

Rencontres territoriales

Janvier/février 2011

EVALUATION



## ELEMENTS DE SYNTHESE

[WWW.SCOTERS.ORG](http://WWW.SCOTERS.ORG)

SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE DE LA REGION DE STRASBOURG



## EVALUER LE SCOTERS POUR ANTICIPER LES ENJEUX D'UNE PROCHAINE REVISION

En ce début d'année, le Syndicat mixte pour le SCoT de la Région de Strasbourg a organisé 3 rencontres territoriales de secteur : Sud/CUS le 19 janvier, Nord/CUS le 25 janvier et Ouest/CUS le 8 février 2011.

Ces rencontres ont réuni les présidents et les vice-présidents des communautés de communes, les élus représentant la Communauté urbaine de Strasbourg, les membres du Bureau du Syndicat mixte, ainsi que les représentants de la Région et du Département. L'objectif est d'engager une démarche d'évaluation pour jauger le projet de territoire du SCOTERS comme son volet réglementaire. La cohérence entre les politiques publiques est un enjeu fort de la démarche.

Les rencontres territoriales ont été menées à l'échelle de trois secteurs, regroupant chacun entre 4 et 5 EPCI (Sud, Nord et Ouest, la CUS participant à chaque rencontre). Elles s'inscrivent dans une réflexion globale, qui vise à évaluer le SCOTERS et à engager la discussion sur la révision du Schéma. La réflexion est de nature politique. Il faut rechercher ensemble les thèmes d'une révision : ce qui, aux yeux des communes et intercommunalités, fonctionne et ce qui ne fonctionne pas dans le SCOTERS.

La loi Grenelle 2 oriente cette recherche et les rencontres territoriales sont une première occasion pour s'approprier les lignes directrices qu'elle fixe, ainsi que les outils qu'elle apporte. Le Grenelle 2 renforce en effet le rôle des SCoT en matière de cohérence des politiques publiques et impose leur évaluation plus régulière. Plusieurs sujets sont consolidés à travers cette loi :

- L'enjeu majeur du foncier. Il ne s'agit plus seulement d'assurer une gestion économe de l'espace, mais bien de lutter contre l'étalement urbain ;
- La protection et la gestion des espaces agricoles et naturels et la question de la biodiversité, qui réaffirment que le territoire est une ressource à gérer ;
- L'articulation urbanisme / transport public.

Depuis 2010, le Syndicat mixte pour le SCOTERS est constitué de 12 Etablissements de Coopération Intercommunale (EPCI) et c'est tout naturellement qu'ils sont les interlocuteurs privilégiés du Syndicat mixte pour mener cette réflexion. Qui mieux qu'eux peuvent à la fois porter les projets des territoires et faire remonter les idées et les problèmes de mise en œuvre du SCOTERS rencontrés par les communes ? Ce sont des relais de diffusion des informations et des réflexions.

Les intercommunalités sont donc présentes dans toutes les actions phares du SCOTERS : évaluation, révision, mise en œuvre. L'enjeu est de promouvoir un projet commun et d'éviter le piège du « SCoT à la carte ».

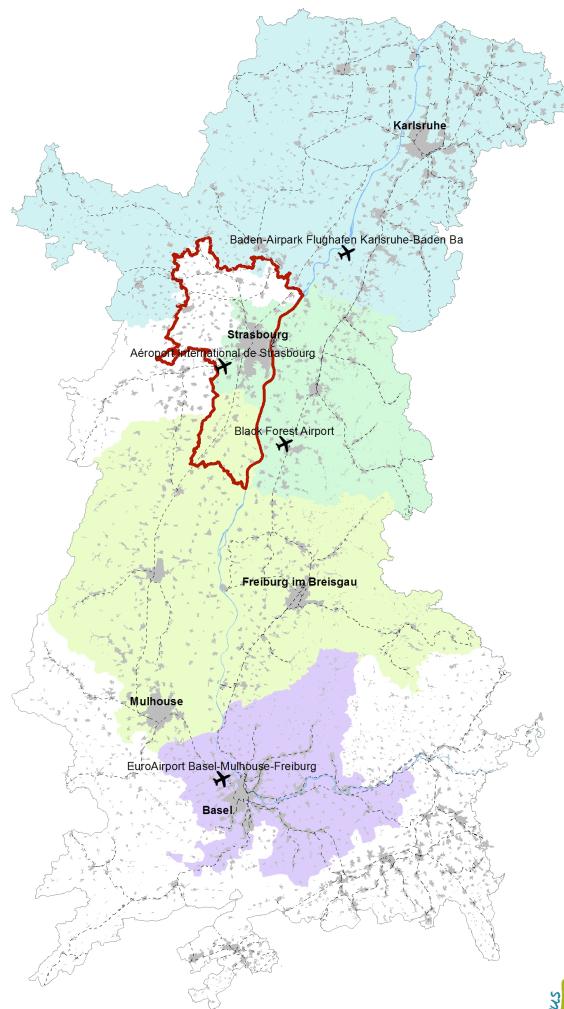
Ce rôle d'animateur du territoire est affirmé par la réforme territoriale en cours. Le tandem EPCI – commune constitue un « Bloc Communal ». Le Syndicat mixte souhaite poser la question de la gouvernance du SCOTERS et rechercher, avec les acteurs de terrain, un partenariat mieux identifié où les territoires s'approprient davantage l'outil réglementaire et de prospective qu'est le SCoT.

Il s'agit également pour le Syndicat mixte d'inscrire la réflexion globale sur le SCOTERS dans les différentes échelles qui le composent : la commune, en passant par le bassin de vie, pour aller bien au-delà de la région de Strasbourg. Chaque échelle doit trouver son niveau d'implication dans la réalisation du projet SCOTERS.

Trois temps de discussion sont venus rythmer les rencontres territoriales :

- Comment organiser les bassins de vie dans et autour des intercommunalités ?
- Comment s'appuyer sur les ressources naturelles et les paysages ?
- Comment améliorer les échanges propres à chaque secteur et autour d'eux (au sein du SCOT et avec l'extérieur) ?

**Périmètres de coopération transfrontalière dans le Rhin Supérieur**



atlas  
Fond : Rhin Supérieur, 2009;  
Réalisation : ADEUS Janvier 2011  
0 30 Kilomètres

## L'ENJEU CLIMATIQUE, UN « FIL ROUGE » IDENTIFIE PAR LA LOI GRENELLE 2

L'évaluation n'est pas seulement un retour sur les expériences passées. C'est aussi un exercice de prospective, d'anticipation : comment décider le maintien ou l'évolution d'un document de cadrage sans se projeter vers l'avant ? Ainsi, les enjeux environnementaux, d'aménagement du territoire et de gestion des ressources sont au cœur du processus.

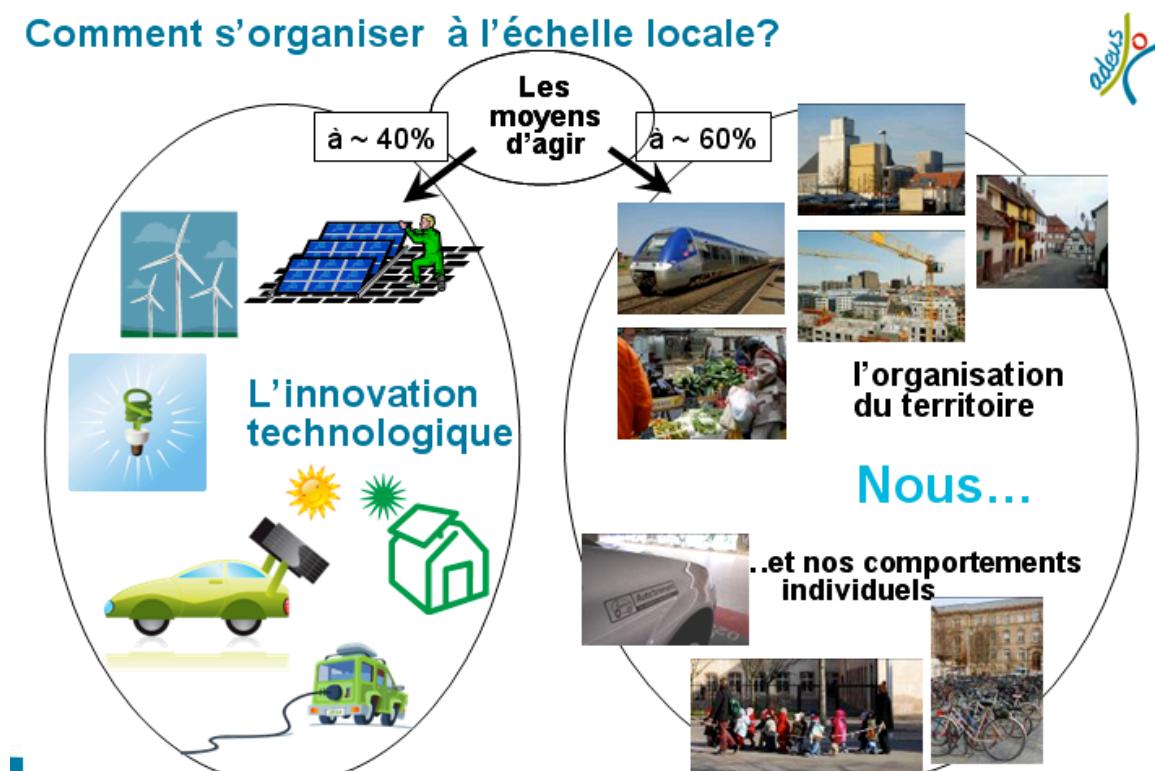
Une première baisse des émissions de Gaz à effet de Serre (GES) a été obtenue en 2008. Cependant, les objectifs fixés au niveau international, européen et national ne sont pas atteints et les progrès enregistrés reposent essentiellement sur les progrès de l'industrie. Les émissions liées aux transports, au résidentiel et aux activités tertiaires sont toujours en augmentation. Ces secteurs sont prioritaires et doivent donc concentrer les efforts d'innovation et d'actions.

**Ce sont bien les collectivités locales qui sont en première ligne pour agir. En effet, c'est à elles qu'incombe la responsabilité d'organiser le territoire, de faire des choix de société pour créer les conditions d'un territoire « post carbone ».**

Il est ainsi fondamental que le travail d'évaluation, puis de révision, s'attache à comprendre l'évolution des modes de vies, des techniques et des dynamiques économiques et sociales. Le vieillissement de la population, la diversification des types de ménages, le renchérissement du coût de l'énergie, la hausse du temps libre, la demande plus forte de nature et de culture au quotidien, l'individualisation des pratiques sociale ou encore le développement des liens immatériels... sont autant de sujets à travailler.

**Le SCOTERS est à la fois le lieu et l'outil pour prendre en compte ces évolutions et donc construire un projet de territoire adapté aux besoins de la population et répondant aux enjeux climatiques.**

### Comment s'organiser à l'échelle locale?



## RESUME DU 1<sup>ER</sup> DEBAT : COMMENT ORGANISER LES BASSINS DE VIE DANS ET AUTOUR DES INTERCOMMUNALITES ?

### L'armature urbaine

Dans un premier temps, la question de l'organisation des bassins de vie a soulevé chez les élus celle de la pertinence de la définition de l'armature urbaine du SCOTERS.

Ce n'est pas tant le principe de l'armature urbaine du SCOTERS, approuvé le 1er juin 2006, qui est remis en cause. Il est en effet jugé nécessaire à la cohérence du territoire. Ce qui est discuté, c'est la question de son adaptation au vu des résultats de 6 années de mise en œuvre. La diversité des situations des communes pose la question d'un SCoT capable de reconnaître les spécificités de ses territoires, tout en lui apportant un cadre, un cap pour son développement.

#### ***Comment adapter l'armature urbaine aux spécificités du territoire ?***

Compte tenu des différences de taille, d'accessibilité en transports en commun, de rayonnement des communes... l'approfondissement de la notion de bourg centre apparaît aux élus comme une piste de réponse. Entre les bourgs centres proches du statut de ville moyenne, les bourgs centres qui assurent leur statut et ceux dont le poids est moindre, existe-t-il ou est-il possible, voire souhaitable, d'intégrer dans l'armature urbaine du SCOTERS un échelon intermédiaire : le « pôle relai » ? Dans ce cas, quel rôle donner à ce nouvel échelon de l'armature urbaine ?

Il convient également de s'interroger sur les critères et les fonctions qui définissent les pôles de l'armature urbaine : poids démographique, équipement, services, emplois, desserte...

Afin de ne pas compromettre le développement des petites communes, au profit des pôles de l'armature urbaine, un travail sur l'accessibilité et la notion de proximité des services, des équipements et des emplois peut-il constituer une piste de réponse ? Quels services sont nécessaires à toutes les communes ? Les élus ont en effet souligné les bienfaits d'une multipolarité dans l'offre en services, notamment à l'Ouest de Strasbourg, qui est nécessaire au bon fonctionnement des bassins de vie.

#### ***Quel lien entre l'armature urbaine et la desserte en transport en commun ?***

Le SCOTERS adosse le développement du territoire à la desserte en transports en commun et le traduit à travers la notion de « commune bien / mal desservie par les transports en commun ». Cette notion, qui n'interdit pas aux communes mal desservies de se développer, s'est révélée à la fois difficile et douloureuse à mettre en œuvre, notamment pour de très petites communes, où chaque lotissement peut constituer une évolution conséquente. Aujourd'hui, la mise en œuvre de cette orientation du SCOTERS pose question. Si l'articulation urbanisation/ transports en commun est une orientation de la loi, il convient de s'interroger sur la manière de la mettre en œuvre. Par exemple, la présence d'une gare sur un ban communal n'est pas un critère suffisant pour calibrer le développement urbain : qu'en est-il de sa connexion au bourg, de son accessibilité fine, comment prendre en compte sa capacité de rayonnement (nécessaire et réelle) sur les villages voisins ? Est-il possible d'envisager une nouvelle définition du lien transport / urbanisation prenant en compte un périmètre autour des points d'arrêts de transports en commun structurant ?

#### ***Quelle stratégie pour un développement respectueux des ressources du territoire ?***

La question de l'armature urbaine pose la question du niveau de développement souhaité, des relations entre cette armature urbaine et le reste du territoire. Ceci demande une stratégie, un projet de territoire en lien avec la politique économique. Le territoire est alors à considérer comme une ressource limitée, dont nous avons la responsabilité.

## Le développement de l'habitat

La question « Comment organiser les bassins de vie dans et autour des intercommunalités ? » renvoie également à la question du développement de l'habitat.

Les évolutions récentes et à venir des communes (vieillissement de la population, baisse de la taille des ménages, ...) rendent incontournable la nécessité de continuer à construire un habitat diversifié au sein de chaque type de communes, pour répondre à des besoins de plus en plus variés. De même, compte tenu des contraintes du territoire et de l'étalement urbain, l'orientation qui vise à une gestion économe du foncier est bien acceptée, au niveau du principe. Aussi, la volonté de poursuivre les réflexions sur les modes d'habitat, afin de bâtir plus dense, tout en conservant, voire en améliorant la qualité du cadre de vie a été confirmée au cours des débats.

Cependant, au-delà de ces réflexions, il s'agit de trouver comment atteindre les objectifs de production de logements du SCOTERS (4000 logements par an et 800 logements aidés), qui jusqu'à ce jour n'ont pas été atteints.

La réalisation d'un **Programme Local de développement de l'Habitat dans chaque communauté de communes** peut-elle constituer une piste de réponse ? Est-il possible, à partir des grandes orientations du SCoT, de responsabiliser les intercommunalités ou à tout le moins de réfléchir à des relais sur le terrain pour la mise en œuvre de nos objectifs ? C'est la question de la gouvernance et de l'intelligence territoriale qui est posée. Sera-t-il possible ainsi de mieux gérer l'évolution des très petites communes alors qu'elles se sentent ignorées ?

Au cours des débats, la problématique du vieillissement de la population, aussi bien dans les centres historiques des communes, que dans les lotissements, est apparue comme une vraie préoccupation. Face à cet enjeu, à ceux de l'étalement urbain et du développement de la vie du village, la réhabilitation de fermes constitue déjà, dans la mise en œuvre du SCOTERS, une piste de réponse intéressante. Cependant, au niveau opérationnel, le renouvellement urbain se heurte souvent à des questions techniques.

Les élus se sont également interrogés sur l'échelle de mise en œuvre des objectifs de mixité du logement (logements intermédiaires...). La diversification de l'offre en logements s'applique aujourd'hui à l'échelle de l'opération. Cette échelle apparaît souvent trop restrictive pour les petites communes. Le logement pavillonnaire reste, de plus, le plus facile à réaliser pour ces communes et constitue encore la demande principale, ce qui pose question. Retenir l'échelle communale, et pourquoi pas intercommunale pour l'organisation et la répartition de l'offre en logements pourrait permettre un développement plus aisément et malgré tout maîtrisé pour ces communes. Ceci impliquerait un travail de planification à un niveau excédant celui de la commune, mieux à même de traiter conjointement les problématiques d'habitat, de transports et d'emplois.

Les élus ont souligné l'intérêt des outils d'aide à la décision développés dans le cadre de la mise en œuvre du SCOTERS (travail sur des sites pilotes, analyse de compatibilité des documents d'urbanisme), notamment quand ils doivent faire face à la pression immobilière et freiner certaines velléités de promoteurs, non adaptées à la situation du village. Le SCOTERS pourrait-il intervenir davantage sur la question du renouvellement urbain et des outils à mettre en œuvre, comme appui technique, dans un rôle d'ingénierie territoriale au service des communes ?

Parallèlement, les rencontres territoriales montrent la nécessité de renforcer le lien habitat / déplacements. Il s'agit de travailler la complémentarité de la chaîne de déplacements : piétons, modes doux, articulation entre les modes. L'évolution des mentalités et des comportements individuels est essentielle, surtout dans le contexte d'incertitude énergétique actuel. Quels seront le rôle et les moyens des collectivités pour enclencher une telle dynamique ?

## Le développement économique

Afin d'optimiser et de répartir le développement économique, le SCOTERS a mis en place une stratégie d'implantation des zones d'activités. Il les hiérarchise tout en encadrant leur superficie. Ses orientations engagent la création de 3 plateformes d'activités intercommunales de 100 ha maximum chacune, l'optimisation, voire l'extension des sites métropolitains existants, l'aménagement de 21 sites de développement économique intercommunaux de 20 à 60 ha maximum chacun et, si nécessaire, la mise en œuvre d'un site à l'échelle de la commune de l'ordre de 3 à 5 ha. La clé d'entrée foncière joue un rôle important dans ce dispositif.

Si les débats ont souligné l'importance de conforter cette stratégie et de conserver une hiérarchie des zones d'activités sur le territoire, certaines limites du SCOTERS ont été soulevées. Les élus souhaitent réfléchir à la complémentarité de ces zones, afin que leur développement ne se fasse pas au détriment de l'offre existante. Dans ce cadre, la possibilité d'élaborer un **Schéma d'Aménagement Général des Zones d'Activités**, à l'échelle du SCOTERS, a été évoquée lors de la rencontre à Erstein.

Les territoires apparaissent demandeurs davantage de coordination entre les projets des intercommunalités et d'échanges (travail, retour d'expériences etc.) Cette réflexion sur le développement économique à l'échelle supra communale apparaît en effet importante dans un contexte qui évolue et se complexifie.<sup>1</sup>

Par ailleurs, la démarche de révision du SCOTERS, et surtout le contexte législatif actuel (Les Loi de Modernisation de l'Economie et Grenelle 2 ainsi que le projet de loi dit « loi Ollier »), demandent de réinterroger les orientations du document en matière d'aménagement commercial. L'élaboration d'un **Document D'Aménagement Commercial (DAC)** doit permettre de dépasser les limites actuelles du document. L'objectif est de traiter spécifiquement la question des activités commerciales et de renforcer les orientations qui s'y rapportent (desserte des secteurs commerciaux, qualité architecturale, gestion des friches commerciales, juste place des secteurs périphériques et des centralités dans l'armature commerciale etc.). La question de la bonne échelle d'analyse, et donc d'un diagnostic efficace est posée.

Au-delà des questions d'organisation du territoire et de gestion de l'offre existante, c'est une réflexion sur l'évolution des modes vies et la fréquentation des pôles commerciaux qui est nécessaire. En effet, le vieillissement de la population, le développement rapide des habitudes d'achat sur Internet vont influencer les stratégies commerciales. Quelles envies des chalands dans les zones commerciales en tant que lieux de vie ? Quels besoins en services (pour la population mais aussi les entreprises), loisirs... en lien avec l'habitat ? Comment préserver le commerce de proximité et lutter contre la dévitalisation de certains centres de villages ? Comment assurer une complémentarité avec les territoires voisins, notamment l'Allemagne ou les grandes zones d'influence voisines du SCOTERS (Sélestat, Molsheim...) ?

Par ailleurs, la question du foncier affecté à l'activité économique et commerciale apparaît importante, tant au niveau de la reconversion des friches et de la restructuration des zones existantes (densification, optimisation du foncier), que de la place des activités économiques et commerciales au sein du tissu urbain.

<sup>1</sup> Modification de la Taxe Professionnelle, contraintes SEVESO et autres risques, évolution des déplacements et de l'offre en transport...

## RESUME DU 2<sup>EME</sup> DEBAT : COMMENT S'APPUYER SUR LES RESSOURCES NATURELLES ET LES PAYSAGES ?

### Agriculture et biodiversité

Les fondements du SCOTERS reposent sur la préservation du cadre de vie et du fonctionnement écologique et hydraulique du territoire. Cependant, les débats ont pointé une approche protectrice des espaces naturels souvent vécue comme une contrainte au développement. Les terres agricoles apparaissent souvent prises entre deux logiques, celle de la préservation des espaces naturels et celle de l'extension urbaine. Comment renforcer la vocation agricole des secteurs qui le nécessitent et protéger les terres au meilleur potentiel agronomique ?

La question de la recherche d'un équilibre entre protection des espaces agricoles, développement des villes/villages et préservation de la biodiversité a été soulevée. Elle doit conduire à adopter une approche transversale de ces questions. Comment relier les questions de risque, de zones de compensation, de paysage, en associant l'ensemble des acteurs concernés (Agriculteurs, Chambre d'Agriculture, associations de protection, élus...). Le positionnement du Syndicat mixte comme « coordinateur » pourrait permettre d'anticiper les problématiques de mise en œuvre des orientations et d'associer et impliquer les élus plus en amont, dans la gestion du territoire.

L'exemple du grand hamster est emblématique, il s'agit de dépasser son statut de symbole pour appréhender la problématique plus vaste de la biodiversité dans les territoires du SCOTERS.

La question du devenir du secteur AOC du Vignoble a également été soulevée. La proximité de la zone urbanisée exerce une pression sur les terres de ce secteur, dont le devenir est peut-être en danger. Comment le SCOTERS peut-il contribuer à la protection de cet espace ? Au-delà de la protection des terres, c'est également le développement des communes, notamment par le comblement de dents creuses situées en secteur AOC, qui a fait débat, puisque le SCOTERS y interdit toute construction. Un assouplissement de cette règle est-il envisageable et sous quelles conditions ?

La question de l'exploitation des zones naturelles ou agricoles à des fins de productions d'énergie est également posée. En effet, l'implantation au sol de panneaux photovoltaïques ou d'autres dispositifs soulève la question du paysage, mais aussi de l'usage du sol et peut-être à terme du recyclage de ces équipements. Une réflexion spécifique pourrait s'engager.

### Consommation foncière

Le territoire des communes du SCOTERS n'est pas extensible. Entre 1976 et 2002 ce sont 205ha par an qui ont été consommés dans le SCOTERS, soit une augmentation de 53 % des surfaces urbanisées. Or, le foncier est une ressource rare, ce qui n'est pas sans conséquences sur son prix<sup>2</sup>. Le rythme de consommation sur la période 1976-2002 interroge la possibilité de poursuivre selon ce modèle.

Le SCOTERS répond déjà à une volonté de maîtrise et d'optimisation de la consommation foncière. Cependant, sa révision doit permettre de répondre aux nouvelles exigences de la loi, en fixant des objectifs chiffrés de limitation de la consommation foncière. Les élus devront se positionner quant à ces objectifs : quels objectifs, quelle volonté, quelle gouvernance associée, quel suivi ? Cette question soulève celle des outils de mise en œuvre des objectifs du SCOTERS et de l'ingénierie nécessaire à leur mobilisation. La révision du SCOTERS doit permettre d'engager une réflexion sur la traduction de ses objectifs dans les PLU. La mise en place de ces objectifs peut-elle constituer une opportunité pour renforcer l'intelligence territoriale ?

<sup>2</sup> Le coût du foncier se répercute directement sur celui des logements produits. Cet état de fait impacte directement la capacité des territoires à produire des logements adaptés au niveau de ressource moyen de la population. Ce phénomène est exacerbé pour le logement des jeunes, des personnes âgées et des foyers les plus modestes.

## Tourisme

Le tourisme peut aussi être une ressource économique pour le territoire. Comment le SCOTERS peut-il appuyer les projets des intercommunalités et prendre en compte les vocations touristiques des territoires ? Comment la préservation des espaces naturels devient-elle une mise en valeur de sites naturels remarquables et un support de restauration de couloirs de biodiversité ?

Comment le SCOTERS peut-il se positionner pour coordonner les projets des intercommunalités, en lien avec les autres collectivités territoriales (Conseil général) ? Comment rendre cohérent un réseau d'itinéraires cyclables régional et transfrontalier, mais aussi piétonniers et équestres, par exemple ? Comment organiser un réseau maillé et relié aux sites d'intérêt ? Peut-on se servir de la biodiversité comme support à ces réseaux ? Autant de questions qui ont été soulevées par ces rencontres.

La question de la structuration de ces circuits pour les déplacements quotidiens est également posée. Comment proposer un réseau attractif, répondant aux différents besoins de déplacements, qu'ils soient utilitaires (travail), touristiques, ou liés aux loisirs ? L'enjeu d'un réseau pour les déplacements quotidiens est important, pour compléter la chaîne des déplacements et favoriser le report modal vers des modes de déplacement doux.

## RESUME DU 3<sup>EME</sup> DEBAT : COMMENT AMELIORER LES ECHANGES PROPRES A CHAQUE SECTEUR ET AUTOUR D'EUX (AU SEIN DU SCOT ET AVEC L'EXTERIEUR)

La discussion n'a pas, à ce stade, pointé de besoins nouveaux en termes d'infrastructures lourdes. Les projets de tramway, GCO (Grand Contournement Ouest), VLIO (Voie de Liaison Intercommunale Ouest) ou TSPO (Transport en Site Propre Ouest) sont à la fois intégrés au niveau du document de planification et dans les stratégies territoriales. Néanmoins, leur positionnement par rapport aux projets d'aménagement et leur calendrier de réalisation continuent à interroger les élus. Certains axes existants comme la RD 1083 méritent une réflexion quant à leur évolution.

Ces infrastructures déterminantes pour le projet de territoire sont également celles qui le relient au Bas-Rhin, aux SCoTs voisins. Il sera donc utile de mobiliser une réflexion avec les partenaires (Autorités Organisatrices des Transports, SCoTS, Eurodistrict...). L'InterSCoT du Bas-Rhin aura probablement un rôle à jouer dans ce cadre.

Au delà de ces projets d'investissement, c'est encore la notion du niveau de desserte en transport en commun des communes qui a été discutée. Ce débat a mis en avant l'enjeu d'une vraie articulation entre l'armature urbaine et le territoire qu'elle porte.

La notion de bassin de vie est mise en avant plutôt qu'une approche sous l'angle prédominant de la connexion à Strasbourg. A ce titre, les élus ont proposé l'idée de former un groupe de travail sur l'organisation des transports à la demande. En effet, cette offre spécifique semble répondre à la diversité des besoins sur les bassins de vie. On peut noter par ailleurs, que le fonctionnement actuel des bassins de vie a conduit la communauté de communes de Gombsheim-Kilstett à se rapprocher de celle de l'Espace Rhénan, ce qui, de fait, l'amènerait à quitter le SCOTERS.

Enfin, améliorer sa capacité d'échange passe sans doute pour notre territoire par une promotion et un travail sur les Technologies de l'Information et de la Communication

## LES APPORTS DES RENCONTRES POUR ALLER PLUS LOIN VERS LA REVISION

Les trois rencontres territoriales de début d'année ont permis d'établir une feuille de route à partir de la parole des élus du SCOTERS. Il s'agit de :

- *Faire évoluer l'armature urbaine du territoire du SCOTERS au regard de l'expérience des 6 années de mise en œuvre du document :*
  - *La définition de l'aire métropolitaine (Strasbourg et sa première couronne) mérite d'être discutée et notamment le positionnement de la deuxième couronne de la CUS ;*
  - *La liste des bourgs centres pourrait être précisée : certains d'entre eux tendent vers le statut de Ville moyenne, d'autres assument ce statut, quand certains peinent encore à atteindre ce niveau de développement.*

*Cette question met également en évidence le fait que l'armature urbaine à elle seule n'est pas suffisante. C'est bien du couple armature urbaine / territoires ruraux et agricoles que devra traiter un SCOTERS de deuxième génération. Chaque commune doit trouver sa place et connaître son rôle dans le fonctionnement du territoire.*

- *Les relations entre l'armature urbaine et les territoires ruraux et agricoles peuvent sans doute se réfléchir autour de la notion de bassin de vie (modes de vie, usages des équipements de loisirs et de cultures, solidarité...), d'articulation entre urbanisation et transport. Quoiqu'il en soit, la seule notion de commune « bien ou mal desservie par les transports en commun » semble ne plus pouvoir à elle seule réguler la répartition de l'effort de développement à l'échelle du SCOTERS.*
- *Les orientations destinées à cadrer la production de logements fonctionnent, mais méritent d'être approfondies. La politique de l'habitat destinée aux territoires les plus ruraux est notamment à préciser.*
- *L'économie est un champ d'investigation où plusieurs sujets sont identifiés :*
  - *La hiérarchisation des zones économiques pourrait se prolonger par une réflexion sur la spécialisation et la complémentarité des zones ;*
  - *Le problème du foncier dévolu à l'activité économique est posée avec deux entrées spécifiques : les friches et leur reconversion et la question de la place des activités économiques au sein du tissu urbain.*
- *L'urbanisme commercial constitue une problématique spécifique. Travailler à l'élaboration d'un Document d'Aménagement Commercial est donc nécessaire.*
- *Préparer les infrastructures qui demain seront nécessaires au développement économique du territoire : les Technologie de l'Information et de la Communication (TIC) représentent à ce titre un axe de réflexion non négligeable. Leur champ d'application dépasse d'ailleurs la question économique pour renvoyer à des questions comme l'accès à la culture.*
- *Fixer des objectifs chiffrés de consommation foncière et réfléchir à leur échelle de mise en œuvre.*
- *Approfondir les liens entre agriculture, paysage, biodiversité et développement urbain au sein du projet de territoire.*
- *Intégrer la notion de « territoire ressource » dans la réflexion sur la production d'énergie. Cette notion renvoie aux usages de la trame verte comme pourvoyeuse de ressources locales d'énergie (biomasse, bois énergie...), ce qui peut être parfaitement compatible avec les questions de biodiversité, de paysage... Elle pose également la question de l'usage des technologies type éoliennes, panneaux photovoltaïques ou de tout autre technologie. Cet usage doit être réfléchi de manière à respecter la qualité des paysages, la vocation agricole ou naturelle des sols et ne pas augmenter la concurrence des usages du sol.*
- *Intégrer et rendre cohérent les différents projets de réseaux cyclables, piétons... (utilitaires, de loisirs ou touristiques) à partir d'une réflexion sur l'organisation d'un réseau principal structurant.*
- *Appréhender la question des transports sous l'angle d'un système de déplacement complémentaire à organiser, dans lequel la voiture doit trouver sa place.*

**Ces axes de réflexions appellent quelques observations, tant au regard de la loi Grenelle 2, qu'au niveau des orientations du SCOTERS.**

Il faut souligner que les sujets identifiés dans les réunions territoriales s'inscrivent dans le fil des orientations de la loi Grenelle 2. En effet, celle-ci, en élargissant le champs des politiques publiques relevant des SCoT (culture, TIC...), impose une meilleure compréhension des modes de vies et des dynamiques d'usage du territoire comme préalable à la rédaction du projet de territoire et des orientations qui en découlent. Cette approche renvoie directement au souhait des élus de valoriser les logiques de bassins de vie.

La loi Grenelle 2, avec son approche par objectifs, notamment de la question foncière, affirme encore un peu plus l'idée d'un territoire ressource à gérer selon un projet commun.

L'articulation urbanisme/ transport est au cœur du dispositif de la loi Grenelle 2. En effet, ce texte demande aux SCoT d'avoir une vision prospective des dessertes en transports en commun. Non seulement ils définissent les grands projets d'équipements et de desserte par les transports collectifs, mais ils précisent également les conditions permettant le développement d'une urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les Transports en Commun. Les SCoT traitent désormais du désenclavement, par les Transports en Commun, des secteurs urbanisés qui le nécessitent.

C'est bien en regard de ces orientations nationales, que la notion de « commune bien ou mal desservie » devra être évaluée.

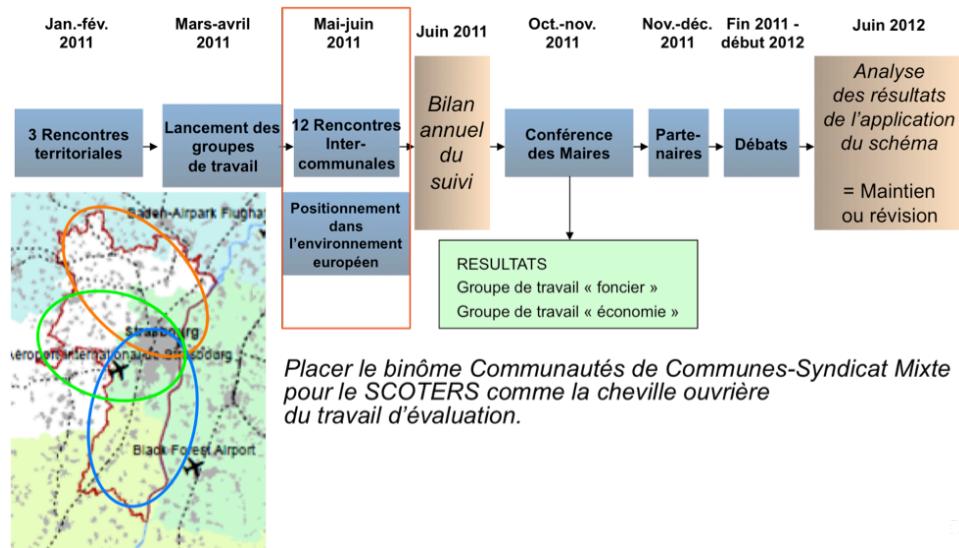
Au niveau de l'économie, l'obligation de rédiger le Document d'Aménagement Commercial correspond à une problématique bien connue des élus de terrain.

Quant à l'approche renforcée par la loi, des enjeux de biodiversité concernant les espaces naturels, forestiers et agricoles, ils rejoignent directement les préoccupations liées à la ressource agricole, en eau mais aussi les notions de proximité et de qualité de vie qui ont été mise en évidence.

Au regard du SCOTERS dans sa forme actuelle, l'ensemble des discussions qui précèdent impose une réflexion sur le couple démographie/ stratégie économique comme moteur de développement.

Par ailleurs, les discussions montrent bien la nécessité de concevoir, dès la phase de réflexion, un système de gouvernance et de mise en œuvre des orientations. Il s'agit de dépasser l'approche réglementaire pour positionner le SCOTERS (Syndicat mixte et document de planification) dans un rôle plus gestionnaire, en phase avec un projet de territoire. Le Syndicat mixte reste dans ce cadre à la disposition des communes et intercommunalités pour les accompagner en amont de leurs réflexions, de la mise en œuvre d'opérations d'aménagement ou lors de l'élaboration de leurs documents de planification.

## LA SUITE DU PROCESSUS DE REFLEXION



Les rencontres territoriales n'ont été qu'une étape dans la démarche qui consiste à trouver le bon niveau de réponse (échelle et degré de réponse réglementaire) aux attentes du territoire.

**Une prochaine étape se déroulera de mai à juin 2011. Une nouvelle série de 12 rencontres intercommunales est programmée. Il s'agira d'approfondir le fonctionnement des bassins de vie et de positionner le SCoT comme un outil de gestion du territoire.**

**Le 16 juin 2011, une rencontre spécifique permettra de porter la discussion sur la position stratégique du SCOTERS - en tant que territoire et de discuter de la compétitivité de la région strasbourgeoise, en se plaçant tantôt à l'échelle mondiale, européenne, transfrontalière, nationale puis régionale. Il s'agira de poser la question de la complémentarité des territoires qui constituent le SCOTERS et de rechercher les bases d'une organisation territoriale qui répondent aux enjeux métropolitains et aux options de développement que nous aurons choisis ensemble.**

Sans présager des futurs débats, un certain nombre d'orientations d'aménagement du SCOTERS dans sa version actuelle semblent synthétiser ces enjeux. On peut citer à titre d'exemple et pour susciter la réflexion :

- la Porte Ouest de la CUS ;
- les différents points de rabattement vers les réseaux de transports en commun de la CUS (TSPO, parkings-relais...) ;
- l'évolution de certains sites particuliers, tels que la raffinerie de Reichstett ;
- l'avenir de l'aéroport d'Entzheim ;
- la gestion et la valorisation des continuités vertes, le lien avec la biodiversité en dépassant les clivages administratifs : zones inondables, parcs naturels urbains...
- la question transfrontalière ;
- les pôles d'emplois et de services actuellement inscrits dans le SCOTERS ;
- la place de chacun des territoires ruraux et/ou agricoles, mais aussi urbains ;
- ...

L'objectif général de la démarche est de trouver ensemble le bon niveau de réponse (échelle et degré réglementaire) en utilisant à bon escient les outils mis à disposition.