif de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain, à savoir :

- la performance de la consommation foncière,
- la répartition géographique des logements,
- et les consommations de l'espace en extension urbaine.

Ces indicateurs sont mis en œuvre à 3 échelles du territoire qui permettent d'en suivre les dynamiques. Ces 3 échelles sont identifiées dans le SCOTERS initial, à savoir la ville de Strasbourg, la CUS hors Strasbourg et le SCOTERS hors CUS. En effet, l'analyse des résultats du SCOTERS a confirmé la pertinence de ces 3 échelles, dans la mesure où elles ont des comportements spécifiques.

Le Syndicat mixte établit un point d'étape chaque année en vue d'associer les intercommunalités membres au suivi du document.

- Indicateur n°1 : indice de performance de l'usage du foncier pour le logement

Définition de l'indicateur :

Cet indicateur vise à s'assurer de l'optimisation de la consommation de l'espace. Il met en regard, pour la période de 6 ans précitée, le nombre total de logements construits y compris dans l'enveloppe urbaine avec la superficie de foncier consommée.

Indicateur de performance = (Ensemble de logements construits durant la période) / (Consommation foncière durant la même période)

L'indice de performance prend en compte :

- d'une part, l'ensemble des logements construits durant la période, quel que soit le type des opérations : les opérations d'ensemble (lotissements), les opérations isolées (maison(s) ou immeuble(s),

et quelle que soit la localisation : dans des dents creuses ou en mitage, en renouvellement sur des terrains déjà urbanisés ou en extensions (niveaux supplémentaires, aménagement de greniers...).

- d'autre part, l'espace consommé durant la même période. A ce titre, sont pris en considération, le réseau et l'espace public interne, les voiries publiques ou privées, les équipements et espaces collectifs produits par les opérations concernées.

DOCUMENT INITIAL

"Remarque : la proposition de modification nécessite de rajouter des pages intermédiaires."

Rappel :

Cet indice de performance n'a pas pour objet d'imposer une densité à l'opération.

- Indicateur n°2 : indice de performance de l'usage du foncier pour les zones d'activités.

Définition de l'indicateur :

L'indicateur couramment retenu consiste à rapporter le nombre d'emplois à l'hectare consommé. Il permet de comparer les zones d'activités et donne une idée des flux qu'elles génèrent. Pour perfectible qu'il soit, il est actuellement le seul statistiquement observable.

DOCUMENT INITIAL

"Remarque : la proposition de modification nécessite de rajouter des pages intermédiaires."

- Indicateur n°3 : part minimale des logements supplémentaires dans l'enveloppe urbaine.

Définition de l'indicateur :

Cet indicateur a pour objectif de suivre la part minimale de logements réalisés au sein de l'enveloppe urbaine dans la CUS et hors CUS. Il consiste dans un rapport entre le nombre de nouveaux logements produits dans l'enveloppe urbaine et le nombre total de nouveaux logements construits au cours de la période.

Définition de l'enveloppe urbaine :

L'enveloppe urbaine est constituée des parties bâties et agglomérées de la commune, excluant les parties naturelles, agricoles et les " hameaux ", exploitations et bâtiments isolés. Les parties bâties et agglomérées sont elles-mêmes constituées des agrégats de bâtiments distants de moins de 50 m.

Cet état initial a été établi sur la base de données de 2007 (SIG, photographie aérienne) complétées par le recensement des opérations ou viabilisations existantes à la fin 2012.

Cette enveloppe urbaine est un outil de connaissance du territoire défini et administré par le Syndicat mixte pour le SCOTERS et n'a pas de portée réglementaire.

- Indicateur n°4 : volume de logements réalisés dans les zones principales de développement localisées hors CUS.

Définition de l'indicateur :

Cet indicateur a pour fonction d'observer que la production totale de logements, extension et renouvellement confondus, s'inscrit dans l'armature urbaine retenue par le SCOTERS, ici en particulier dans les zones principales de développement localisées hors CUS.

- Indicateur n°5 : part des nouveaux logements réalisés en extension dans les secteurs de l'armature urbaine du SCOTERS.

Définition de l'indicateur :

Le SCOTERS identifie des secteurs prioritaires de développement au sein de l'armature urbaine :

- Niveau 1 : l'espace métropolitain et ses communes proches (CUS, Achenheim),
- Niveau 2 : les bourgs centres,
- Niveau 3 : les zones bénéficiant d'une bonne desserte en transports en commun ou de la proximité d'une offre complète de services et commerces du quotidien, selon les critères présentés au titre 2. de la présente note.

Cet indicateur a pour fonction de suivre la localisation de la production de logements en extension urbaine et de s'assurer de sa bonne articulation avec l'armature urbaine.

DOCUMENT INITIAL

"Remarque : la proposition de modification nécessite de rajouter des pages intermédiaires."

- Indicateur 6 : enveloppe foncière maximale à consommer en extension urbaine pour la production de logements et la réalisation de zones d'activités.

Définition de l'indicateur :

Cet indicateur a pour fonction de comptabiliser le nombre d'hectares consommés en extension urbaine pour la production de logements et la réalisation de zones d'activités. Cet indicateur correspond le plus directement au suivi de l'objectif chiffré de consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain.

Il est mis en œuvre plus finement en distinguant la production de logements, services et équipements et l'activité économique.

la sauvegarde des ensembles urbains remarquables et du patrimoine bâti, la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature.

Pour ce faire, le Syndicat mixte a retenu les trois grands axes suivants.

Favoriser les transports en commun et réguler le développement des déplacements automobiles

Le Scoters s'appuie sur une politique globale des déplacements qui donne la priorité aux transports en commun, ce qui se traduit dans le Document d'orientations générales par :

- l'optimisation des transports en commun existants par maillage des réseaux de développement de l'intermodalité et cadencement ;
- la mise en place de nouveaux projets de transports en commun validés par les Autorités organisatrices de transport (tramway, tram-train, TRG) ;
- la prévision de nouveaux projets de transports en commun (ligne de rocade en site propre en limite ouest de la première couronne et interconnectée avec les grandes lignes radiales de transport collectif, lignes vers les bourgs centres en site propre sur les tronçons où le niveau de trafic est élevé) ;
- l'incitation à limiter l'usage de la voiture pour les trajets domicile-travail ;
- l'articulation entre urbanisation (habitat et activités) et transports en commun, en construisant en priorité dans les secteurs bien desservis à court ou moyen terme, en particulier dans les pôles urbains et la deuxième couronne de l'agglomération strasbourgeoise.

Comme indiqué dans le Document d'orientations générales, les communes considérées comme bien desservies ou ayant vocation à l'être sont :

- les pôles urbains (bourgs centres et communes de l'espace métropolitain) ainsi que les communes desservies par le réseau ferré ou le futur TRG ; le projet prévoit d'améliorer l'ensemble de la desserte ferroviaire pour arriver à une fréquence acceptable ;
- les autres communes, si elles répondent simultanément aux deux conditions suivantes : d'une part être proches de l'espace métropolitain et d'autre part bénéficier d'une desserte de qualité par des tramways, des bus ou des cars assurant un service à la fois :
 - régulier et fréquent aux heures de pointe (dix à quinze minutes d'écart au maximum entre deux véhicules) ;
 - continu dans la journée ;
 - permettant un accès en quarante minutes maximum à l'un des noeuds centraux majeurs du réseau urbain (gare de Strasbourg, place de l'Homme de Fer, parc de l'Etoile, place de la République, station «Landsberg» à l'angle de la rue du Landsberg et de l'avenue Jean Jaurès) ;

ou lorsque l'amélioration de leur desserte au niveau de service ci-dessus est programmée à court ou moyen terme dans un Plan de déplacements urbains.

la sauvegarde des ensembles urbains remarquables et du patrimoine bâti, la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature.

Pour ce faire, le Syndicat mixte a retenu les trois grands axes suivants.

Favoriser les transports en commun et réguler le développement des déplacements automobiles en encourageant notamment les déplacements de proximité

Le Scoters s'appuie sur une politique globale des déplacements qui donne la priorité aux transports en commun, ce qui se traduit dans le Document d'orientations générales par :

- l'optimisation des transports en commun existants par maillage des réseaux de développement de l'intermodalité et cadencement ;
- la mise en place de nouveaux projets de transports en commun validés par les Autorités organisatrices de transport (tramway, tram-train, TRG) ;
- la prévision de nouveaux projets de transports en commun (ligne de rocade en site propre en limite ouest de la première couronne et interconnectée avec les grandes lignes radiales de transport collectif, lignes vers les bourgs centres en site propre sur les tronçons où le niveau de trafic est élevé) ;
- l'incitation à limiter l'usage de la voiture pour les trajets domicile-travail ;
- l'articulation entre urbanisation (habitat et activités) et transports en commun, en construisant en priorité dans les secteurs bien desservis à court ou moyen terme, en particulier dans les pôles urbains et la deuxième couronne de l'agglomération strasbourgeoise.

Comme indiqué dans le Document d'orientations générales, les communes considérées comme bien desservies ou ayant vocation à l'être sont :

- les pôles urbains (bourgs centres et communes de l'espace métropolitain) ainsi que les communes desservies par le réseau ferré ou le futur TRG ; le projet prévoit d'améliorer l'ensemble de la desserte ferroviaire pour arriver à une fréquence acceptable ;
- les autres communes, si elles répondent simultanément aux deux conditions suivantes : d'une part être proches de l'espace métropolitain et d'autre part bénéficier d'une desserte de qualité par des tramways, des bus ou des cars assurant un service à la fois :
 - régulier et fréquent aux heures de pointe (dix à quinze minutes d'écart au maximum entre deux véhicules) ;
 - continu dans la journée ;
 - permettant un accès en quarante minutes maximum à l'un des noeuds centraux majeurs du réseau urbain (gare de Strasbourg, place de l'Homme de Fer, parc de l'Etoile, place de la République, station «Landsberg» à l'angle de la rue du Landsberg et de l'avenue Jean Jaurès) ;

ou lorsque l'amélioration de leur desserte au niveau de service ci-dessus est programmée à court ou moyen terme dans un Plan de déplacements urbains.

En complément aux transports en commun, le SCOTERS vise à favoriser les déplacements de proximité, notamment ceux pouvant être réalisés à l'aide de modes doux (marche-à-pied, cycles).

Pour ce faire, le Document d'Orientations Générales favorise le développement maîtrisé des zones bâties bénéficiant d'une offre complète de services et commerces du quoti-

DOCUMENT INITIAL

"Remarque : la proposition de modification nécessite de rajouter des pages intermédiaires."

dien à proximité.

Le niveau de l'offre de services du quotidien peut être mesuré au regard de la présence ou non de services de santé, de commerces alimentaires, d'établissements scolaires et d'établissements de relations sociales.

Par ailleurs, la proximité s'entend, au-delà des limites administratives, dans un rayon approximatif de 2 kilomètres autour des points de transports en commun intensifs ou des secteurs de services.

Au sein de ces zones de proximité, les capacités de développement urbain seront appréciées au regard des politiques de transports alternatifs à la voiture particulière mises en place (aménagement de l'espace public permettant notamment une pratique cyclable sécurisée, navettes ou systèmes de transport à la demande, covoiturage ou tout autre système de rabattement...) ou des politiques de développement de l'habitat structurées à l'échelle intercommunale (Programme Local de l'Habitat, programmation pluri-annuelle du développement urbain).

Figure 41 : Communes bien desservies par les transports en commun ou ayant vocation à l'être

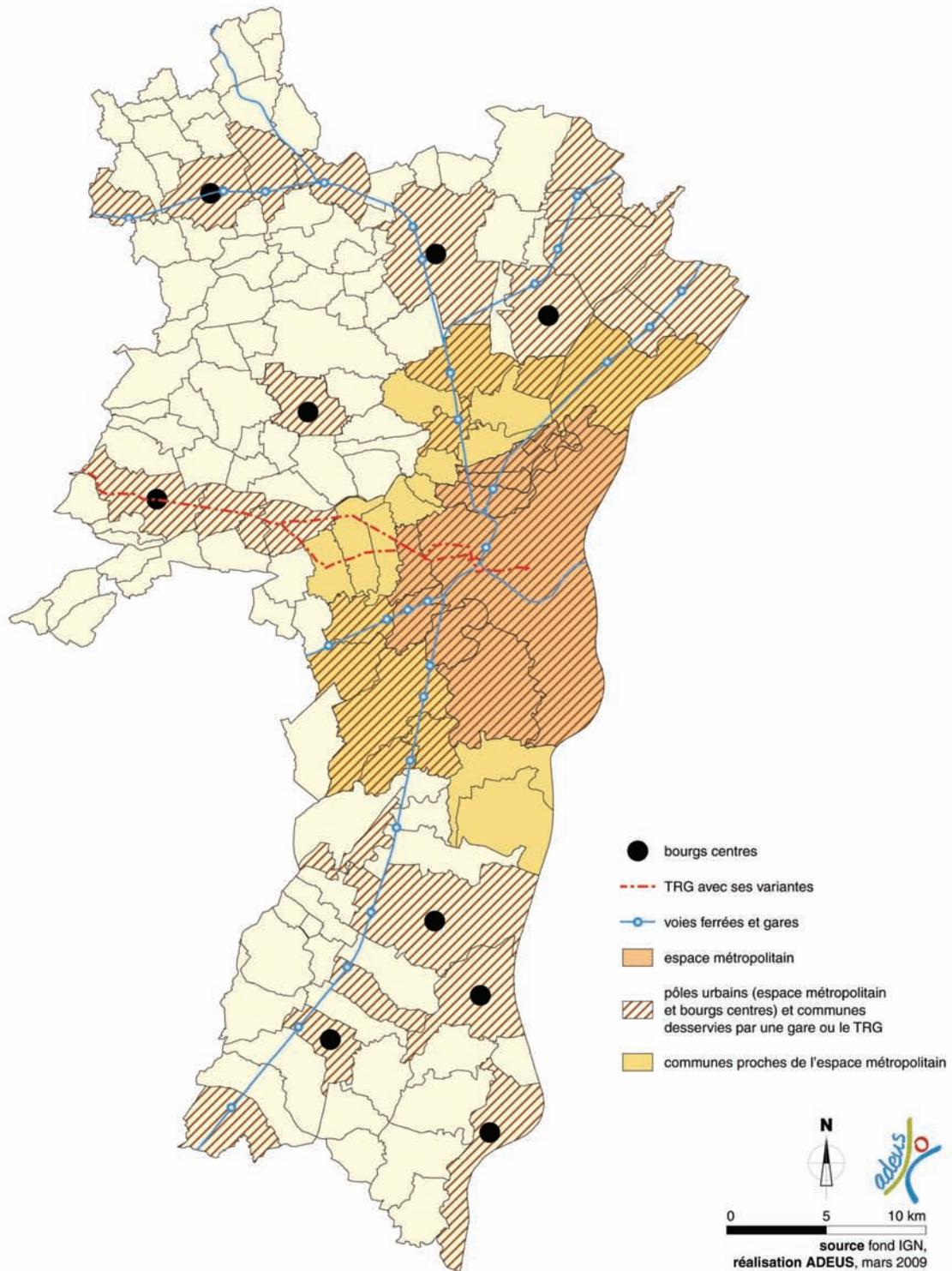


Figure 41 : ~~Communes bien desservies par les transports en commun ou ayant vocation à l'être~~ (actualisée + déplacée en annexe)

Annexes

Projections de la population des ménages en 2010-2015	224
Les milieux écologiques majeurs et forêts soumises au régime forestier.....	227
Périmètres de protections existants et proposés.....	255
Les coteaux viticoles (périmètre AOC 2005).....	280
Périmètre AOC du munster.....	286
Arrêtés préfectoraux des Projets d'intérêt général (CSDU de Hochfelden et GCO).....	287

Annexes

Projections de la population des ménages en 2010-2015	224
Les milieux écologiques majeurs et forêts soumises au régime forestier.....	227
Périmètres de protections existants et proposés.....	255
Les coteaux viticoles (périmètre AOC 2005).....	280
Périmètre AOC du munster.....	286
Arrêtés préfectoraux des Projets d'intérêt général (CSDU de Hochfelden et GCO).....	287
Pour une meilleure application de l'armature urbaine, illustration des bassins de proximité constatés en 2012 : zones de rayonnement autour des points de transport en commun intensif et/ou bénéficiant d'une offre complète de services/commerces du quotidien.....	293

Figure 42 : Pour une meilleure application de l'armature urbaine, illustration des bassins de proximité constatés en 2012 : zones de rayonnement autour des points de transport en commun intensif et/ou bénéficiant d'une offre complète de services/commerces du quotidien.

