scoters
syndicat
mixte

ADEUS

L'Agence
de Développement
et d'Urbanisme
de l'Agglomération
Strasbourgeoise

ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DU SCOTERS

MAI 2018

Table des matières

La situation du SCOTERS en 2018 5

Évolution du document depuis 2012 6

Enjeux métropolitains : la question du périmètre du SCOTERS et des échelles 8

L'articulation des documents cadres et de planification : garantir la cohérence 12

L'exercice d'évaluation 2018 17

Méthode retenue pour l'évaluation : un double regard porté sur le SCOTERS 18

Évaluation politique : le regard des élus sur le SCOTERS 21

L'évaluation technique : mesurer et qualifier les effets du SCOTERS 33

Répondre aux besoins en logements, services et équipements des habitants sur un territoire où chaque commune a un rôle à jouer 34

Organiser le territoire autour des transports en commun 46

Assurer une gestion économe de l'espace 60

Optimiser et partager le développement économique 73

Préserver le cadre de vie, la santé, les ressources et le bon fonctionnement écologique du territoire 92

Retour sur la mise en œuvre : compatibilité et zoom sur les travaux sur l'énergie 127

Pistes et perspectives pour le SCOTERS 139

Conclusion 143

Annexes 149

Préambule

Le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg (SCOTERS) a été adopté le 1er juin 2006, à l'issue de 7 ans d'études et de concertation qui ont permis à ses 140 communes membres d'élaborer un projet de territoire partagé.

Le Code de l'Urbanisme impose une évaluation des SCoT, tel que définit dans son article L.143-28 :

*« **Six ans au plus après** la délibération portant approbation du schéma de cohérence territoriale, la dernière délibération portant révision complète de ce schéma, ou l**a délibération ayant décidé son maintien en vigueur en application du présent article**, l'établissement public prévu à l'article L. 143-16 procède à une **analyse des résultats de l'application du schéma**, notamment en matière d'environnement, de transports et de déplacements, de maîtrise de la consommation de l'espace, d'implantations commerciales et, en zone de montagne, de réhabilitation de l'immobilier de loisir et d'unités touristiques nouvelles structurantes, **et délibère sur son maintien en vigueur ou sur sa révision partielle ou complète**.*
Cette analyse est communiquée au public et à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement, mentionnée à l'article L. 104-6.
A défaut d'une telle délibération, le schéma de cohérence territoriale est caduc. »

Le SCOTERS a ainsi fait l'objet d'une première évaluation conclue par la décision du comité syndical du 29 mai 2012 de maintenir le document, tout en identifiant des points d'amélioration et des ajustements à intégrer en réponse notamment aux exigences de la loi portant Engagement National pour l'Environnement (ENE) de 2010.

L'année 2018 voit le SCOTERS soumis à son second exercice d'évaluation permettant de déterminer la nécessité de réviser ou la possibilité de maintenir le SCoT en l'état.

Le Code de l'Urbanisme, dans ses articles L. 143-29 et L. 143-32, fixe les cas qui imposent une révision du SCoT et ceux qui relevent d'une modification.

Au-delà de l'obligation d'analyse thématique réglementaire, l'évaluation du SCoT est un moment d'échange et de débat essentiel autour du projet de territoire. Il invite les élus à requestionner leur vision partagée de l'avenir du territoire et la manière dont ils souhaitent le voir évoluer pour les années à venir.

Par ailleurs, la réorganisation territoriale récente, en matière d'échelle, de compétence et d'outils de planification[1], réinterroge aujourd'hui la place et le rôle du SCoT ainsi que le périmètre du SCOTERS.

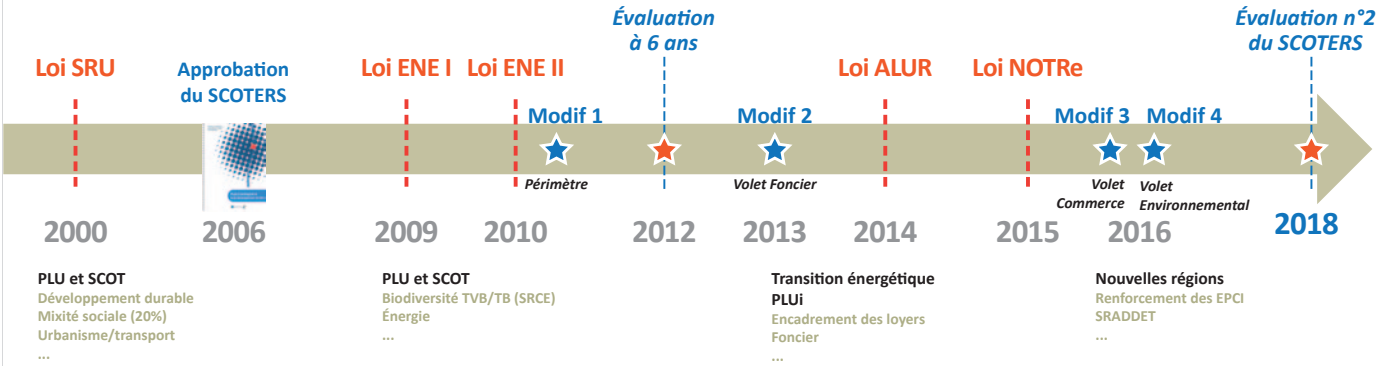
1. issue notamment des lois de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (loi MAPTAM) du 27 janvier 2014 et portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) du 7 août 2015

LA SITUATION DU SCOTERS EN 2018

MÉANDRES DE L'ILL ET ESCHAU

Le SCOTERS est un SCoT dit de première génération pour lequel l'angle initialement recherché par le législateur, d'articulation entre urbanisme et transport, était un aspect central. Le projet toujours en vigueur décline une stratégie centrée sur le renforcement de la métropole tout en donnant une place à chaque niveau de l'armature urbaine, telle que définie. Ses orientations et objectifs ont été construits de manière à garantir une certaine souplesse dans leur application, reconnue tant par les élus locaux que par les partenaires.

Évolution du document depuis 2012



La modification n°1 approuvée le 10 octobre 2010 a permis de faire évoluer le périmètre du SCOTERS.

Suite à la première évaluation de 2012, le SCOTERS a fait l'objet de 3 modifications :

- Modification n°2 approuvée le 22 octobre 2013 : Elle a permis de répondre aux exigences de la loi ENE (Loi d'Engagement National pour l'Environnement) en matière de **consommation foncière et de lutte contre l'étalement urbain**, et d'apporter des premiers ajustements suite à l'évaluation de 2012 en **réponse aux attentes formulées par les élus** :
  - renforcement du dispositif de gestion économe de l'espace, à l'issue de 3 années de travaux d'un groupe de travail dédié piloté par M. Sylvain WASERMAN (alors maire de Quatzenheim et Président de la Communauté de communes de l'Ackerland) : analyse de la consommation foncière, définition d'une enveloppe foncière d'extension urbaine maximale, définition d'objectifs de production de l'offre de logements, introduction de repères de densité selon le niveau d'armature et précisions sur les outils permettant de suivre et garantir ce dispositif d'encadrement de la consommation foncière ;
  - évolution de l'armature urbaine pour introduire un niveau « bassin de proximité » correspondant aux communes situées à moins de 2 km d'arrêts de transport en commun structurant et/ou disposant d'une offre complète de commerces et services du quotidien (santé, alimentation, scolaire, etc.). La nécessité de faire évoluer l'armature urbaine avait été particulièrement mise en avant par les élus à l'occasion des débats lors de l'évaluation de 2012.

Cette modification a permis au SCOTERS de se saisir activement de la question de la maîtrise de la consommation foncière en se dotant d'outils de suivi, sur la base d'un panel d'indicateurs issus de l'observation des fichiers fiscaux (DGFIP/MAJIC2). Loin de se limiter à l'observation, ces outils ont alimenté des rencontres annuelles d'échanges et de partage auprès de chaque communauté de communes du territoire du SCoT, accompagnées de fiches de suivi annuelles des indicateurs fonciers par EPCI.

Ces éléments sont repris dans la « fiche outil » d'octobre 2014.

- Modification n°3 approuvée le 11 mars 2016 : Elle a développé le **volet commercial** du SCOTERS par l'actualisation du diagnostic et l'apport de compléments au Document d'Orientation et d'Objectif (DOO) afin d'organiser au mieux le développement de l'offre commerciale. Cette modification a été préparée par un groupe de travail dédié et actif depuis 2012, piloté par M. Jean-Marc WILLER (maire d'Erstein, Président de la communauté de communes du Canton d'Erstein et 1er Vice-président du SCOTERS). Elle répond aux problématiques identifiées lors de l'évaluation de 2012, à savoir : l'encadrement des surfaces alimentaires et de leurs galeries commerciales, et le maintien des équilibres par la définition d'une armature commerciale au sein du SCOTERS. Cette armature a été reprise dans les PLUi du territoire.
- Modification n°4 approuvée le 21 octobre 2016 : Elle a eu pour objet de répondre aux exigences du **Grenelle de l'environnement** (obligation règlementaire à échéance 2016) et aux enjeux de préservation et de remise en bon état des composantes environnementales du territoire pointés lors du bilan du SCOTERS en 2012, par une mise à jour de l'Etat Initial de l'Environnement, la prise en compte du Schéma Régional de Cohérence écologique (SRCE approuvé par délibération de la Région le 21/11/2014, AP n°2014/92 du 22/12/2014) et l'apport de compléments à l'évaluation environnementale et à certaines orientations du DOO. Cette modification a été préparée par un groupe de travail dédié et actif depuis 2012, piloté par M. Alain JUND (adjoint au maire de Strasbourg et Vice-Président de l'Eurométropole de Strasbourg, membre du bureau du SCOTERS).

Ce volet environnement du SCOTERS a été enrichi en 2017 par l'élaboration de 5 fiches outils portant sur les coupures d'urbanisation, les corridors aquatiques, le végétal en milieu urbain, le paysage des entrées de ville et les risques naturels.

Ces différentes modifications ont par ailleurs permis d'ajuster et d'actualiser le document dans son ensemble, garantissant sa pertinence après plus de 12 ans d'existence.

Les travaux d'évaluation de 2012 ont enfin conduit le syndicat mixte à s'intéresser à la thématique de **l'énergie**, sujet d'avenir et levier fort de développement pour le territoire. Le SCOTERS a ainsi été identifié comme site pilote de la plateforme d'appui à la transition énergétique animée par l'ADEUS et a été labellisé « Territoire à Energie Positive pour la Croissance Verte » pour mener différentes actions dont l'objectif est de contribuer à une meilleure articulation entre urbanisme et transition énergétique.

Enjeux métropolitains : la question du périmètre du SCOTERS et de l'articulation des échelles

Un territoire de SCoT resserré depuis 2017

Le territoire du SCOTERS a évolué de façon importante en 2017 :

⊙ L'application du schéma de coopération intercommunale (SDCI) adopté en 2016 a entraîné la fusion de communautés de communes :

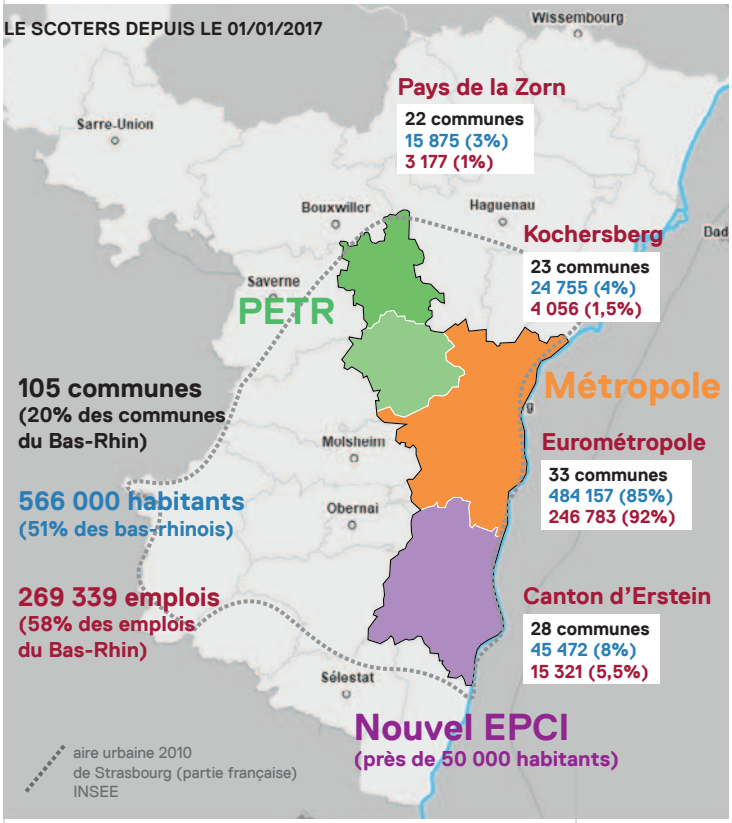
- Sans impact sur le périmètre du SCOTERS :
  - à l'ouest : intégration de la communauté de communes Les Châteaux à l'Eurométropole de Strasbourg ;
  - au sud : fusion des communautés de communes du Pays d'Erstein, de Benfeld et environs et du Rhin.
- Avec impact sur le périmètre du SCOTERS, à compter du 1er avril 2017 :
  - au nord : la communauté de communes de la Région de Brumath rejoint le SCoT de l'Alsace du Nord suite à sa fusion avec la communauté d'agglomération de Haguenau ;
  - à l'ouest : la communauté de communes de la Porte du Vignoble fusionne avec la communauté de communes des Coteaux de la Mossig et rejoint le SCoT Bruche-Mossig.

⊙ Le départ volontaire de la communauté de communes de la Basse Zorn a pris effet le 1er juillet 2017. Elle rejoint le syndicat mixte du SCoT de l'Alsace du Nord (SCOTAN).

Au 1er janvier 2018, le SCOTERS compte ainsi 105 communes pour 566 000 habitants.

Il est composé de 4 EPCI :

- l'Eurométropole de Strasbourg ;
- la communauté de communes du canton d'Erstein ;
- la communauté de communes du Pays de la Zorn ;
- la communauté de communes du Kochersberg.



Si le SCOTERS reste un « grand SCoT », au regard des moyennes nationales (58 communes pour 112 000 habitants environ), l**a reconfiguration territoriale récente pose clairement la question de la pertinence de son périmètre aujourd'hui, au regard de sa dimension métropolitaine, de son positionnement au sein de la Région Grand Est et de sa dimension européenne. En effet, celui-ci n'est plus représentatif ni du bassin de vie de l'Eurométropole, ni des bassins de vie qui s'articulent en lien étroit avec celle-ci. Ce nouveau périmètre remet en cause la capacité du SCOTERS à accompagner l'attractivité de l'Eurométropole de Strasbourg en tant que capitale européenne et régionale, métropole du Rhin Supérieur.**

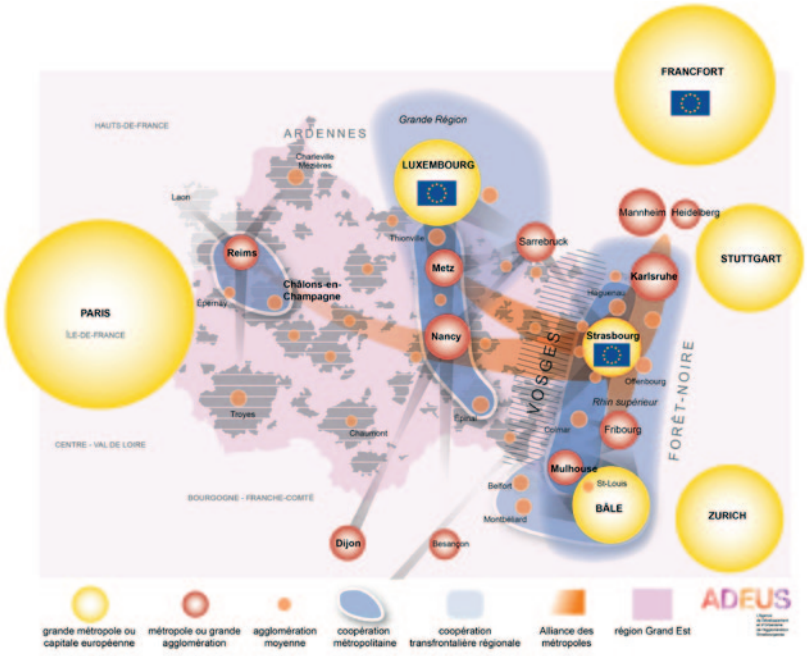
L'évolution interne de la structuration des EPCI (fusion) et le développement des documents d'urbanisme (PLUi) vient également questionner l'échelle du SCOTERS.

> *« Dans un contexte de transfert de la compétence concernant le PLU aux EPCI, le* ***SCoT doit être élaboré à l'échelle d'un grand « bassin de vie » ou d'une « aire urbaine », c'est-à-dire de territoires correspondant aux déplacements quotidiens domicile-travail des citoyens****. »*
> Ministère de la cohésion des territoires

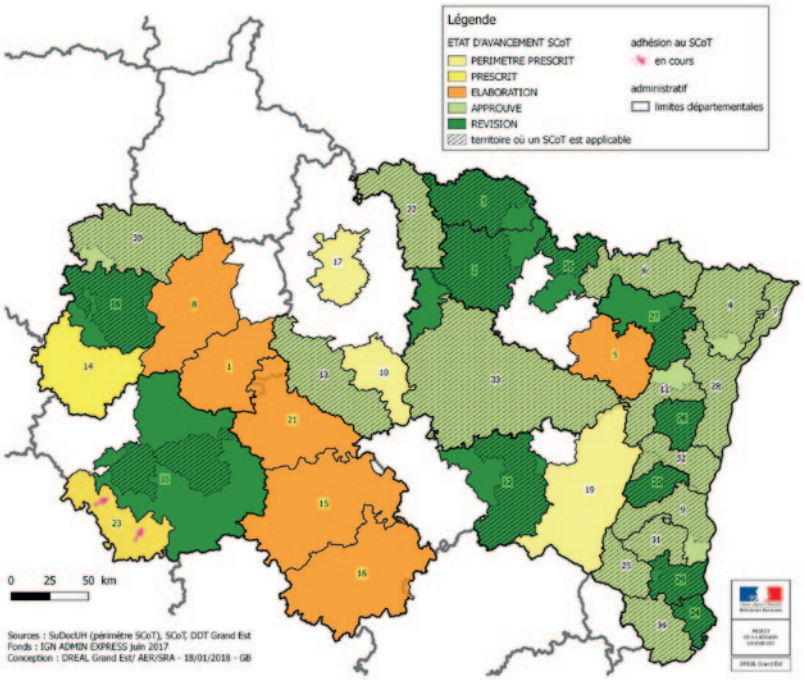
Un territoire métropolitain à conforter

Le SCOTERS est un SCoT qui s'articule autour d'une Métropole et de son bassin de vie, au sein d'un espace rhénan densément peuplé et idéalement maillé qui fait la particularité et la plus-value de cet espace. **L'ambition du territoire réside dans sa capacité à garantir cette dimension métropolitaine**, par une attractivité reposant tant sur un réseau d'infrastructures et d'équipements de haut niveau à conforter, voire développer que sur une dynamique d'offre de logements et d'emplois à maintenir ambitieuse, en ménageant un cadre de vie de qualité. En ce sens, la Métropole rayonne très largement sur sa périphérie au sein de son aire urbaine notamment. Chacun de ces espaces voisins est ainsi étroitement lié et orienté vers le cœur métropolitain, mais contribue également au rayonnement de celui-ci, par leur rôle complémentaire et d'appui en matière d'offre d'emplois et d'accueil de population par une offre de logement réellement complémentaire à celle de l'Eurométropole de Strasbourg répondant aux besoins de parcours résidentiels. Ce fonctionnement territorial génère des flux et une consommation d'espace qu'il appartient au SCOTERS de réguler.

Le SCOTERS s'inscrit dans un paysage de SCoT bien développé et en évolution au sein de la Région Grand Est. Les travaux d'élaboration du SRADDET ont en effet encouragé un nombre croissant de territoires à se structurer en SCoT. La généralisation de l'urbanisation limitée, l'application du SDCI et les stratégies locales de coopérations entre territoires, ont notamment entraîné un élargissement des périmètres de SCoT. C'est le cas dans le Bas-Rhin, hormis pour le SCOTERS.



LE SCOTERS DEPUIS LE 01/01/2017

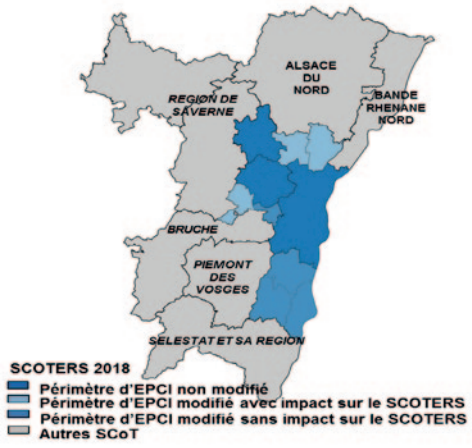


Depuis 2016, afin d'élaborer une contribution commune au SRADDET, les Présidents des SCoT du Bas-Rhin réunis en InterSCoT, associés à l'Eurométropole de Strasbourg et au Département du Bas-Rhin ont fait le choix de construire et de porter une vision partagée des enjeux de développement à l'échelle du Bas-Rhin. Ils ont ainsi affirmé collectivement le positionnement européen du territoire et reconnu la notion d'espace métropolitain. Ces échanges et cette vision commune a l'**InterSCoT** sont une réelle avancée qui doit se poursuivre et se renforcer.

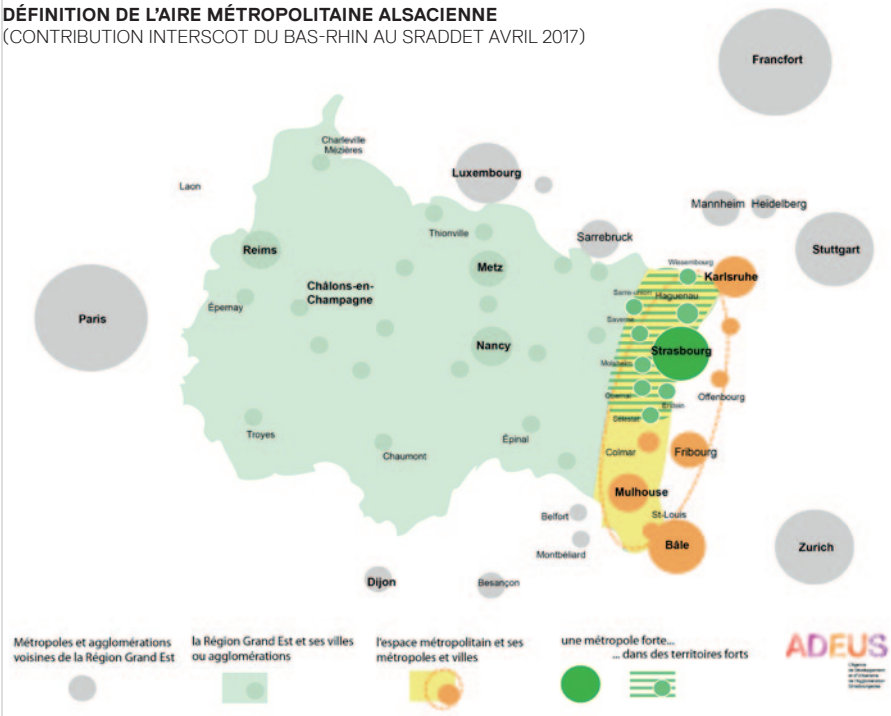
Une inter-territorialité à accompagner

Les logiques de fonctionnement métropolitain du territoire mis en évidence ci-dessus dépassent très largement le périmètre actuel du SCOTERS, au nord vers Brumath mais surtout à l'ouest vers Saverne-Molsheim-Obernai. La carte ci-contre illustre le différentiel entre les périmètres de SCoT et l'aire urbaine de Strasbourg.

Le SCOTERS est limitrophe de l'ensemble des SCoT du Bas-Rhin, avec un phénomène de glissement des EPCI d'un SCoT à l'autre, non sans conséquence sur les alliances locales et sur l'application des règles d'urbanisme, obligeant souvent à réviser les documents pour inclure ces nouveaux territoires. L'enjeu est ici de veiller à une bonne articulation, sans accentuation des phénomènes de concurrence.

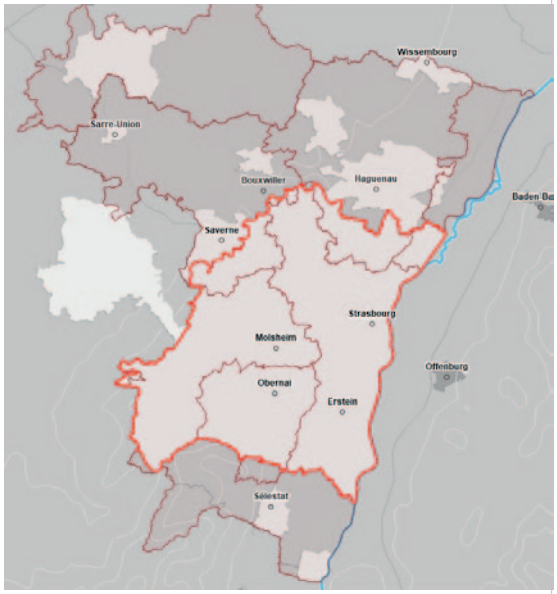


DÉFINITION DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE ALSACIENNE
(CONTRIBUTION INTERSCOT DU BAS-RHIN AU SRADDET AVRIL 2017)



LES BASSINS DE VIE DANS LE BAS-RHIN, AU REGARD DES SCoT

- bassin de vie (INSEE, 2010)
- aire urbaine de Strasbourg (INSEE, 2010)
- périmètre de SCoT (EPCI, 2017)



Ces territoires bas-rhinois partagent pour la plupart des préoccupations et enjeux nouveaux qui ne peuvent plus être réfléchis uniquement à l'échelle d'un seul EPCI, voire d'un seul SCoT (nouvelles mobilités, raréfaction du foncier, transition énergétique, circuits courts, agriculture périurbaine, etc.). Le phénomène de métropolisation à l'œuvre met en évidence des synergies à trouver entre la métropole et ses territoires voisins dans une logique de complémentarité.

Une des plus-values incontestable du SCoT est d'offrir un espace de dialogue et de connaissance entre des communes et EPCI voisins souhaitant partager une ambition et une vision d'avenir. Bien que récemment élargies, les compétences et les périmètres des intercommunalités impliquent un dialogue constant sur de nombreux sujets qui dépassent leur périmètre. L'enjeu est désormais de permettre à toutes les entités de gouvernance locale (Région, Département, Métropole, Communautés de communes, communes – Pays/PETR, SM SCoT, etc.) d'être en **capacité d'interagir entre préoccupations locales et enjeux globaux. Les phénomènes de réciprocités obligent un travail interterritorial. Nos outils de SCoT et InterSCoT permettent d'envisager la définition de cette stratégie commune à l'échelle de l'espace métropolitain afin de gagner en cohérence sur l'ensemble des questions relatives à l'aménagement du territoire. Elle doit pouvoir s'appuyer sur les projets politiques portés par le SCoT mais aussi s'articuler avec les EPCI qui disposent de compétences opérationnelles et de moyens permettant leur mise en œuvre.**

Vers une réorganisation de la gouvernance locale ?

En ce sens, l'avenir du SCoT résiderait moins dans la justification du bien-fondé de son périmètre que dans sa capacité à articuler son projet avec ses voisins en construisant des liens de coopération.

Dans une région habituée de longue date aux coopérations entre collectivités (couverture en EPCI, SCoT, Pays, Eurodistricts, etc.), outre les évolutions d'échelles, celles-ci prennent de nouvelles formes. Les territoires de SCoT du Bas-Rhin tendent à se structurer en PETR (Pôle d'Equilibres Territoriaux et Ruraux), créés par la loi MAPTAM (Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles) du 27 janvier 2014, soit par l'évolution de syndicats mixtes porteurs de SCoT (PETR de Sélestat-Alsace Centrale, réflexions sur la Bande Rhénane Nord, la Bruche et le Piémont), soit par l'évolution des Pays (PETR de Saverne, Plaine et Plateau).

La plus-value est clairement opérationnelle. Ces structures ont en effet la possibilité :

- de conventionner avec les EPCI, départements et régions (si associées à leur élaboration), concernant des missions (compétences et actions) déléguées ;
- de disposer de moyens financiers, par ses EPCI membres ainsi que par des contractualisations avec l'Europe, l'Etat ou les Régions afin de porter des actions. Ce sont là des capacités non offertes aux syndicats mixtes de SCoT et souvent identifiées comme des freins à leur mise en œuvre. A noter que la neutralité financière actuelle des SCoT est reconnue également comme un gage de respect des échanges portant sur le projet collectif au sein du SCoT.

Sous réserve de périmètre identique, ces pôles peuvent porter un SCoT.

Sur le territoire du SCOTERS, différents cas se présentent :

- les communautés de communes du Pays de la Zorn et du Kochersberg ont souhaité s'associer dans le cadre d'un PETR (démarche en cours) pour développer des projets communs (tourisme et mobilité douce notamment) ;
- la Communauté Urbaine de Strasbourg s'est constituée en Métropole au 1er janvier 2015 ;
- la Métropole s'inscrit dans un Pôle métropolitain Strasbourg-Mulhouse, élargi à Colmar et récemment à Haguenau et St-Louis. Les pôles métropolitains ont été créés par la Loi RCT (portant Réforme des Collectivités Territoriales) de décembre 2010 et ont évolué avec la loi MAPTAM (notion de seuil notamment) ;
- la Communauté de communes du Canton d'Erstein a été crée au 1er janvier 2017 et ne s'inscrit dans aucun de ces dispositifs à ce stade.

A noter que depuis les évolutions apportées par la loi MAPTAM et la création des PETR, les pôles métropolitains se développement aujourd'hui sur des espaces géographiques constitués d'une Métropole et de ses EPCI voisins. Un nombre croissant de territoires s'intéressent à ce modèle (Nantes-St Nazaire, Nancy, Marne la Vallée, Béarn, etc.).

Enfin, en matière de mise en œuvre, le SCoT gagnera évidement à s'associer à d'autres types d'acteurs, tels que les entreprises, les structures associatives, les promoteurs immobiliers, les énergéticiens, grandes enseignes commerciales, CAUE, etc. Le SCOTERS a déjà initié ce type de partenariats depuis 2012, notamment dans le cadre des modifications 3 et 4. Ils gagneront à être poursuivis et intensifiés.

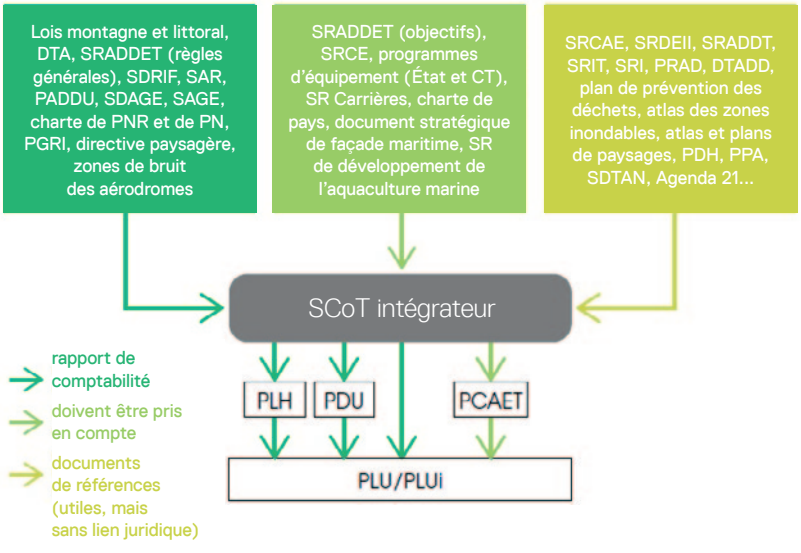
L'articulation des documents cadres et de planification : garantir la cohérence

Un rôle d'outil intermédiaire stratégique pour le territoire à conforter

Le SCoT est un document règlementaire de planification qui décline un projet politique dans un cadre définit par le code de l'urbanisme qui fixe des obligations et des possibilités. Il s'attache à garantir la cohérence des politiques publiques ainsi que les équilibres au sein de son territoire.

« Pour mettre en œuvre le projet d'aménagement et de développement durable retenu, ils fixent, dans le ***respect des équilibres*** *résultant des principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1, les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés et déterminent les* ***grands équilibres*** *entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers. Ils apprécient les incidences prévisibles de ces orientations sur l'environnement »* art. L.122-1 du code de l'urbanisme.

Le code de l'urbanisme définit, dans ces articles L. 131-1, L.131-2 et L.131-3, l'articulation entre le SCoT et les autres documents de planification ou d'orientation des politiques publiques à différents niveaux, dans un rapport de compatibilité ou de prise en compte.



Le rôle intégrateur du SCoT : la situation du SCOTERS

La multiplication des normes supérieures étant source de risques juridiques, la loi Alur place le SCoT comme document pivot qui sécurise les relations juridiques. C'est au regard du SCoT que les documents d'urbanisme locaux (PLU, PLUI, cartes communales) doivent être rendus compatibles.

Le SCoT intègre aujourd'hui 17 documents – bientôt 18 avec le SRADDET – facilitant ainsi l'élaboration des documents d'urbanisme locaux.

⊙ Cas particulier du SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Egalité des Territoires) :

La loi NOTRe d'août 2015 a demandé à toutes les Régions de se doter d'un **nouvel outil d'aménagement du territoire : le SRADDET**. Une dizaine de schémas seront refondus en un seul dont :

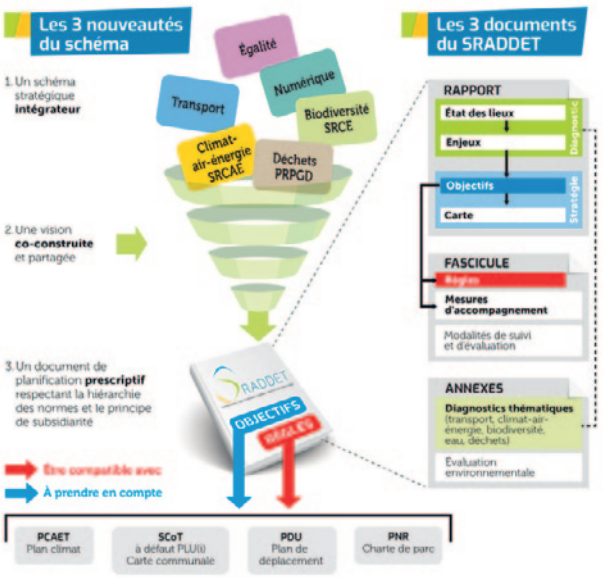
- le SRCE (Schéma de Cohérence Ecologique)* ** ;
- le SRCAE (Schéma Régional Climat Air Energie)* ;
- SDTAN (Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique)* ;
- le SRIT (Schéma Régional des Infrastructures et des Transports) ;
- le SRI (Schéma Régional de l'Intermodalité) ;
- le plan régional de prévention et de gestion des déchets.

** documents approuvés par l'ex-région Alsace. La déclinaison territoriale chiffrée du SRCAE, proposée par la Région en 2013 n'avait pas été traduite dans le SCOTERS. Il en va de même pour le SDTAN.*

*** le SCoT doit directement prendre en compte le SRCE. Le SCOTERS a ainsi décliné le SRCE dans sa modification n°4 d'octobre 2016.*

La Région Grand Est a été créée au 1er janvier 2016. Elle a lancé officiellement son SRADDET en février 2017. Le SCOTERS a contribué à la phase de diagnostic du SRADDET au sein d'une coopération InterSCoT du Bas-Rhin / Eurométropole de Strasbourg / Département du Bas-Rhin en juillet 2017. Les principaux sujets ont également été partagés avec les SCoT du Haut-Rhin.

La stratégie régionale a été présentée début 2018. Elle s'articule autour de 40 objectifs. Certains sont précisés par des ambitions chiffrées fortes, notamment en matière de consommation foncière, de réhabilitation énergétique ou de mobilité,



qui touchent directement les champs d'intervention du SCoT. La question de leur traduction en règles opposables aux SCoT, au sein du fascicule en cours d'élaboration, est un enjeu particulièrement important pour les SCoT du Grand Est.

La Région s'est fixée pour objectif, en application de l'ordonnance de juillet 2016, d'approuver son SRADDET mi-2019. Les SCoT antérieurs à son l'approbation prennent en compte les objectifs et sont mis en compatibilité avec les règles générales du fascicule lors de la première révision qui suit l'approbation du schéma. Article L4251-3 du CGCT.

⊙ SAGE-SDAGE-PGRI : lien de compatibilité

Le SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) du bassin Rhin-Meuse 2016-2021 ainsi que son volet inondation, le PGRI (Plan de Gestion des Risques d'Inondation), sont entrés en vigueur en décembre 2015. Le SDAGE fixe pour six ans les orientations qui permettent d'atteindre les objectifs attendus en matière de "bon état des eaux". Il relève de la Directive Cadre sur l'Eau. Le PGRI décline en **objectifs les orientations** fondamentales du SDAGE en matière d'inondation. Il relève lui de la Directive **Inondation.** SDAGE et PGRI constituent les documents cadre de gestion à l'échelle du district hydrographique.

Le SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux) Ill-Nappe-Rhin a fait l'objet d'un arrêté préfectoral en date du 1er juin 2015. Il est un outil de planification, institué par la loi sur l'eau de 1992, visant la gestion équilibrée et durable de la ressource en eau. Il décline le SDAGE à une échelle plus locale.

Le SCoT doit être compatible avec :

- les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par les SDAGE ;
- les objectifs de protection définis par les SAGE ;
- les objectifs de gestion des risques d'inondation définis par les PGRI, ainsi qu'avec les orientations fondamentales et les dispositions de ces plans.

Le SCoT doit être rendu compatible dans un délai de trois ans après l'approbation de ces schémas, si nécessaire.
Le SCOTERS a intégré ces obligations lors de sa modification n°4 d'octobre 2016.

A noter que les objectifs et les règles générales du SRADDET sont également compatibles avec les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par les SDAGE ainsi qu'avec les objectifs et les orientations fondamentales des PGRI (article I.4251-2).

Documents de référence

Enfin, sans lien juridique imposé, le SCoT est invité à s'articuler avec d'autres démarches cadres en œuvre sur son territoire. Pour le SCOTERS, on peut notamment citer :

- le Plan Départemental pour l'Habitat (PDH) du Bas-Rhin : le nouveau plan 2018-2023 est en cours de finalisation ;
- le Plan National d'Action (PNA) 2012-2016 en faveur du hamster commun, adopté en Région Grand Est, qui identifie notamment des zones de protection strictes ;
- le Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII) du Grand Est, baptisé Be Est, applicable dans la Région depuis son vote le 28 avril 2017. Il définit essentiellement les orientations en matière d'aides régionales et organise les aides et actions menées par les autres collectivités territoriales et leurs groupements. Ce SRDEII ne comprend toutefois pas de volet territorial. A noter qu'en parallèle, l'économie n'est pas un thème relevant du SRADDET. Quel cadre pour les SCoT sur cette question ?

Quelle place du SCOTERS dans la hiérarchie des normes en matière de planification locale ?

Si le SCoT est généralement appréhendé comme un objet règlementaire, il est aussi et surtout un **outil de gouvernance au service d'un grand territoire**, permettant de partager des réflexions – ici à plus de 100 communes – et de mieux se connaitre mutuellement. Document de suivi et de mise en œuvre, le SCoT est là pour animer le territoire et accompagner les élus. Il constitue **un pivot aujourd'hui indispensable pour garantir une scène de dialogue** entre l'échelle locale et d'autres niveaux de réflexion de projets plus vastes (Région, Etat, etc.).

Les lois ALUR de mars 2014 et NOTRe d'août 2015 ont respectivement introduit le PLU intercommunal et le SRADDET, définissant ainsi une nouvelle hiérarchie des normes en matière de planification, en 3 niveaux : **SRADDET – SCoT – PLUi**, qui laisse penser à une certaine redondance des démarches.

Dans les faits, il s'agit néanmoins de trois objets différents dans leur objectif (programmation – stratégie – application du droit des sols), leur horizon temporel (long – moyen terme), leur champ d'intervention (aménagement du territoire – urbanisme/planification) ou encore leur code de référence (code général des collectivités territoriales – code de l'urbanisme).

Entre un SRADDET, objet nouveau qui apporte une vision stratégique et prospective du Grand Est dans les domaines de l'aménagement du territoire et du développement durable à une échelle macro, et des PLUi en développement et dont la vocation est avant tout la définition du droit des sols, **le SCoT demeure un outil stratégique de mise en cohérence des politiques publiques dans le cadre d'un projet de territoire partagé et à une échelle pertinente**. Cette hiérarchie semble néanmoins complexe à mettre en œuvre sur le terrain par les élus.

Des réflexions sont engagées au niveau national, par les services de l'Etat, tant sur la modernisation des SCoT (rôle, échelle, contenu, gouvernance) que sur une simplification de la hiérarchie des normes. Le SCOTERS est référent de la Fédération Nationale des SCoT pour le Grand Est, et participe à ce titre aux réflexions. Des premiers éléments de conclusions devraient être connus d'ici l'été 2018. Leur application n'est pas définie à ce jour mais une évolution des SCoT pourrait être précisée dans les textes d'ici 2020-2021.

Le PLUi a vocation à régir le droit du sol à l'échelle communale selon une cohérence établie et partagée à l'échelle intercommunale, là où le SCoT fixe une stratégie partagée entre EPCI et joue un rôle pivot d'articulation avec les échelles et acteurs supra. Ces deux démarches sont donc complémentaires, doivent s'articuler en bonne intelligence, et ont chacune leur intérêt.

Les documents d'urbanisme sur le territoire du SCOTERS

La loi ALUR systématise le transfert de la compétence d'élaboration des plans locaux d'urbanisme aux communautés d'agglomération et de communes en vue de l'élaboration d'un Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) à compter de mars 2017. Par ailleurs, la loi NOTRe a élargi les périmètres intercommunaux, jusqu'à rattraper dans certains territoires en France les périmètres initiaux de SCoT.

La couverture du territoire du SCOTERS en matière de planification a considérablement évolué depuis 2012 avec :

- un PLUi approuvé sur la métropole : L'Eurométropole de Strasbourg a approuvé son PLUi en janvier 2017 ;
- deux PLUi en cours d'élaboration : celui de la communauté de communes du Pays de la Zorn et celui de la communauté de communes du Kochersberg. Ils devraient être approuvés fin 2019 ;
- le territoire sud, de la nouvelle communauté de communes du Canton d'Erstein, est couvert dans sa grande majorité par des documents d'urbanisme (PLU). L'engagement dans une démarche de PLUi n'est pas prévu à ce jour.

D'ici 2020, le territoire du SCOTERS sera couvert aux 3/4 par des PLUi. Le sud du territoire gagnera à structurer sa stratégie en matière d'aménagement du territoire, en lien avec l'évolution du SCOTERS.

Les ambitions partagées entre le SCOTERS et ses territoires en matière de planification

Les PLU et PLUi doivent être compatibles avec le SCoT. L'enjeu actuel est de permettre une bonne articulation entre les PLU/PLUi en cours et le SCoT.

⊙ PLUI de l'Eurométropole de Strasbourg

Un travail étroit avait été mené à partir de 2013 avec l'Eurométropole de Strasbourg lors de l'élaboration de son PLUi afin de garantir le respect des orientations du SCOTERS tout en permettant à la Métropôle d'affiner et d'affirmer son projet politique local.

Le PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg est actuellement en révision pour intégrer l'ex-Communauté de communes des Châteaux. Une première modification du document sera approuvée en avril 2018. Une seconde modification est prévue à l'été 2019. Elles ont vocation à faire évoluer le document pour l'adapter aux réalités de terrain et aux projets en cours.

Les attentes identifiées par l'Eurométropole de Strasbourg vis-à-vis du SCOTERS sont de deux ordres :

- conforter les projets de la métropole, de portée métropolitaine, notamment en matière de mobilité (GCO, A35, desserte ferroviaire), d'organisation du développement économique et de projets structurants de l'Eurométropole de Strasbourg (PEX, PAS, PII, Reichstett, etc.) ;
- avoir une approche coordonnée des sujets émergents : énergie, déchets, santé publique, compensations, logistique urbaine, transfrontalier, fibre optique, patrimoine, fonctionnement urbain, etc.

Les enjeux de filières, de réciprocités, de gouvernance sont au cœur des préoccupations des territoires. La question du périmètre du SCOTERS est également pointée par l'Eurométropole de Strasbourg comme essentielle.

PLUi en cours sur la C.C. de la Zorn et la C.C. du Kochersberg

Les deux PLUi actuellement en cours d'élaboration s'appuient fortement sur le SCOTERS, notamment pour la déclinaison des objectifs en matière d'habitat, de consommation foncière, de paysages et de mobilité. Comme détaillé dans le point relatif aux débats menés avec les élus, la question de l'armature urbaine du SCOTERS est requestionnée au regard des réalités de terrain sur la Zorn et le Kochersberg, avec des ajustements nécessaires liés à l'évolution de ces territoires depuis 2012.

Des enjeux forts sont également soulevés en matière d'agriculture : quelle garantie de la pratique de l'agriculture locale en lien avec les préoccupations de limitation de la consommation foncière et de préservation des paysages ?

La complexité de la mise en cohérence des approches par communes est notamment pointée lors des réunions de préparation des PLUi.

Le secteur sud : la Communauté de communes du Canton d'Erstein

La Communauté de communes du Canton d'Erstein est issue de la fusion de trois EPCI au 1er janvier 2017. Elle a fait le choix de ne pas prendre la compétence en matière de documents d'urbanisme à ce stade, le temps de se structurer en interne et d'organiser son fonctionnement.

Cette intercommunalité est composée de 28 communes. 19 d'entre elles disposent d'un PLU approuvé et 7 ont un PLU en cours d'élaboration. Le suivi de ces travaux par le SCOTERS en tant que Personne Publique Associée (PPA) met en évidence notamment des questionnements sur l'armature urbaine actuelle et les ambitions de production de logements.

Dans le souci d'un traitement équitable de l'ensemble de ses territoires, ce secteur sud gagnera à se structurer pour définir son projet au sein du SCOTERS, en matière de développement économique – 1 site de développement économique intercommunal initialement prévu par ancien EPCI, en plus d'une plateforme d'activités à Kogenheim –, et d'armature urbaine – 4 bourgs centres à ce jour identifiés dans le SCOTERS. Les ambitions en matière de production de logements, en adéquation avec l'armature urbaine, sont également essentielles pour une redéfinition du projet local à l'échelle du SCOTERS. A noter sur ce point que la Communauté de communes s'engage dans la définition d'un Programme Local de l'Habitat (PLH).

Enfin, la structuration de ce territoire sud est un enjeu relevé en matière de gouvernance au sein du SCOTERS, en lien avec la Métropole et le PETR en cours de préfiguration au Nord-Ouest.

Synthèse des éléments pointés vis-à-vis du SCOTERS lors de l'élaboration des PLU et PLUi sur son territoire :

- questionner et redéfinir l'équilibre de la production de logement au sein du SCOTERS ;
- concilier les enjeux agricoles avec les enjeux paysagers et fonciers ;
- ajuster l'armature urbaine, en lien avec les enjeux fonciers et les besoins en matière de productions de logements ;
- conforter les projets structurants de niveau métropolitain (GCO, desserte ferroviaire) et locaux (équipements/services, déchets, rabattement) ;
- avoir une approche coordonnée des sujets émergents.

L'EXERCICE D'ÉVALUATION 2018

Méthode retenue pour l'évaluation : un double regard porté sur le SCOTERS

CAMPUS UNIVERSITAIRE, STRASBOURG

Méthode retenue pour l'évaluation : un double regard porté sur le SCOTERS

Depuis les années 2000, le Syndicat mixte a développé un travail partenarial étroit avec les structures institutionnelles (Etat, Département, Région, chambres consulaires), les organismes de connaissance et d'analyse du territoire (ADEUS), ses collectivités membres ainsi que certains partenaires privés (aménageurs, enseignes, professionnels de l'énergie, etc.). Le SCOTERS est ainsi connu et reconnu par un ensemble d'acteurs locaux, gage d'une mise en œuvre pertinente du document. A ce titre, l'agilité de la formulation du SCOTERS a toujours garanti l'application des orientations et objectifs définis par les élus tout en maintenant des marges de manœuvre permettant de s'adapter aux réalités de terrain.

Les **personnes publiques associées ont été rencontrées** en septembre 2017, en amont de la démarche d'évaluation.

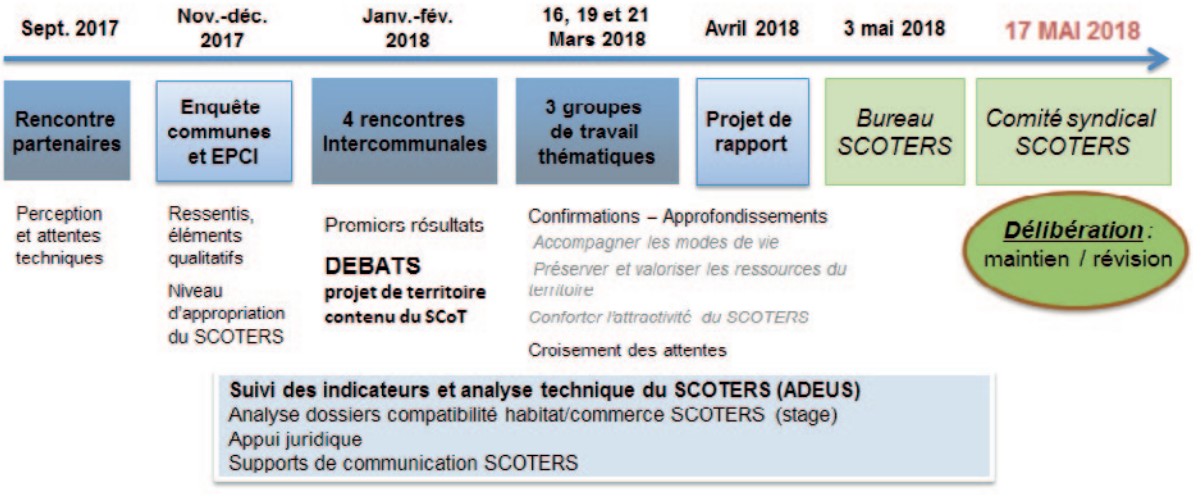
Les objectifs de l'évaluation du SCOTERS sont :

- d'interroger les effets de la mise en œuvre des orientations ;
- de questionner la nécessité de son évolution.

Le Syndicat mixte pour le SCOTERS a saisi l'occasion de cette évaluation pour réinterroger les élus sur le projet de territoire. Celui-ci a fait l'objet d'un regard croisé potant sur les tendances actuelles, les effets levier et limites du document et le mode de fonctionnement du syndicat. Pour ce faire, le bureau du SCOTERS a structuré la démarche d'évaluation en deux temps :

- une évaluation politique : donner la parole aux élus ;
- une évaluation technique : mesurer et qualifier les effets de la mise en œuvre du SCOTERS.

La feuille de route du bureau du SCOTERS pour débattre du projet de territoire



Evaluation politique : donner la parole aux élus

Le SCoT est élaboré et approuvé par les élus de son territoire. Pour l'évaluation de 2018, comme lors de celle de 2012, il a été jugé essentiel de les mettre au cœur de la démarche.

- une **enquête** sur le niveau d'appréciation et d'appropriation du document SCoT par les élus a été lancée en décembre 2017 auprès des 105 communes et 4 EPCI du territoire. Elle a porté tant sur la perception des orientations du SCOTERS, que sur sa mise en œuvre. Le taux de retour enregistré est de 38 %, avec une bonne représentativité des territoires et des niveaux d'armature.

- quatre **rencontres intercommunales**, organisées en janvier-février 2017 ont permis aux élus locaux d'échanger avec le Président du SCOTERS, M. Robert HERRMANN, et de questionner le projet de territoire sur la base de premiers éléments d'analyse de l'application du SCOTERS.
  - le 19 janvier 2018 à Benfeld (communauté de communes du Canton d'Erstein) ;
  - le 29 janvier 2018 à Hochfelden (communauté de communes du Pays de la Zorn) ;
  - le 15 février 2018 à Truchtersheim (communauté de communes du Kochersberg) ;
  - le 23 février 2018 à Strasbourg (Eurométropole).

Elles ont réuni 115 élus et 11 techniciens, soit 126 participants au total.

- trois **groupes de travail thématiques**, pilotés par M. Jean-Marc WILLER, 1er Vice-président du SCOTERS, ont permis mi-mars d'approfondir les débats territoriaux et de cibler les problématiques perçues sur le terrain.
  - le 16 mars 2018 : « accompagner les modes de vie » ;
  - le 19 mars 2019 : « préserver et valoriser les ressources du territoire » ;
  - le 21 mars 2018 : « conforter l'attractivité du SCOTERS ».

  Le format resserré de ces ateliers (40 participants) a permis à chacun de s'exprimer.

Une évaluation technique : mesurer et qualifier les effets du SCOTERS

L'approche terrain et le regard politique sur le SCOTERS sont complétés par une analyse technique via des d'outils et indicateurs de suivi mis en place depuis plusieurs années par le Syndicat mixte et l'ADEUS. Elle permet de mesurer et qualifier les effets du SCOTERS dans l'objectif de cerner l'intensité des évolutions nécessaires afin de répondre aux enjeux identifiés.

- Analyse des **indicateurs de suivi et l'évaluation** pour objectiver et qualifier les effets du SCOTERS, par l'ADEUS

Les observatoires et outils statistiques développés par l'ADEUS, en accompagnement du SCOTERS depuis son élaboration, permettent un regard et une analyse sur des champs tels que la consommation foncière, l'évolution démographique ainsi que l'offre et la demande de logements, les effets de l'armature (urbaine, économique et commerciale) du territoire ou encore son accessibilité. Elle est complétée par d'autres champs d'intervention nécessaires au regard des attentes des élus ou du contexte territorial (économie, numérique, énergie, etc.).

Ce travail répond à l'exigence du code de l'urbanisme, qui impose d'analyser les résultats du schéma en matière :

- d'environnement ;
- de transports et de déplacements ;
- de maîtrise de la consommation d'espace ;
- d'implantation commerciale.

Enfin, les divers travaux de prospective menés par ailleurs par l'ADEUS, notamment ces derniers mois, dans le cadre de l'élaboration du SRADDET, permettent de mieux appréhender les phénomènes à l'œuvre sur le territoire afin de mesurer les efforts et les défis à relever pour un SCOTERS de deuxième génération.

- Valorisation du **travail de mise en œuvre du SCOTERS depuis 2012**

Entre 2012 et mai 2018, le SCOTERS a rendu 350 avis au total, dont 154 sur des projets mixtes ou à vocation d'habitat (permis d'aménager et permis de construire de plus de 5 000 m^2) ainsi que sur des projets de création ou d'extension de commerces de plus de 1 000 m^2 de surfaces de plancher présentés en CDAC.

Un travail de stage mené au sein du Syndicat mixte pour le SCOTERS au premier trimestre 2018 a permis d'analyser les données compilées en 6 ans d'application et de suivi du document, sur la base de ces avis et d'en tirer des enseignements en matière d'armature urbaine, d'outils de régulation de la consommation foncière ou encore de prise en compte des préoccupations du SCOTERS tels que la mise en valeur des transports en commun et des circulations douces.

Le SCOTERS accompagne également l'élaboration et la modification des documents d'urbanisme sur son territoire, en tant que personne publique associée, par des avis rendus par le bureau et analysés au préalable et jusqu'en 2017 par la commission compatibilité. Depuis 2012, le SCOTERS a ainsi produit 119 avis dans ce cadre et participé à plus de 200 réunions sur le terrain (PPA, réunions techniques sur des documents d'urbanisme et des projets d'aménagements, réunions d'examen conjoint).

Enfin, au quotidien, les élus et techniciens du Syndicat mixte accompagnent les projets locaux (rencontres techniques avec les communes, les promoteurs, les enseignes), portent les objectifs du SCOTERS au sein des projets et documents d'urbanisme mais également lors de démarches d'acteurs (ADEUS) ou d'échelle supra (SRADDET, InterSCoT, etc.). Des documents de sensibilisation et d'aide à la décision sont également produits (fiches foncier, environnement et énergie).

L'ensemble de ces expériences est capitalisé dans la présente évaluation. La question de la mise en œuvre du SCOTERS apparaît comme un enjeu essentiel pour les années à venir en matière d'appropriation de l'outil par les acteurs locaux.

Ce point est détaillé dans la partie « mise en œuvre » du présent rapport.

- **Analyse prospective** au regard des outils proposés par la loi ou enseignements de la mise en œuvre du SCOTERS

Depuis 2012, plusieurs lois (ALUR, NOTRe, transition énergétique, etc.) ont introduit des changements quant au rôle des SCoT, à leur champs d'application et aux outils réglementaires dont ils disposent. L'évaluation nous permet d'en mesurer la portée et de discuter des opportunités réglementaires nouvelles offertes au SCOTERS.

Par ailleurs, le SCoT doit être rendu compatible ou prendre en compte (si nécessaire) divers documents supra entrés en vigueur après l'entrée en vigueur du SCoT, dans un délai de trois ans, et pour le SRADDET, lors de la première révision du SCoT qui suit son approbation.

Ce travail d'appropriation du contexte législatif est tout à fait nécessaire pour conclure la démarche d'évaluation.
Ce point est détaillé en annexe.

L'évaluation se conçoit au regard des effets produits par la mise en œuvre du SCOTERS depuis 6 ans et sur sa capacité à proposer **un projet de territoire pour les années à venir, face à des évolutions majeures, tant externes qu'internes, questionnant l'objet SCoT, sur son volet règlementaire comme sa gouvernance. Elle permet de mesurer les écarts entre le projet en vigueur et les enjeux actuels du territoire et pose les bases des évolutions nécessaires à apporter au document.**

L'EXERCICE D'ÉVALUATION 2018

Évaluation politique : le regard des élus sur le SCOTERS

ATELIER SCOTERS PLATEFORME DE TRANSITION ÉNERGÉTIQUE, 2017

Évaluation politique : le regard des élus sur le SCOTERS

Rappel des piliers du SCOTERS

Le projet politique du territoire est bâti sur trois idées forces :

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

Les orientations du SCOTERS garantissent une organisation du territoire où :

- chaque commune a un rôle à jouer ;
- le transport en commun structure le développement du territoire ;
- les besoins en logements sont déterminants (tant en termes de quantité et de qualité, qu'au niveau de leur localisation) ;
- le développement économique et commercial est optimisé et partagé ;
- le cadre de vie et le bon fonctionnement écologique sont préservés.

Le débat avec les territoires s'est naturellement structuré autour de ces thématiques.

Le SCOTERS propose **4 niveaux complémentaires d'organisation du territoire** permettant à chacun de répondre aux besoins des habitants et participer au renforcement de l'attractivité de la région de Strasbourg :

- la ville de Strasbourg pour assumer les équipements de niveau régional, national et européen et pour conforter son rôle de **locomotive** pour tout le territoire ;
- les 3 pôles urbains de l'Eurométropole de Strasbourg - au nord (Hoenheim, Bischheim et Schiltigheim), au sud-ouest (Illkirch-Graffenstaden, Ostwald et Lingolsheim) et à l'ouest (Eckbolsheim) – accueillant les nœuds de transports en commun (tramway, futur ligne de transport en commun de couronne, futur Transport en Site Propre Ouest, train) sont des relais pour organiser ces secteurs denses en services et en emplois et pour mettre en réseau l'ensemble du territoire du SCOTERS ;
- les 6 bourgs centres (Benfeld, Erstein, Gerstheim, Hochfelden, Rhinau, Truchtersheim) pour assurer les **besoins en équipements et en services de leur bassin de vie** et pour assurer le rôle de **relais** hors Eurométropole de Strasbourg ;
- les bassins de proximité et les villages pour assurer les besoins de leurs habitants.

Plus précisément, la métropole strasbourgeoise, les bourgs centres et les communes bassins de proximité sont fléchés pour accueillir prioritairement la population. Le SCOTERS mise sur leur effet d'entraînement pour irriguer le territoire et surtout renforcer son rayonnement.

Le SCOTERS, approuvé en 2006 et reconduit en 2012 à l'issue de la première évaluation, repose sur une hypothèse de développement qui visait à atteindre 650 000 habitants en 2016. Ce scénario correspond à une croissance de 0,8 %/an de la population, sur la base des rythmes de croissance des années 90-2000. Pour parvenir à cet objectif, le SCOTERS a identifié un besoin de production de 4 000 logements par an sur son territoire. Mais c'est dans la répartition spatiale de la création de logements que réside le levier opérationnel du SCOTERS : 900 logements/an sont ciblés sur Strasbourg, 1 800 sur le reste de l'Eurométropole de Strasbourg et 1 300 sur les territoires du SCOTERS, en dehors de l'Eurométropole.

Le développement économique s'organise autour de 4 niveaux de sites d'activités :

- les sites métropolitains (Strasbourg et sa première couronne) doivent assumer les équipements de niveau régional, national et européen ;
- une plate-forme d'activités départementale d'une centaine d'hectares (Lipsheim-Fegersheim) ;
- les sites de développement intercommunal ;
- les sites à l'échelle communale pour permettre de conserver un ancrage de l'activité artisanale.

Avec le nouveau périmètre, certains sites sont sortis du SCOTERS, telle que la plate-forme départementale d'activités de Brumath-Mommenheim-Bernolsheim. Le bassin d'emplois est bien plus large que l'actuel périmètre du SCOTERS. Cela pose de vraies questions en termes d'organisation du territoire : comment tenir compte de ces zones d'activités économiques situées en frange et pour lesquelles les orientations et règles d'urbanisme ne sont pas les mêmes ? Quelle coordination et quelle accessibilité entre les territoires ?

Par ailleurs, la modification n°3 du SCOTERS a fait évoluer son volet commercial. L'objectif a été d'organiser au mieux le développement de l'offre commerciale, en tenant compte des deux principales difficultés identifiées lors de l'évaluation du SCOTERS en 2012 : la régulation des implantations commerciales en dehors des pôles, et l'encadrement des galeries marchandes appuyées sur les supermarchés.

Enfin, la préservation de l'environnement et des terres agricoles est également une orientation importante du SCOTERS. Il s'agit de préserver la richesse de ces milieux, leur valeur économique et récréative mais aussi de garantir la bonne gestion de la ressource foncière. La notion de vulnérabilité du territoire par rapport aux risques naturels est prise en compte, principalement le risque d'inondation.

Le SCOTERS a une approche rationnelle et modérée de la question de l'usage du territoire. Il hiérarchise et organise le territoire pour faire émerger des locomotives qui entraînent l'ensemble du territoire vers un développement de l'espace métropolitain.

Parallèlement, il reconnaît une valeur économique, agricole, récréative et environnementale aux espaces préservés de l'urbanisation. Par ce double regard, il entend réguler la consommation foncière et déclencher la mise en œuvre d'une véritable stratégie foncière. Il s'est par ailleurs doté d'outils spécifiques pour suivre la consommation foncière (fiches foncier et rencontres annuelles d'échanges sur le bilan foncier).

Enfin, le SCOTERS indique une série de grands projets d'équipements et d'infrastructures « nécessaires à la mise en œuvre du projet de territoire » : certaines font l'objet d'une maîtrise d'ouvrage et sont reconnues d'utilités publiques (VLIO, COS), d'autres relèvent de principes et leur inscription au SCOTERS permet d'engager des réflexions et études de faisabilité. D'autres types d'infrastructures structurantes et indispensables sont également répertoriés, comme les captages d'eau par exemple.

Rencontres intercommunales et ateliers thématiques 2018 : le regard des élus sur le SCOTERS

Cette première partie de l'évaluation capitalise le résultat des débats, qui permettent un regard de terrain sur l'application et les orientations du SCOTERS. Elle se conclut par une série d'enjeux que le travail d'étude et d'exploitation des indicateurs de suivis du SCOTERS viendra compléter et préciser.

Développement et organisation du territoire

- Le **périmètre du SCOTERS** a été au centre des débats. Suite à la mise en œuvre des schémas départementaux de coopération intercommunale au 1er janvier 2017, le périmètre du SCOTERS s'est resserré autour des CC du Pays de la Zorn, du Kochersberg, du Canton d'Erstein (ex-CC Erstein-Rhinau-Benfeld) et de l'Eurométropole de Strasbourg. Les CC de la Porte du Vignoble, de la Basse Zorn et de la Région de Brumath sont sorties du territoire du SCOTERS. Ce qu'observent les élus, c'est globalement une incohérence entre les logiques territoriales et les départs de ces intercommunalités. Cela se confirme au regard du périmètre de l'aire urbaine strasbourgeoise[1], qui couvre un territoire bien plus large que celui du SCOTERS aujourd'hui

1. Définition de l'INSEE des bassins de vie : Aire urbaine « ensemble de communes, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40% de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci ».

(l'aire urbaine strasbourgeoise couvre les secteurs de Molsheim, Obernai, Schirmeck et plus au nord, en limite avec Haguenau, Bouxwiller et Saverne). Ce périmètre réduit du SCOTERS peut devenir une vraie faiblesse si **les solidarités entre territoires** ne sont pas développées. Tout l'enjeu est de parvenir à rediscuter du périmètre avec les territoires voisins. Il est important de coordonner les enjeux des SCoT, d'échanger à l'échelle d'un plus vaste territoire. Les membres du bureau ont ouvert le débat et ont proposé une démarche en ce sens.

Dans la même idée, **l'articulation avec les territoires voisins** est à renforcer, car beaucoup de territoires participent à la métropolisation. Cela supposera par ailleurs des infrastructures de transport (et de s'interroger sur les types de liaison nécessaires) et une meilleure répartition de l'activité et des emplois. IDans ce cadre, la mise en commun d'outils d'observation et d'analyse pourraient être une piste à creuser.

- **La question de l'équilibre entre l'Eurométropole de Strasbourg et les territoires hors Eurométropole** a été également récurrente, en termes de démographie et de production de logements. Des craintes s'expriment quant à un déséquilibre territorial croissant entre espaces ruraux et urbains, mais pour autant, tous les territoires s'accordent à dire que l'espace métropolitain strasbourgeois engendre un développement économique, culturel, universitaire et démographique qui profite à tous, et permet l'implantation de services de hauts niveaux aux entreprises et aux habitants. Cette attractivité et ce rayonnement de la métropole strasbourgeoise doivent par conséquent être confortés. L'enjeu est de **jouer la carte de la complémentarité entre les territoires** et de mieux fonctionner en réseaux. L'attractivité et l'accueil de populations nouvelles demeurent naturellement un enjeu majeur pour tous les territoires. La nature du parc de logements à proposer (petits ou grands, collectifs ou individuels, en location ou en accession) reste déterminante quant aux profils des populations accueillies, et dans une logique de complémentarité des migrations résidentielles. Celles-ci ont un impact sur les services à proposer à la population ainsi que sur les infrastructures et équipements.

- **Le scénario de développement du SCOTERS** est décrit comme tendanciel par le document qui date de 2006. Il s'appuie sur une analyse des dynamiques, notamment démographique et de production de logements, qui correspond aux années 90-2000. Or le rythme de production de logements sur cette période était plus important qu'aujourd'hui, notamment dans l'Eurométropole de Strasbourg, ce qui fait de ce scénario un objectif à priori ambitieux pour le territoire. Parallèlement à cela, le territoire retrouve une dynamique d'emplois. Celle-ci s'accompagne toujours d'un accroissement de la population. La question d'un recalibrage du rythme de développement – aujourd'hui un accroissement de la population de + 0,8 %/an – semble théorique et finalement abstrait. En effet, ce qui ressort des débats, c'est globalement une difficulté à produire les logements attendus par le SCOTERS dans les secteurs fléchés par le projet de territoire. Les questions récurrentes sont : combien de logements produire, pour quelle offre/structure du parc et selon quelle répartition ?

- **Le principe et l'utilité d'une armature urbaine** sont reconnus et acceptés. Le SCOTERS positionne cette armature urbaine comme la locomotive du territoire, elle doit « rayonner » et « irriguer » l'ensemble du territoire. Le sentiment des territoires plus ruraux est que ce rayonnement est finalement encore limité. Le facteur limitant étant à leurs yeux d'une part une conception encore trop restreinte de la notion de desserte structurante par les transports en commun (et ce malgré les évolutions apportées dans le cadre de la modification n°2) et d'autre part une armature très rigide qui ne permet pas certaines nuances (une commune village en arrière Kochersberg n'aura pas la même dynamique et le même rôle qu'une commune du Kochersberg en limite avec l'Eurométropole de Strasbourg). Globalement, la nécessité d'une armature urbaine est confirmée et considérée comme un outil essentiel pour limiter la construction anarchique et la consommation foncière. Elle pourra néanmoins évoluer et être complétée.

- Dans la même idée, **la notion de bourg centre** pourrait être précisée : certains d'entre eux tendent vers le statut de « ville moyenne[2] » (Erstein), d'autres sont davantage en retrait. Hochfelden et Schwindratzheim estiment

2. Une **ville moyenne** est généralement désignée comme une **ville** ayant une population comprise entre 20 000 et 100 000 habitants.

quant à elles former un bi-pôle. Le rôle et le rayonnement des bourgs centres dans l'armature urbaine pourrait évoluer. Le débat a également porté sur le besoin croissant en services à la population, auquel seules la mutualisation et la densité pourront répondre. Les différents échanges convergent tous autour du rôle essentiel à jouer des bourgs centres (en termes de relais de l'espace métropolitain vers les espaces moins denses) et reconnaissent une dynamique économique notamment industrielle complémentaire à celle observée sur l'Eurométropole de Strasbourg.

De même, certaines communes villages ont connu des évolutions constantes qui les placent plutôt dans le rang de « bassin de proximité ».

L'armature urbaine pourrait évoluer pour prendre en compte davantage les spécificités de chacun des territoires.

- **L'impact de l'urbanisation en tant que phénomène cyclique sur les équipements scolaires, sportifs et de la petite enfance** notamment : le lien entre densité et augmentation de la population n'est pas toujours évident. Se pose aussi la question de la stabilité, voire de la diminution de la population sur ces équipements. De nombreux élus observent que ce n'est pas la multiplication des lotissements qui fait croître la population mais la densification et la diversification de l'offre.

- **Offrir l'accès aux équipements culturels, sociaux ou sportifs** est un levier pour assurer la solidarité entre territoire. Du point de vue de la planification territoriale, la question renvoie à la répartition géographique de ces équipements et à leur accessibilité.

- **Les orientations destinées à cadrer la production de logements** fonctionnent (25 % d'intermédiaire), mais méritent d'être approfondies. La question de la place de **l'habitat social** dans les territoires ruraux est posée. Il existe des difficultés de mise en œuvre de certaines orientations du SCOTERS (la production de logements en renouvellement urbain et la densité, responsabilité des bourgs centres en matière de logement social notamment).

Efficacité du SCOTERS pour encourager une diversité dans les formes d'habitat : Oui à 56 %

- *particulièrement marqué dans les communes villages (66 %) = effet levier*

Efficacité du SCOTERS pour favoriser la mixité sociale : Oui à 51%

- *réponses très mitigées, faisant échos aux difficultés déjà observées dans le cadre de l'instruction des dossiers*

Extrait de l'enquête menée en décembre 2017 dans le cadre de l'évaluation du SCOTERS[3]

- **La densité** n'est pas remise en cause d'un point de vue réglementaire mais il y a des questionnements multiples d'un point de vue architectural, technique et social : comment rendre la densité plus acceptable ? le logement collectif plus désirable, et avec quelles formes urbaines ? cela pose la question de la diversité des formes d'habitat pour répondre à la multiplicité des besoins, des modes et parcours de vie ; et avec quels éléments d'habitabilité ? cette question interroge l'espace public, mais aussi les espaces collectifs et mutualisés des espaces privés. Le débat a permis d'aborder le **mode de production de logements actuel, considéré comme très standardisé**, avec peu d'innovation architecturale, que l'on retrouve en Alsace et partout ailleurs.

La densité est aussi abordée sous l'angle énergie et desserte en transport en commun : la concentration de logements, leur massification peut être un atout réel pour atteindre la masse critique nécessaire au développement de transports collectifs mais aussi aux équipements tels que les réseaux de chaleur. Il y a un travail à faire sur ces questions en complément des orientations du SCOTERS.

- **La préservation du patrimoine bâti dans le cadre du renouvellement urbain** est un sujet récurrent et concerne toutes les communes peu importe leur niveau d'armature. Des marges d'évolutions sont possibles dans le tissu existant, souvent dans les centres anciens. Les élus y sont favorables mais restent attentifs quant à l'évolution de ces tissus sensibles, sous l'angle mutation du bâti.

3. 110 communes et EPCI consultées : taux de retour 38% avec une bonne représentativité des communes bassins de proximité et communes urbaines, moins des villages (20% seulement).

- **La question du foncier** vient immédiatement dans le prolongement de la discussion. Le coût du foncier a des impacts directs sur le parcours résidentiel des ménages, la capacité du territoire à répondre aux besoins des jeunes comme des populations vieillissantes. Parallèlement, la question foncière conduit les aménageurs, les promoteurs et les bailleurs sociaux à développer des stratégies économiques qui ne vont pas dans le sens d'une offre de logements diversifiés sur tout le territoire. La question du bon usage du foncier est posée, ainsi que celle de son portage et des outils que les collectivités peuvent mobiliser.

Efficacité du SCOTERS en termes de réduction de la consommation foncière : Oui à 76 %

- ***réponses homogènes, peu importe le niveau d'armature : un résultat très positif qui confirme le rôle de régulateur du SCOTERS***

Extrait de l'enquête menée en décembre 2017 dans le cadre de l'évaluation du SCOTERS[4]

- Les phénomènes de décohabitation, de vieillissement de la population ou de précarité des jeunes sont de vrais sujets : **les parcours résidentiels** se sont complexifiés et de nouvelles formes de trajectoires résidentielles ont émergé (éclatement des familles, recomposition, monoparentalité, augmentation de la précarité, allongement de la durée de vie à domicile, etc.). Cela concerne autant les territoires ruraux que la métropole, qui voit un retour en ville des personnes âgées avec des besoins spécifiques. Ces notions de réciprocité et de complémentarités entre les territoires ont été au cœur des débats et nécessitent d'être réfléchis à l'échelle grand territoire (SCOTERS). Pour l'ensemble des territoires, la question du logement et de la gestion à long terme des parcours résidentiels apparaît également comme centrale dans la mise en œuvre des conditions permettant aux ménages de rationaliser leurs besoins en déplacements.

4. 110 communes et EPCI consultées : taux de retour 38% avec une bonne représentativité des communes bassins de proximité et communes urbaines, moins des villages (20% seulement).

Transport et mobilités

- **L'articulation entre habitat et transports en commun** est un levier réglementaire très fort dans le SCOTERS. Les débats ont permis de réaffirmer l'enjeu de maintenir cette approche, d'autant plus pour un territoire de SCoT fortement polarisé par sa ville centre et le périurbain. La modification n°2 a permis de sortir de cette conception selon laquelle seules les infrastructures en site propre étaient reconnues comme structurantes d'un territoire (sont également pris en compte les équipements et services de proximité). Néanmoins on méconnaît encore les pratiques de rabattement, les flux internes aux bassins de vie et les spécificités de chacun des territoires. Les élus privilégieraient un document davantage stratégique que réglementaire afin de pouvoir mieux les prendre en compte et de mobiliser des outils d'observation et de diagnostic afin d'avoir une connaissance fine des logiques liées au déplacement : par exemple, que représenterait en termes d'infrastructure une augmentation de 5 % de la part modale TC ? en lien avec l'armature, ne devrait-on pas porter une étude déplacements sur les villages et communes bassins de proximité ?

- **Les infrastructures** inscrites au SCOTERS ne sont pas remises en question : le projet de contournement ouest de Strasbourg (COS, ex-GCO) est un élément fondamental de la grande accessibilité pour l'aire métropolitaine en améliorant les conditions de transit. Il offre également l'opportunité de requalifier l'A35 et de conférer à celle-ci un rôle plus en cohérence avec sa localisation (celui d'une infrastructure urbaine). D'autres projets complémentaires (rocade Sud, voie d'accès nord au Port et Voie de Liaison Intercommunale Ouest (VLIO) ont pour rôle de contribuer à l'amélioration des flux actuels mais aussi de ceux générés par l'accroissement attendu de la population. Ces différents projets ne font pas consensus à l'échelle du SCOTERS. L'Eurométropole de Strasbourg en partenariat avec la Région Grand Est ouvre le Grenelle des Mobilités au 1er semestre 2018, auquel sont invités à participer toutes les intercommunalités de l'aire métropolitaine strasbourgeoise : ces rencontres ouvriront le débat sur l'accessibilité tout mode à la métropole (flux internes et liaisons hors Eurométropole de Strasbourg).

- Les élus ont mis en débat **les besoins de liaisons directes entre les polarités** : centres-villes, zones d'activités, zones commerciales, etc. y compris sans passer par Strasbourg ; et ce dans un souci d'amélioration du fonctionnement global du territoire.
- **L'amélioration globale de l'accessibilité en transport en commun** vers les territoires est très attendue. Cela a été réaffirmé par les territoires du Kochersberg et du Pays de la Zorn notamment.
- **La coordination des mobilités multimodales** pourrait être un sujet pour le SCOTERS : comment intégrer les mobilités de demain dans le projet de territoire et quelles incidences en termes d'aménagement du territoire ? les nouvelles mobilités font peser des incertitudes sur l'avenir des déplacements. La discussion s'oriente ici aussi vers des questions de mise en œuvre, de coordination entre partenaires du SCOTERS (le Département du Bas-Rhin, la Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg en tant qu'autorités organisatrices de transport.
- **L'usage du vélo et la pratique de la marche** augmentent sensiblement. Il faut encourager le report du plus grand nombre vers les alternatives à la voiture individuelle, notamment concernant les déplacements pendulaires. Il s'agit d'un moyen de réduire les coûts collectifs induits liés à la voiture (infrastructures et entretien, nuisances diverses, accidentologie, etc.), d'optimiser l'usage des transports collectifs parfois sous-utilisés et de répondre en partie aux enjeux environnementaux et énergétiques liés aux déplacements. En pratique, cela implique le développement d'aménagements cyclables vers les arrêts de transports en commun structurants et la poursuite du déploiement d'une offre de stationnement vélo y compris en prenant en compte les nouvelles demandes (vélos cargos par exemple).
- **La question du stationnement a été évoquée à la marge mais est néanmoins intéressante :** comment et où calibrer le stationnement (dans un souci de limiter la consommation foncière et l'imperméabilisation des sols).

Économie

- La discussion montre la difficulté dans le cadre de l'exercice du SCOTERS à cerner **la question économique**. Ce sont avant tout les entreprises qui sont à la base des dynamiques économiques. Néanmoins, les orientations proposées par le SCOTERS sont acceptées et se positionnent dans un rôle d'intermédiaire qui contribue à créer les conditions favorables au développement économique, en articulation avec les stratégies territoriales portées par le SCOTERS. Sur cet aspect, associer davantage les partenaires telle que la Chambre de Commerce et d'industrie pourrait être une piste à creuser.
- Le SCOTERS aborde la question de l'économie par **une approche essentiellement foncière** : il hiérarchise, calibre et localise les principaux lieux dévolus au développement de l'activité. Par ce moyen, il en limite également l'impact sur la consommation foncière. Les sites à rayonnement régional, national ou européen sont orientés sur l'espace métropolitain de Strasbourg. Les plates-formes d'envergure départementale sont calibrées autour d'une centaine d'hectares. Les lieux de développement que l'on retrouve dans les intercommunalités sont identifiés et leur étendue fixée à une vingtaine d'hectares. Enfin, la possibilité de sites communaux est reconnue par le SCOTERS. Cette hiérarchie des zones d'activités fonctionne en termes de complémentarité des zones, avec une localisation pragmatique des activités économiques.

Certains sites d'activités économiques identifiés lors de l'élaboration du SCOTERS sont sortis du périmètre, mais cela ne veut pas dire que ces sites sortent des logiques territoriales internes au SCOTERS. Il s'agira de tenir compte de ces sites, situés en frange et générateurs de flux. Cela conforte la nécessité de renforcer les coopérations et les échanges avec les territoires voisins. Certains sites et projets spécifiques ont été évoqués directement ou indirectement lors des débats : l'extension du Port, la plate-forme départementale de Fegersheim, les zones intercommunales des anciennes CC (Erstein, Benfeld, Rhinau, Hangenbieten), les problématiques de logistique urbaine (le dernier kilomètre) et les friches.

- L'approche du SCOTERS qui consiste **à limiter les extensions urbaines dans les communes dépourvues d'emplois**, est jugée comme pertinente et nécessaire. Elle mériterait même d'être renforcée.
- **La question du numérique** et de la capacité du territoire à développer l'accès au TIC est également posée : d'une part pour répondre aux besoins des acteurs économiques, d'autre part pour permettre le télétravail qui peut être un facteur de rééquilibrage territorial en supprimant certains déplacements, sous réserve d'un renforcement des réseaux, d'un développement d'espaces dédiés et d'un cadre législatif national adapté.
- **Le commerce** est perçu comme un élément de rayonnement et de dynamisme du territoire, comme un service à la population. Néanmoins, son impact sur le territoire est réel en termes de flux et de consommation de foncier. Le développement de galeries commerciales adossées aux magasins est également un risque d'affaiblissement des commerces traditionnels de proximité et plus largement l'affaiblissement des centres-bourgs et centres-villes s'il n'est pas suffisamment encadré. Aussi, la hiérarchie des zones commerciales du SCOTERS et plus largement son volet commercial suite à la modification n°3 du SCOTERS fonctionne.
- **La place du tourisme**, des loisirs et la valorisation économique du territoire est évoquée sans que l'on cerne très concrètement les améliorations à apporter au document du SCOTERS.

Environnement et Agriculture

- **La loi Grenelle 2 a élargi le champ des questions environnementales** à traiter par les SCoT. Un important travail a été mené dans le cadre de la modification n°4 du SCOTERS et ces questions ont naturellement été moins centrales lors des débats, le SCOTERS ayant complété son volet environnemental en 2016. L'efficacité du SCOTERS en la matière a été jugée trop faible à ce stade, par les villages.
- **La gestion des déchets** est un sujet important et transversal. Le SCOTERS l'approche par la localisation d'équipements supra-communaux. Le débat n'a pas permis d'identifier les besoins en termes de nouvel équipement ou d'extension. C'est néanmoins un sujet de plus en plus prégnant pour le territoire.
- **La question de la transition énergétique :** le territoire est perçu comme une ressource pouvant servir à **la production d'énergie,** notamment au moyen de panneaux solaires, d'unité de méthanisation, de système de géothermie ou d'éolienne. Le débat, un peu en retrait compte tenu des enjeux pour le territoire, oscille entre l'intérêt que suscitent ces possibilités et le besoin d'encadrer leur implantation, notamment au niveau de leur impact paysager ou en termes d'acceptabilité. Le SCOTERS, dans sa forme actuelle, dispose de nombreux leviers indirects allant dans le sens de la sobriété énergétique (habitat intermédiaire, densité, localisation préférentielle de la production autour des transports en commun ou par reconversion de friches, etc.). Il autorise également les installations de production d'EnR dès lors qu'elles ne compromettent pas ses orientations en matière de protection du paysage, de préservation de l'environnement naturel et agricole. La question de l'énergie est davantage un sujet émergent, d'avenir, qu'un sujet de bilan. C'est un sujet fort de développement, d'autant plus qu'il répond à une attention nouvelle de la population vis-à-vis des consommations énergétiques et/ou des matériaux sains dans la construction.
- **L'agriculture** est un sujet complexe. Le SCOTERS l'approche par la valeur agricole des terres et donne des principes de constructibilité limitée dans ces espaces. Les questions se fondent essentiellement sur la préservation du foncier et la protection de sa valeur économique. Ce qu'observent également les élus, c'est qu'une politique de protection des terres agricoles doit aussi s'accompagner d'une plus forte densité dans le tissu existant et dans les extensions, et ce afin de répondre au besoin de production de logements. Le SCOTERS n'a pas vocation à s'intéresser à la gestion des terres. Une nouvelle fois, la discussion s'oriente vers des questions de mise en œuvre, de coordination entre partenaires du SCOTERS. La question des filières et de l'agriculture périurbaines pourrait être une piste à creuser.

Efficacité du SCOTERS pour protéger les espaces agricoles : Oui à 56 %
- *non à 63 % dans les communes villages*

Efficacité du SCOTERS pour protéger les coupures vertes : Non à 54 %
- *non à 75 % dans les communes villages*
- *oui à 60 % dans les communes bassins de proximité*

Efficacité du SCOTERS pour protéger les paysages : Non à 61%
- *non à 75% dans les communes villages Réponses négatives moins marquées dans les communes urbaines*

- Sur les autres champs de l'environnement (problématiques d'inondation et de coulées de boues, plan air climat, ...) c'est au niveau de **la mise en œuvre des moyens d'action que les élus placent le débat**.

Gouvernance

- **Le SCoT est un projet politique** de développement et d'aménagement du territoire, un projet de territoire de long terme partagé par une centaine de communes. Ce qu'observent les élus, c'est que les territoires ont des problèmes communs, comme la consommation foncière, le prix du foncier, les transports et la production de logements. L'objet du SCoT est de se donner des règles partagées pour aménager le territoire : il pose les principes généraux et assure la cohérence entre des territoires différents qui composent son périmètre. **Cette notion de projet de territoire à long terme est le socle commun à défendre et à renforcer.**

Appréciation globale : effet positif du SCOTERS ? : Oui à 63 %
- *résultats encore plus marqués pour les communes de l'espace métropolitain (oui à 75%)*

Appréciation globale : une stratégie d'aménagement toujours pertinente ? : Oui à 51 %
- *oui à 80 % dans les communes proches de l'espace métropolitain*
- *non à 88 % dans les communes villages*

Extrait de l'enquête menée en décembre 2017 dans le cadre de l'évaluation du SCOTERS[5]

- **Le SCOTERS représente une réelle opportunité de mettre en réseaux** en mettant beaucoup d'acteurs autour de la table et en apportant des éléments objectifs de réflexion. Il permet d'une part la mise en réseau des intercommunalités membres entre elles, et d'autre part une ouverture vers les autres territoires et partenaires (SCoT voisins, InterSCoT, EPCI, etc.). Il a un rôle de coordination et de médiation. Au delà de sa responsabilité réglementaire, les élus s'accordent à dire qu'il est nécessaire de renforcer ces coopérations ou alliances avec les territoires voisins et partenaires.
- **Il permet de traiter à la fois de sujets émergents** et de défricher des thématiques en s'appropriant les enjeux (par exemple : l'énergie) et de sujets plus classiques tels que la mise en œuvre du PPRI, le stationnement, les espaces publics...

Perspectives : les sujets sur lesquels le SCOTERS pourrait aller plus loin ? : la transition énergétique (20%)

Extrait de l'enquête menée en décembre 2017 dans le cadre de l'évaluation du SCOTERS[6]

5. 110 communes et EPCI consultées : taux de retour 38% avec une bonne représentativité des communes bassins de proximité et communes urbaines, moins des villages (20% seulement).
6. 110 communes et EPCI consultées : taux de retour 38% avec une bonne représentativité des communes bassins de proximité et communes urbaines, moins des villages (20% seulement).

- **La coopération transfrontalière** a été abordée sous différents angles :
- fiscal, avec l'impact de la fiscalité belge et luxembourgeoise sur le trafic de poids lourds ;
- infrastructure, avec le projet de pont sur le Rhin ;
- connaissance mutuelle, avec les besoins de données d'analyse transfrontalières : les données françaises et allemande ne sont aujourd'hui pas homogènes ; comment prendre en compte l'habitat, la mobilité et l'emploi transfrontalier ?

- **Le SCoT est un document pivot** et assure l'articulation entre SRADDET et PLUi : la vocation majeure du SCoT est d'assurer la cohérence entre les enjeux sectoriels et la convergence entre les acteurs. Ils sont attendus pour limiter les concurrences entre les territoires et donner un cap à suivre en termes d'armature afin de garantir les grands équilibres et maîtriser les flux internes au territoire. Ce rôle à jouer fonde leur légitimité. L'échelle intercommunale des PLUi est en général en deçà des réalités de fonctionnement des territoires. L'échelle des SRADDET très vaste et couvrant des territoires aux dynamiques très contrastées, n'est pas quant à elle, la plus adaptée pour traiter des enjeux de cohérence territoriale. Les élus observent que le SCoT a toute sa légitimité et a un rôle à jouer de document pivot, qu'il faudra défendre et renforcer.

- **La mise en œuvre du SCOTERS** a été également au cœur des échanges :
  - en termes de suivi de la prise en compte des orientations du SCOTERS dans les documents d'urbanisme et les projets opérationnels dans un rapport de compatibilité (carte communale, PLU, PLUi et permis de construire et d'aménager) que ce soit dans le cadre des réunions des personnes publiques associées, lors de conseils techniques en amont ou à travers la commission de compatibilité ;
  - en termes d'accompagnement des communes par un ensemble d'actions : ateliers thématiques autour de l'énergie sous l'angle urbanisme, portage d'une étude sur le potentiel de reconversion des friches, journée de formation en partenariat avec l'ADEME, réalisation de fiches outils, etc. ; **ces actions de pédagogie, d'acculturation et de mise en réseaux via des réunions de travail sont attendues et souhaitées par les élus**.

Efficacité des conseils apportés en réunion au cours d'élaboration des documents d'urbanisme : Oui à 60 %
- *¼ des retours sont néanmoins défavorables et 10 % ne se prononcent pas*

Efficacité des avis rendus sur les documents d'urbanisme : Oui à 51 %
- *réponses mitigées et 32 % des répondants estiment les avis peu efficaces*
- *signal que l'accompagnement et la pédagogie à toute son importance pour expliquer le cadre que propose le SCOTERS à l'échelle grand territoire*

Extrait de l'enquête menée en décembre 2017 dans le cadre de l'évaluation du SCOTERS[7]

Ce qu'il faut retenir des rencontres intercommunales et des ateliers

- Aucun périmètre ne pourra être pertinent à 100 % et l'enjeu est double aujourd'hui :
- requestionner le périmètre actuel ;
- se coordonner avec les territoires voisins (alliance, coopération) pour traiter ensemble les marges entre deux SCoT et gérer les réseaux et les flux qui les traversent. La capacité à s'inscrire dans des travaux et réflexions avec les autres instances de gouvernance territoriale apparaît comme déterminante.

- Le rayonnement et l'attractivité de l'Eurométropole de Strasbourg et de Strasbourg profitent à tous les territoires, à condition de mieux fonctionner en réseau : ce fonctionnement en réseau doit constituer pour le territoire une ambition de développement ;

- La consolidation des orientations du SCOTERS autour de 3 piliers / idées forces :
- hiérarchie et organisation des polarités ;
- équilibres entre espaces urbains, agricoles et naturels ;
- mobilités.

- A l'échelle du SCOTERS, un enjeu fort de renforcer les complémentarités et la coopération entre les territoires qui le composent, de mettre en commun les atouts de chaque territoire pour développer les synergies ;

7. 110 communes et EPCI consultées : taux de retour 38% avec une bonne représentativité des communes bassins de proximité et communes urbaines, moins des villages (20% seulement).

- L'armature urbaine fonctionne plutôt bien dans l'ensemble et les points de tension se concentrent davantage dans les niveaux bas de l'armature (logement aidé, localisation préférentielle de la production de logements, renouvellement dents creuses, mutation du bâti, etc.). Les projections INSEE pourraient être davantage mises à contribution ainsi que les analyses et diagnostics portant sur les logiques de déplacements et les critères d'attractivité résidentielle : autant d'éléments sur lesquels pourraient s'appuyer les travaux à venir autour de l'armature.
- La spécialisation des territoires et de la structure du parc observée (grands logements individuels en accession hors Eurométropole de Strasbourg et petits logements collectifs en locatif dans l'Eurométropole de Strasbourg) représente le risque de voir se concentrer la richesse sur certains territoires et la pauvreté sur d'autres, avec une structure démographique elle aussi spécialisée (personnes âgées, étudiants, etc.) et d'entraver ainsi la fluidité des parcours résidentiels. Le défi est de développer davantage la diversité et la mixité de l'offre produite.
- La densité est justifiée ainsi qu'une diversité dans la structure du parc tant sur la nature des logements (petits/grands, collectifs/individuels) que sur le statut d'occupation (locatif/accession/social) et une articulation entre habitat / zones d'emplois. Selon le contexte de densité et d'organisation urbaine, le territoire constitue un amplificateur ou un réducteur des distances : le SCOTERS est un véritable outil pour maintenir les grands équilibres et contenir les besoins en déplacements, sous réserve d'une ambition forte et partagée sur les grands enjeux d'aménagement du territoire précités.
- La nécessité de renforcer la diversité des formes urbaines : la monotonie et la banalisation des formes urbaines est une difficulté exprimée par de nombreuses communes et ce peu importe leur rôle dans l'armature urbaine du SCOTERS. Les objectifs de concevoir l'urbanisation en réservant une part significative à l'habitat intermédiaire (25%) est bien acceptée et peut constituer une première réponse. Néanmoins, il est possible d'imaginer d'autres leviers notamment par un renforcement de la mise en œuvre et un accompagnement des communes à travers l'organisation de séminaires ou d'ateliers incluant la mobilisation des partenaires du SCOTERS sur ces questions (ADEUS, CAUE, ABF, experts, etc).
- La densité n'est pas remise en cause d'un point de vue réglementaire. Néanmoins il y a des questionnements multiples d'un point de vue architectural, technique, et d'acceptabilité sociale : comment rendre la densité plus acceptable ? plus désirable ? avec quelle forme urbaines et avec quels éléments d'habitabilité ? là aussi il y a une réflexion à mener autour de l'accompagnement des communes sur cette question en complément des orientations du SCOTERS.
- L'inadéquation de l'offre et de la demande : les promoteurs proposent des produits intéressants fiscalement mais qui ne répondent pas aux besoins de la population (taille des logements, typologie, calibrage des stationnements, insuffisance des espaces verts en tant que supports de vie sociale, mutation du bâti dans les villages inappropriée, pratique de division de lots en cas de difficultés de commercialisation, etc.).
- L'amélioration des performances énergétiques du parc de logements est un enjeu qui concerne l'ensemble du territoire, dans un contexte de précarisation d'un nombre important et croissant de ménages et d'incertitudes sur le coût des énergies fossiles.
- Le foncier est un sujet central et pose la question de la politique foncière à mener (outils réglementaires dans les PLU, suivi des DIA, outils fiscaux, acquisitions, préemption, etc.).
- L'impact de l'urbanisation sur les besoins en matière de services à la population est peu traité. Leur anticipation est pourtant une préoccupation forte des territoires.
- L'agglomération de Strasbourg et l'Eurométropole sont le moteur de l'économie du SCOTERS et du Bas-Rhin. Néanmoins on observe une dynamique également dans les couronnes du SCOTERS : cette dynamique témoigne de la complémentarité fonctionnelle du territoire et re-questionne l'organisation des transport en commun exclusivement en étoile vers et depuis Strasbourg. Comment favoriser et fluidifier les liaisons entre les polarités ? (sans forcément passer par Strasbourg).
- Toujours sur le champ économique, comment le SCOTERS, avec son nouveau périmètre peut-il accompagner la stratégie économique du territoire ? quels moyens pour améliorer l'articulation avec les zones d'activités et les zones commerciales des SCoT voisins ?

- Un volet environnemental récemment complété par la modification n°4, approuvée en octobre 2016 : au delà du temps de mise en compatibilité pour que le cadre de protection défini par le SCOTERS soit intégré dans les documents PLU/PLUi, trois sujets émergent à l'échelle SCoT : déchet (enjeu en termes d'infrastructure et de coordination à l'échelle grand territoire), énergie (sujet émergent justifiant soit révision, soit un renforcement de la mise en œuvre) et agriculture (mise en oeuvre) ;

- Un SCoT pratiquement exclusivement composé de PLUi, excepté le territoire sud actuellement mobilisé autour des nécessaires questions de réorganisation administrative et territoriale après la fusion des 3 anciennes intercommunalités (Benfeld – Rhinau – Erstein). L'évolution des documents d'urbanisme interroge nécessairement la stratégie d'accompagnement des communes et intercommunalités du syndicat mixte.

Remarques méthodologiques

1. Les périmètres du bilan

Le bilan a été établi sur le périmètre du SCOTERS d'avant juillet 2017, pour permettre de comparer une partie des résultats exposés avec ceux du bilan intermédiaire. Ces indicateurs ont également été traités dans le nouveau périmètre du SCoT, autant que possible et lorsque les millésimes de données le permettent. Ceci afin d'éclairer les impacts de l'évolution du périmètre et de préfigurer les enjeux et les perspectives d'un futur projet de territoire.

L'ancien périmètre fait références aux 10 intercommunalités qui composaient le SCOTERS en 2012, jusqu'au 1er janvier 2017, d'où la référence à la Communauté urbaine de Strasbourg (CUS).

Le périmètre actuel du SCOTERS fait référence aux 4 intercommunalités qui le composent en date du 1er juillet 2017 : la CC du pays de la Zorn, la CC du Kochersberg, la CC du Canton d'Erstein et l'Eurométropole de Strasbourg.

2. Les communes des bassins de proximité

La seconde modification du SCOTERS a fait évoluer les orientations relatives aux communes bien desservies par les TC ou ayant vocation à l'être et a remplacé leur dénomination par communes bassins de proximité. Pour autant, l'ancienne dénomination est encore utilisée par les observatoires de l'agence d'urbanisme sur certaines séries longues. Du point de vue du bilan statistique exposé ici, ces deux terminologies désignent le même échelon de l'armature urbaine du SCOTERS, même si elles recouvrent des orientations qui ont évoluée entre le DOG initial et le DOO en vigueur.

3. Les limites des bases de données

L'exercice du bilan a été réalisé du 4è trimestre 2017 au 1er trimestre 2018, sur la base de données plus ou moins anciennes, afin d'évaluer des objectifs fixés à horizon 2016. Sachant que l'élaboration du document et son bilan intermédiaire ont dû composer avec les mêmes contraintes techniques, c'est donc moins le résultat de l'indicateur en tant que tel qui compte, que la tendance qu'il souligne ou l'écart qu'il identifie entre l'objectif du SCoT et le constat qu'il mesure.

Concernant les principales bases utilisées :

- Les données relatives à la démographie, à la mobilité et l'emploi se basent en majeure partie sur le Recensement Général de la Population (RGP) de l'INSEE de 2014, dernier millésime homogénéisé sur l'ensemble des communes françaises. Certaines communes du SCOTERS disposent de résultats plus récents mais les comparer aux communes n'ayant que des résultats de 2014 tendrait à tronquer les indicateurs d'évolution en surévaluant, ou sous-évaluant l'impact de ses communes sur la série statistique globale.

- Les données relatives à la construction sont issues du fichier SITADEL de la DREAL de 2016, sur la base des mises en chantier (et non des déclarations des permis).

- Les données relatives à la consommation foncière sont issues des fichiers MAJIC II de la Direction Générale des Impôts, traités au 1er janvier 2016.

En l'absence d'actualisation de la Base de Données d'Occupation des Sols (BDOCS), administrée par l'ancienne Région Alsace, et dont la dernière mise à jour date de 2012, ce bilan n'est pas en mesure de compléter certains indicateurs environnementaux présents dans le bilan intermédiaire. La Région Grand Est travaille actuellement à la constitution d'un nouvel outil d'observation équivalent, couvrant l'ensemble de son territoire. Cette base devrait être disponible au 4ème trimestre 2018, voire au 1er trimestre 2019. L'observatoire de l'environnement de l'ADEUS a développé d'autres indicateurs pour pallier à cette absence de données sur un temps long, sans pouvoir remplacer la finesse de cette base régionale dans les délais impartis pour aboutir à une délibération du Conseil Syndical du SCOTERS en mai 2018.

L'ensemble des données utilisées (sauf mention explicite contraire) provient du Syndicat Mixte du SCOTERS et des différents observatoires de l'Agence de DEveloppement et d'Urbanisme de l'agglomération Strasbourgeoise (ADEUS).

ÉVALUATION TECHNIQUE : MESURER ET QUALIFIER LES EFFETS DU SCOTERS

Analyse des indicateurs

RUE DU JEU DES ENFANTS APRÈS LA PIÉTONNISATION DE LA RUE PAR LES RIVERAINS, STRASBOURG

Répondre aux besoins en logements, services et équipements des habitants sur un territoire où chaque commune a un rôle à jouer

L'esprit du SCOTERS

Répondre aux besoins en logements des habitants signifie pour le SCOTERS autant de produire en quantité suffisante qu'en diversité.

Le SCOTERS a ainsi estimé les besoins en nouveaux logements à 4 000 par an, répartis entre Strasbourg (900 logements), le reste de la CUS/Eurométropole de Strasbourg (1 800) et le hors-CUS/ Eurométropole de Strasbourg (1 300). Cette production est à construire prioritairement à proximité des transports en commun.

Cette distribution vise à assurer l'accueil d'une population qui doit augmenter de 0,8 % par an selon la poursuite de la tendance des années 1990 (+ 50 000 habitants d'ici 2016).

Le document préconise également de diversifier les formes de logements (individuel, intermédiaire, collectif) dans toutes les communes et de produire 800 logements aidés par an sur l'ensemble du territoire. Dans les bourgs-centres, toute opération de plus de 12 logements doit prévoir au moins 20 % de logements locatifs aidés (ou en contrepartie dans la commune). Dans la CUS, une répartition spatiale équilibrée des logements aidés est recherchée.

Ces orientations ont ainsi pour objectifs de rapprocher les lieux d'habitat, d'équipements, de services et d'emplois mais également de donner la possibilité aux habitants de bénéficier d'un parcours résidentiel au sein de la commune.

Rappel des objectifs du SCOTERS

- Maintenir l'accroissement de la population,
- Développer un habitat diversifié répondant aux besoins de la population,
- Répartir les nouveaux logements dans la région de Strasbourg, conformément aux orientations de gestion de l'espace,
- Mieux répartir les logements aidés,
- Veiller à ce que chaque niveau de l'armature urbaine réponde aux besoins des habitants et participe à l'attractivité de la région de Strasbourg.

MÉTHODE

Tous les résultats présentés dans ce document s'appuient sur les données les plus récentes possibles (2010 et 2015 pour le dénombrement simple de la population). Pour toutes les autres données issues du recensement de la population, les millésimes 2009 et 2014 ont été privilégiés. Ils établissent le bilan des évolutions sur les anciens périmètres et sur les nouveaux périmètres des SCoT dans le Bas-Rhin. De plus, pour le SCOTERS, à l'occasion du changement de périmètre et de l'adoption des lois NOTRe et MAPTAM, le nombre d'intercommunalités a diminué et leurs périmètres ont également évolué. Par conséquent, et dans un souci de cohérence, l'ancien périmètre du SCOTERS s'appuie sur les anciennes intercommunalités et le nouveau périmètre sur les nouvelles intercommunalités.

Le SCOTERS, moteur de l'accroissement de population dans le Bas-Rhin

Sur la base d'un scénario tendanciel d'évolution de la population, le SCOTERS prévoyait un objectif de progression de 50 000 habitants supplémentaires sur 10 ans, portant la population du territoire à 650 000 habitants en 2016. Ce scénario s'appuyait sur une variation annuelle de 0,79 %, soit un rythme équivalent à celui des années 1990-99.

En 2015, dans son ancien périmètre, le SCOTERS comptait 619 007 habitants, **soit 55 % de la population départementale**. La même année, dans son nouveau périmètre, il comptait 575 857 habitants *(source : INSEE RGP 2015)*, soit 52 % de la population du Bas-Rhin. Le départ de trois intercommunalités du SCOTERS vers d'autres SCoT bas-rhinois a eu un impact sur les effectifs de population, ainsi que sur la croissance annuelle moyenne de la population entre 1999 et 2015.

RÉPARTITION DE LA POPULATION BAS-RHINOISE PAR SCoT (ANCIENS PÉRIMÈTRES DES SCoT)

	1968	1975	1982	1990	1999	2010	2015
SCOTERS	**451 807**	**486 156**	**505 907**	**533 168**	**572 145**	**602 615**	**619 007**
SCoTAN	117 568	124 324	129 847	133 747	143 386	152 963	153 402
Région de Saverne	53 759	55 943	57 954	58 978	62 213	67 331	66 801
Sélestat et sa région	49 200	50 267	50 926	51 917	56 702	65 278	65 646
Bruche	44 093	46 716	48 240	50 002	55 474	60 083	61 768
Piémont des Vosges	38 676	42 305	44 974	47 357	53 194	58 346	59 569
Bande Rhénane Nord	37 395	41 304	42 902	43 176	47 900	53 488	54 770
Alsace Bossue	34 388	34 601	34 388	34 157	34 524	35 138	34 583
Bas-Rhin	**826 886**	**881 616**	**915 138**	**952 502**	**1 025 538**	**1 095 242**	**1 115 546**

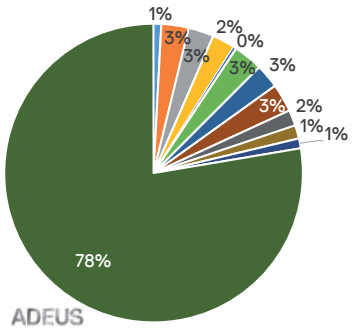
Source : INSEE – Recensements

Malgré les modifications de périmètres des SCoT dans le département, **le SCOTERS demeure le plus important contributeur de la croissance démographique du Bas-Rhin**. En effet, si les périmètres des SCoT n'avaient pas été modifiés, le SCOTERS porterait 52 % de la croissance départementale (47 000 des 90 000 habitants supplémentaires dans le Bas-Rhin entre 1999 et 2015). Dans sa nouvelle enveloppe, il porte encore 46 % (42 000 des 90 000 habitants supplémentaires).

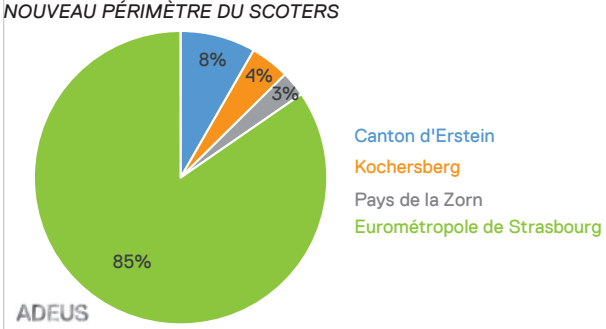
Loin d'être homogène, la répartition de la population par intercommunalité est fortement marquée par l'importance démographique de l'Eurométropole (ou CUS dans l'ancien périmètre du SCOTERS). En effet, ce territoire regroupe en moyenne 8 habitants du SCoT sur 10. Du fait de son poids de population, l'Eurométropole n'est pas l'intercommunalité la plus dynamique, en proportion, sur le plan démographique, depuis 1999.

RÉPARTITION DE LA POPULATION PAR INTERCOMMUNALITÉ DANS LE SCOTERS EN 2015 - Source : INSEE - RP 2015

ANCIEN PÉRIMÈTRE DU SCOTERS



NOUVEAU PÉRIMÈTRE DU SCOTERS

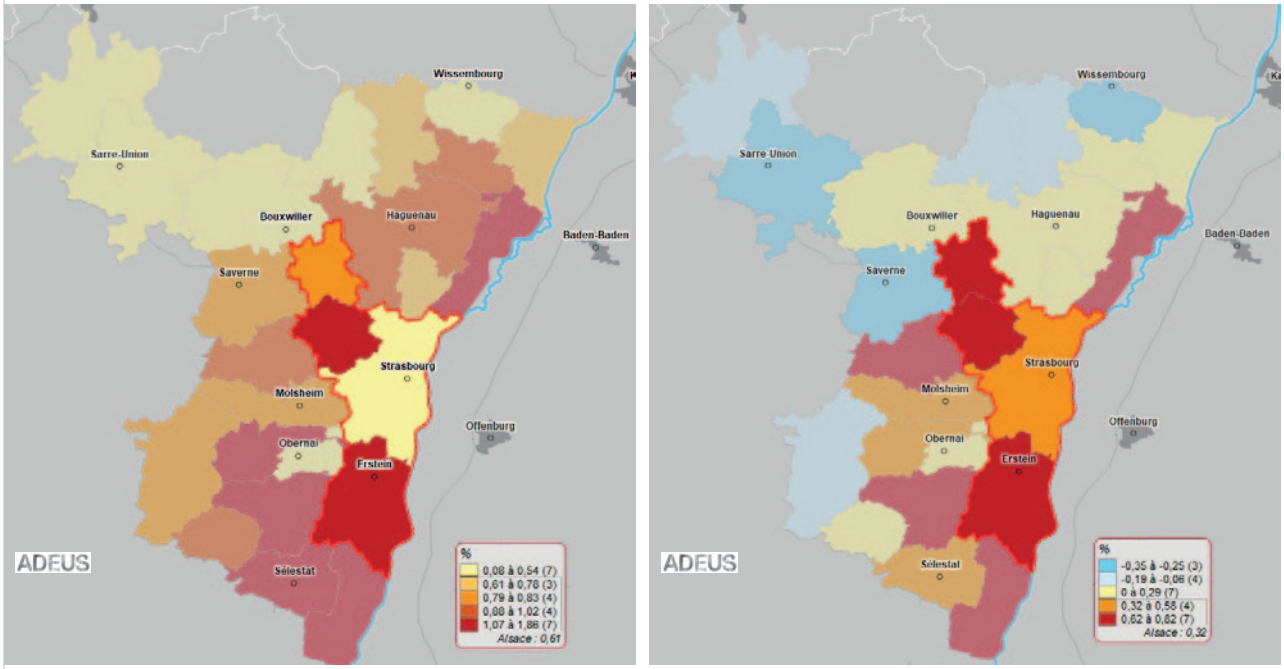


Une croissance démographique moitié moindre que celle projetée

Si le territoire continue de gagner de la population, le rythme d'augmentation s'est toutefois contracté, pour s'établir en moyenne à **+ 0,49 % par an** entre 1999 et 2015 (contre 0,79 % par an entre 1990 et 1999), pour l'ancien périmètre du SCOTERS, soit 46 862 habitants supplémentaires.

A l'échelle du nouveau périmètre du SCOTERS, l'évolution relative annuelle moyenne a été de + 0,47 %, soit 41 917 habitants supplémentaires. A l'échelle de l'ensemble du Bas-Rhin, la croissance annuelle moyenne de la population du SCOTERS est toujours inférieure à la moyenne départementale, tant pour l'ancien périmètre que le nouveau.

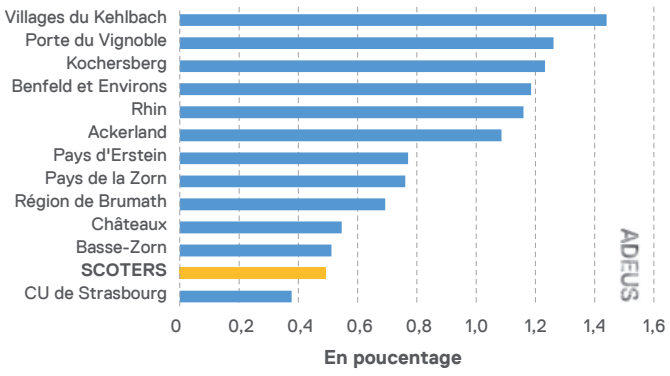
ÉVOLUTION ANNUELLE MOYENNE DE LA POPULATION DANS LES EPCI DU BAS-RHIN (PÉRIMÈTRE AU 1ER JANVIER 2017) ENTRE 1999-2008 ET 2009-2014 - Source : INSEE – Recensements 2015



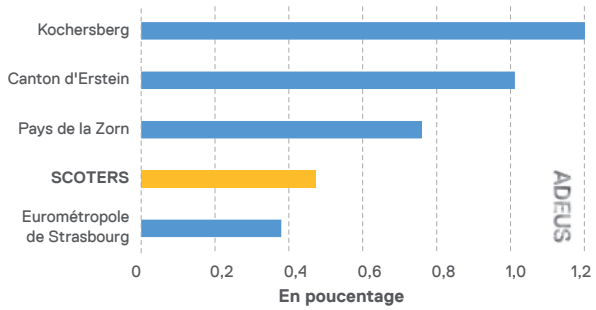
Note de lecture : les valeurs des aplats ne sont pas comparables. On notera le taux annuel moyen en Alsace qui est passé de 0.61 % entre 1999-2008 à 0.32 % entre 2009-2014.

VARIATION RELATIVE ANNUELLE MOYENNE DE LA POPULATION DU SCOTERS PAR INTERCOMMUNALITÉ ENTRE 1999 ET 2015 - Source : INSEE - Recensements

ANCIEN PÉRIMÈTRE DU SCOTERS



NOUVEAU PÉRIMÈTRE DU SCOTERS



La croissance démographique de l'Eurométropole est très proche de la moyenne du SCOTERS (effet de taille), mais toujours inférieure. Dans la nouvelle géographie du SCOTERS, **ce sont les Communautés de communes du Kochersberg et du Canton d'Erstein qui sont les plus dynamiques**, avec une croissance annuelle moyenne qui atteint et dépasse 1 % (soit le double du taux de croissance de l'Eurométropole).

Ces constats sont identiques à l'échelon des quatre niveaux de l'armature urbaine du SCOTERS. C'est-à-dire, que l'espace métropolitain, bien qu'en croissance, et porteur à lui seul de la moitié environ de l'augmentation de la population, n'est pas le plus dynamique en termes d'évolution relative. A l'exception de la dernière période 2010-2015, ce qui constitue une rupture par rapport aux évolutions passées. Les villages ont toujours eu une croissance démographique soutenue. Les communes considérées comme bourg-centre ont également connu une croissance démographique soutenue depuis 1999.

RÉPARTITION DE LA POPULATION DU SCOTERS PAR NIVEAU D'ARMATURE *(ANCIEN PÉRIMÈTRE DU SCOTERS)*

	1968	1975	1982	1990	1999	2006	2010	2015	Evolution brute 2015-1999
Espace métropolitain	327 422	346 753	353 458	362 604	379 818	392 822	391 976	401 308	21 490
Commune bien desservie	50 854	59 234	64 762	77 237	88 738	91 508	93 696	97 081	8 343
Bourg-centre	30 195	33 626	36 730	37 803	41 410	43 746	46 717	49 191	7 781
Village	41 404	46 543	50 957	55 524	62 179	67 539	70 226	71 427	9 248
SCOTERS	**449 875**	**486 156**	**505 907**	**533 168**	**572 145**	**595 615**	**602 615**	**619 007**	**46 862**

Source : INSEE – Recensements

Depuis le début de la décennie 2000, le rythme de croissance de la population s'est considérablement ralenti, de même que l'évolution du nombre de ménages. Qu'il s'agisse de l'ancien périmètre du SCOTERS ou de son périmètre actuel, la croissance annuelle moyenne est passée de 1,2 % entre 1999 et 2009 à 0,7 % entre 2009 et 2014, **soit un rythme quasiment réduit de moitié par rapport à la précédente période**.

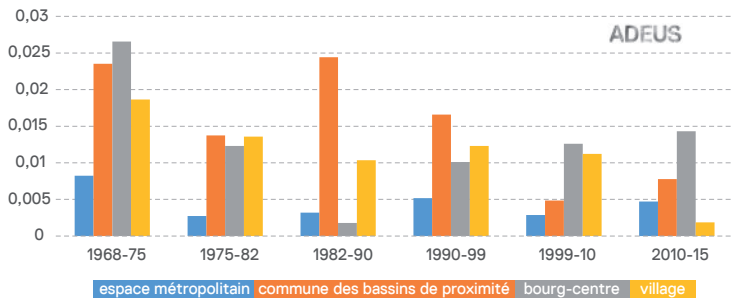
Une transformation des structures familiales

Le nombre de ménages a continué d'augmenter, mais moins rapidement qu'auparavant. Toutes les typologies de ménages ont évolué depuis 1999, avec de nettes inflexions entre 2009-2014 comparativement à la période du début des années 2000.

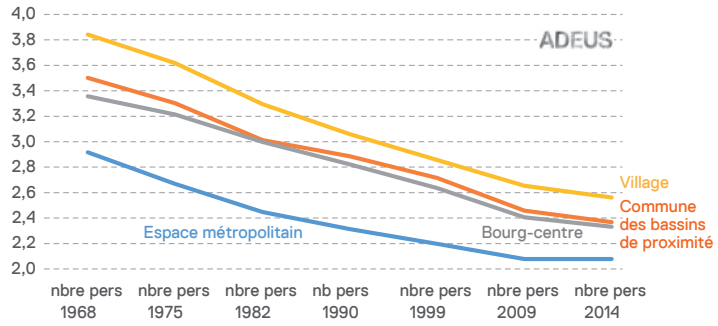
La taille des ménages n'a cessé de se réduire depuis l'après-guerre, de manière relativement linéaire.

Toutefois, l'évolution de la structure des ménages par niveau d'armature urbaine montre que si cette baisse demeure linéaire dans les villages (perte de 1,2 personnes par ménage), elle tend à ralentir dans les bourgs-centres et les communes des bassins de proximité, voire à se stabiliser au sein de l'Eurométropole.

CROISSANCE RELATIVE ANNUELLE MOYENNE DE LA POPULATION PAR NIVEAU D'ARMATURE AU SEIN DU SCOTERS
Source : INSEE - Recensements



ÉVOLUTION DE LA TAILLE DES MÉNAGES DANS LE SCOTERS PAR NIVEAU D'ARMATURE - Source : INSEE - Recensements



- En moyenne, **le nombre de ménages isolés** (composés d'une seule personne) a augmenté de 1,8 % dans le SCOTERS, avec cependant un très net ralentissement entre les deux périodes d'observation (2009 et 2014). De plus, leur part dans l'ensemble des ménages n'augmente quasiment plus et **plafonne à 37 %**.
- **Les couples sans enfant(s)** ont enregistré une baisse relative annuelle moyenne de 0,5 % sur l'ensemble de la période, mais plutôt une stabilisation au cours des années 2009-2014. En 2014, ils représentent **26 % de l'ensemble des ménages**, pour 32 % en 1999.
- **Les familles monoparentales** ont augmenté en moyenne de 2 % par an entre 1999 et 2014, avec également un ralentissement de la hausse. Leur part, dans l'ensemble des ménages, a aussi **stoppé sa progression** à 9 %.

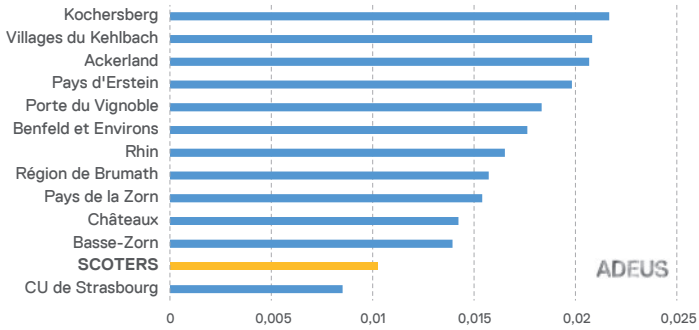
La crise financière et économique de 2008 n'est peut-être pas étrangère aux évolutions constatées. En effet, avec les nombreuses destructions d'emplois, de nombreux ménages ont traversé une période d'incertitudes sur leur avenir qui a pu se traduire, pour certains, par un ajournement de leurs projets (de fécondité, de décohabitation ou de divorces par exemple).

Dès lors, la question est celle de l'impact éventuel des évolutions des structures des ménages sur la production de logements, si cette tendance au ralentissement de la croissance se prolonge, ou si à l'inverse, avec une amélioration annoncée du climat économique, nous assisterons à une reprise de la natalité ou encore des phénomènes de décohabitation.

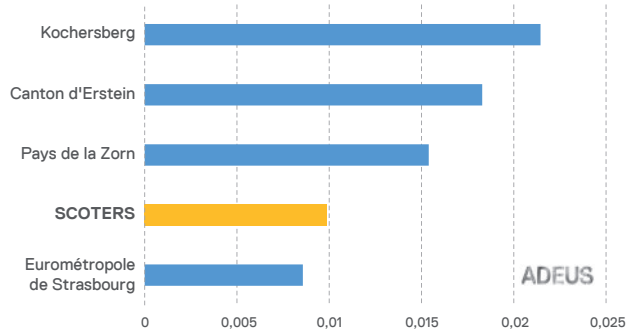
La composition des ménages est un facteur clé pour la projection des besoins en logements d'un projet de territoire. Les incidences constatées dans ce bilan sont autant de facteurs qui réinterrogent le projet du SCOTERS, tel qu'il fut élaboré au début des années 2000, dans un contexte de croissance démographique plus dynamique que celui d'aujourd'hui.

ÉVOLUTION RELATIVE ANNUELLE MOYENNE DU NOMBRE DE MÉNAGES DANS LE SCOTERS- Source : INSEE - Recensements

ANCIEN PÉRIMÈTRE DU SCOTERS

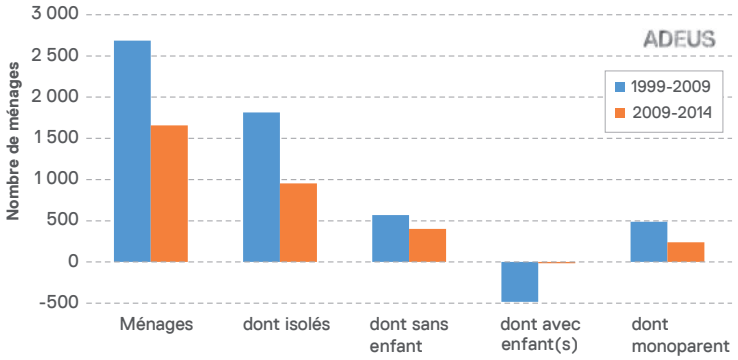


NOUVEAU PÉRIMÈTRE DU SCOTERS



EVOLUTION ANNUELLE MOYENNE DU NOMBRE DE MÉNAGES SELON LEUR STRUCTURE - *NOUVEAU PÉRIMÈTRE DU SCOTERS*

Source : INSEE - Recensements



Développer un habitat diversifié répondant aux besoins de la population

La diversification de l'offre de logements, tant dans sa forme (individuel ou collectif) que sa typologie participe à l'attractivité du territoire et à sa capacité à maintenir un dynamisme démographique.

Quel que soit le périmètre retenu du SCOTERS (ancien ou actuel), la production de logements a connu une inversion de situation dans sa répartition territoriale au sein du département du Bas-Rhin. En effet, sous l'impulsion de la dynamique dans la CUS puis l'Eurométropole, le SCOTERS concentre depuis 2010 la majorité des logements produits dans le Bas-Rhin.

Lors de l'approbation du SCOTERS, le territoire comptait 258 000 logements, soit 57 % de l'offre du département. Afin de répondre aux besoins et de favoriser la réalisation des objectifs démographiques, le choix a été fait d'un scénario tendanciel de développement du parc. Le SCOTERS a estimé les besoins à 4 000 logements par an, répartis spatialement entre Strasbourg (900 logements par an), le reste de la CUS à l'époque (1 800 logements par an) et les autres intercommunalités (1 300 logements par an).

Une reprise marquée de la construction neuve dans l'Eurométropole

En 2014, dans son ancien périmètre, le SCOTERS comptait 299 979 logements, soit 48 % du parc départemental. La même année, dans son nouveau périmètre, il comptait 281 567 logements, soit 44 % du parc du Bas-Rhin.

RÉPARTITION DES LOGEMENTS BAS-RHINOIS PAR SCoT *(ANCIENS PÉRIMÈTRES DES SCoT)*

	1968	1975	1982	1990	1999	2009	2014	Evolution 1999-2014
SCOTERS	**147 752**	**176 351**	**199 951**	**225 536**	**258 036**	**286 034**	**299 979**	**41 943**
SCoTAN	34 351	38 894	44 499	49 892	57 204	66 276	69 903	12 699
PETR Sélestat Alsace Centrale	16 551	17 796	19 608	21 074	24 282	29 572	31 652	7 370
Région de Saverne	17 070	18 907	21 555	23 424	25 621	29 919	31 395	5 774
Piémont des Vosges	13 584	15 637	17 840	19 813	23 027	26 999	29 042	6 015
Bruche	15 450	17 008	19 334	20 757	23 888	27 386	28 840	4 952
Bande Rhénane Nord	10 572	12 330	14 175	15 587	18 730	22 999	24 482	5 752
Alsace Bossue	10 500	11 454	12 685	13 577	14 558	16 299	16 948	2 390
Bas-Rhin	**265 830**	**308 377**	**349 647**	**389 660**	**445 346**	**505 484**	**532 241**	**86 895**

Source : INSEE – Recensements

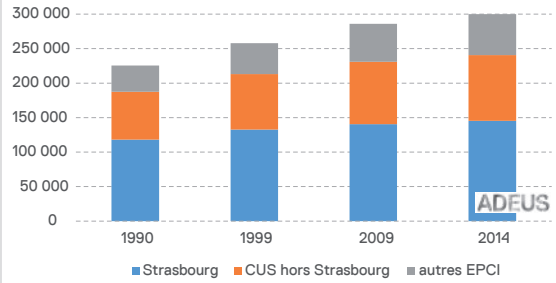
Ces 299 979 logements constituent un accroissement de 41 943 unités par rapport à 1999, c'est-à-dire, en moyenne annuelle de 2 796 unités. **Soit près de la moitié (48 %) de l'accroissement du parc départemental.**

Dans son nouveau périmètre, suite au départ de trois intercommunalités vers d'autres SCoT bas-rhinois, l'INSEE dénombre 281 567 logements dans le SCOTERS, soit en moyenne annuelle 2 520 logements supplémentaires par rapport à 1999 (44 % de l'accroissement du parc départemental).

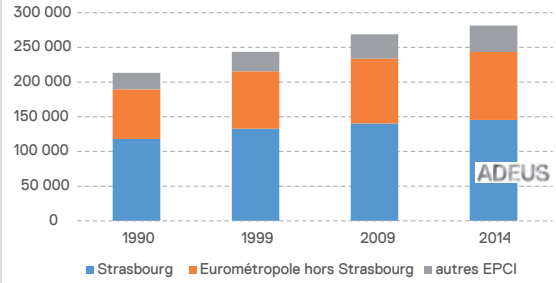
Au sein du SCOTERS, la répartition du parc existant indique un recul du poids de Strasbourg entre 1999 et 2014 (de 51 % à 48 %), une relative stabilité des communes de la CUS/Eurométropole hors Strasbourg (de 31 % à 32 %), et à l'inverse, une augmentation du poids des autres intercommunalités (de 17 % à 20 %).

ÉVOLUTION DU PARC DANS LE SCOTERS
Source : INSEE - RP

ANCIEN PÉRIMÈTRE DU SCOTERS



NOUVEAU PÉRIMÈTRE DU SCOTERS



De 1990 à 2014, le nombre de logements neufs a ainsi poursuivi sa croissance, mais sa répartition a varié dans le temps. Au sein du SCOTERS, l'Eurométropole et la Ville de Strasbourg continuent d'être les territoires les plus dynamiques dans la production de logements neufs, alors que l'on assiste, en parallèle, à un ralentissement de la construction neuve dans les autres intercommunalités.

Au cours de la dernière période intercensitaire (2009-2014), la Ville de Strasbourg a porté à elle seule **plus du tiers des logements supplémentaires** dans le SCOTERS. En comptant la CUS ou l'Eurométropole, cette proportion dépasse les deux tiers.

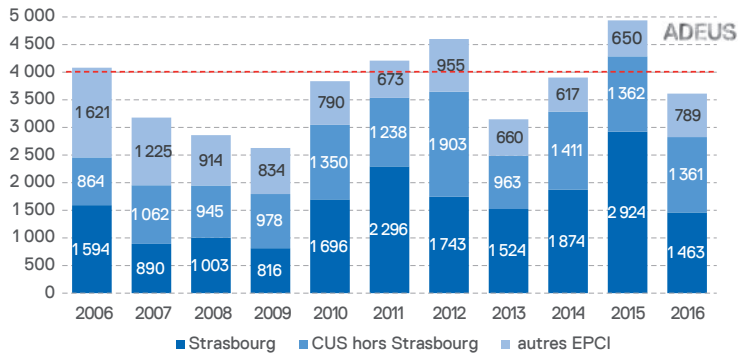
Les chiffres de la production de logements neufs confirment la bonne tenue de la construction neuve, particulièrement à partir de 2010, sous l'impulsion de la reprise dans la CUS/ Eurométropole.

Un objectif de production de 4 000 logements annuels régulièrement atteint

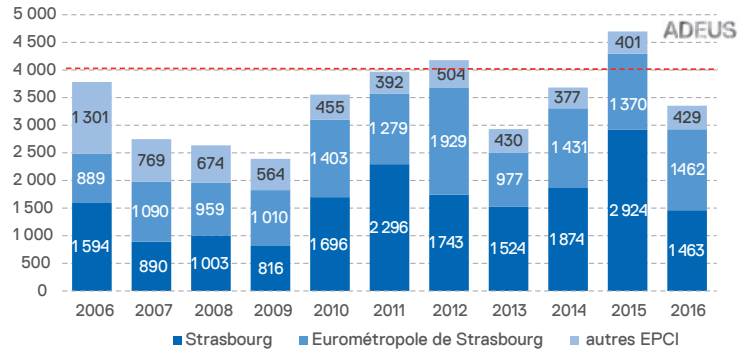
Pour l'ensemble de l'ancien périmètre du SCOTERS, **les objectifs quantitatifs annuels de production de logements sont remplis à 93 %** (3 726/4 000). C'est à Strasbourg qu'ils ont été largement dépassés (180 % soit 1 620/900), tandis que dans le reste de l'Eurométropole et dans les autres EPCI du SCOTERS, les objectifs n'ont été remplis qu'à 68 % (respectivement 1 222/1 800 et 884/1 300). Les objectifs annuels de production de logements dans le SCOTERS ont quasi été atteints sur l'ensemble de la période 2006-2016, et tout particulièrement avec un regain de construction au cours de la période 2011-2016.

ÉVOLUTION DE LA PRODUCTION DE LOGEMENTS NEUFS DANS LE SCOTERS
Source : DREAL Grand Est/SIS/SITADEL-SITADEL2-MEEDDM/SOeS

ANCIEN PÉRIMÈTRE DU SCOTERS



NOUVEAU PÉRIMÈTRE DU SCOTERS



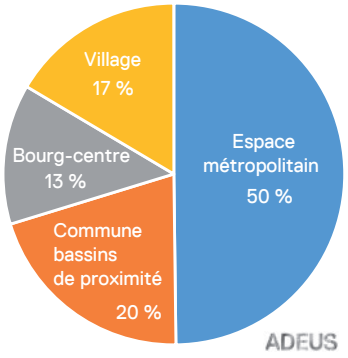
Une répartition de la construction neuve en décalage du projet de territoire

Outre la répartition de l'offre neuve entre ces différents échelons géographiques, le Document d'Objectifs et d'Orientations (DOO) vise à répartir l'offre neuve en fonction de l'armature urbaine, afin de la développer en priorité dans les niveaux les plus élevés.

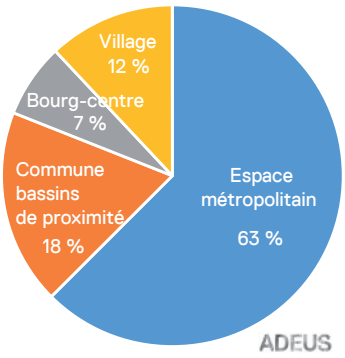
RÉPARTITION DE LA PRODUCTION DE LOGEMENTS NEUFS PAR NIVEAU D'ARMATURE DANS LE SCOTERS

ENTRE 1997-2006

ANCIEN PÉRIMÈTRE DU SCOTERS



ENTRE 2007-2016



Source : DREAL Grand Est/SIS/SITADEL-SITADEL2-MEEDDM/SOeS

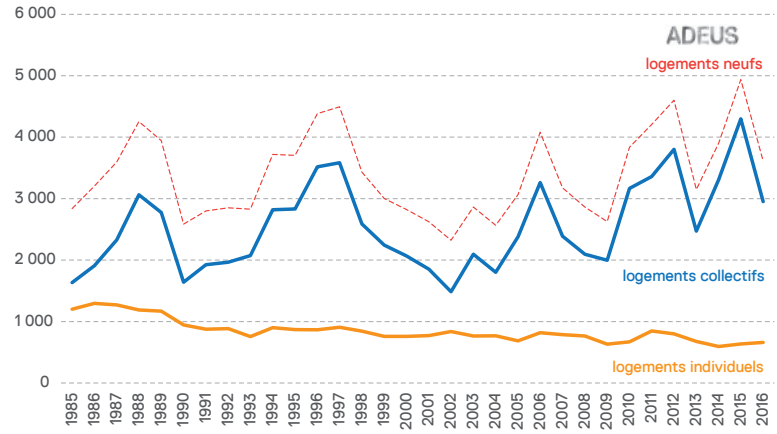
Tel que l'indique le second graphique ci-dessus, les niveaux supérieurs de l'armature urbaine sont effectivement renforcés, puisqu'ils concentrent près des trois quarts de l'offre neuve de logements au cours de la période 2007-2016.

⊙ Diversifier l'offre pour répondre aux besoins de l'ensemble de la population

La diversification de l'offre en logements passe également par la nature des produits mis sur le marché. Ainsi, notamment du fait de la reprise de la construction neuve à Strasbourg, le collectif se renforce très nettement, tandis que l'individuel poursuit sa lente décroissance, comme l'illustrent les courbes ci-contre.

Cette moyenne à l'échelle du SCOTERS masque évidemment quelques disparités en fonction du niveau d'armature. Ainsi, plus on s'éloigne de l'espace métropolitain, plus l'individuel devient important dans la production de logements, et inversement.

PRODUCTION ANNUELLE MOYENNE DE LOGEMENTS NEUFS DANS LE SCOTERS

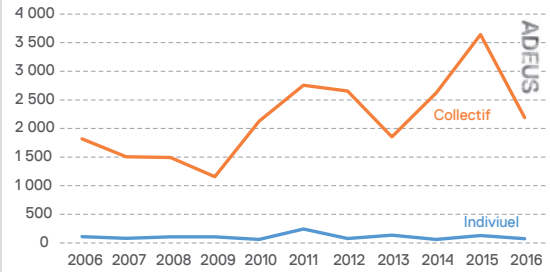


	Ancien périmètre			Nouveau périmètre		
	2006-2016	2006-2010	2006-2016	2006-2016	2006-2010	2006-2016
Logements ordinaires	**3 726**	**3 316**	**4 068**	**6 325**	**3 023**	**3 801**
dont maisons	*717*	*734*	*702*	*3 447*	*584*	*558*
dont appartements	*3 009*	*2 582*	*3 366*	*2 878*	*2 439*	*3 243*

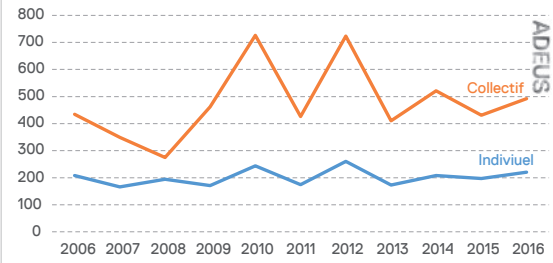
Source : DREAL Grand Est/SIS SITADEL-SITADEL2-MEEEDDM/SOeS

TYPES DE LOGEMENTS COMMENCÉS SELON LE NIVEAU D'ARMATURE URBAINE ENTRE 2006 ET 2016
ANCIEN PÉRIMÈTRE DU SCOTERS - Source : DREAL Grand Est/SIS/SITADEL-SITADEL2-MEEDDM/SOeS

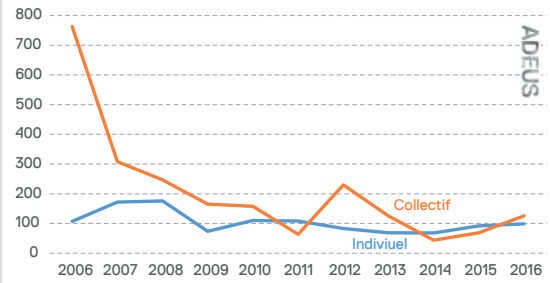
DANS L'ESPACE MÉTROPOLITAIN



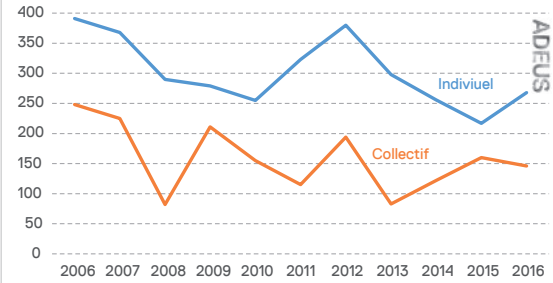
DANS LES COMMUNES BIEN DESSERVIES



DANS LES BOURGS-CENTRES



DANS LES VILLAGES

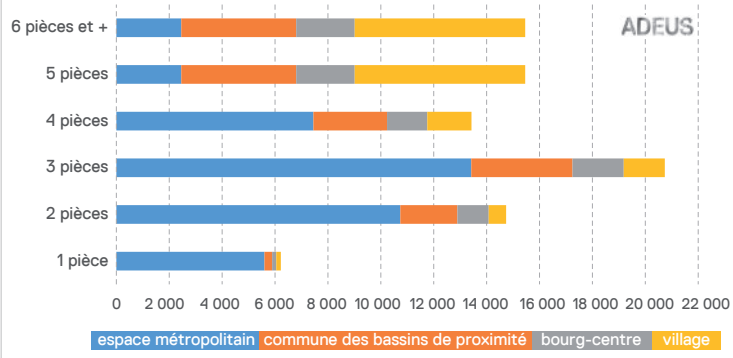


Une répartition de la construction neuve qui interroge la mixité des territoires

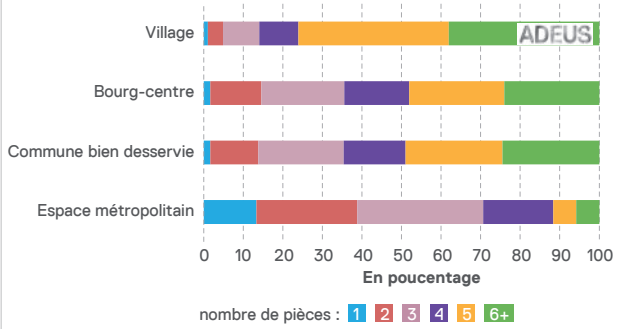
La « spécialisation » des typologies des logements produits sur les territoires a un impact direct sur la taille des logements. En effet, les collectifs produisent davantage de petits logements, tandis que l'individuel est plus propice à la production de grands logements.

Ainsi, l'espace métropolitain concentre 79 % des petits logements (1 et 2 pièces) construits dans le SCOTERS. A l'inverse, les villages accueillent les grands logements (42% des 5 pièces et plus).

NOMBRE DE LOGEMENTS NEUFS DANS LE SCOTERS SELON LEUR TYPOLOGIE ET LE NIVEAU D'ARMATURE - *ANCIEN PÉRIMÈTRE DU SCOTERS*
Source : DREAL Grand Est/SIS/SITADEL-SITADEL2-MEEDDM/SOeS



TYPOLOGIE DES LOGEMENTS NEUFS AUTORISÉS DE 1997 À 2016
ANCIEN PÉRIMÈTRE DU SCOTERS
Source : DREAL Grand Est/SIS/SITADEL-SITADEL2-MEEDDM/SOeS



Cette répartition moyenne de la production de logements neufs tend plutôt à conforter la typologie du parc de logements existant. Cela s'explique par plusieurs facteurs convergents :

- l'attrait renouvelé que représente l'Eurométropole dans la construction de logements, sous l'effet conjugué de la politique de l'habitat volontariste d'une part, et des avantages fiscaux liés aux zonages d'autre part ;
- les caractères différents des marchés immobiliers entre Strasbourg, les autres communes de l'Eurométropole et les autres EPCI au sein du SCOTERS, avec un marché d'investisseurs dans l'espace métropolitain, et un marché de propriétaires occupants en dehors ;
- l'attrait d'une partie de la population pour des maisons individuelles avec un terrain en accession à la propriété, pour que les enfants puissent disposer d'espaces de loisirs.

La typologie des logements proposés sur le marché influe de fait la structure des ménages. C'est notamment pour cette raison que **le déficit de couples avec enfant(s) se fait davantage ressentir dans l'espace métropolitain que dans les villages**. Inversement, les niveaux de prix du marché excluent également de l'accession à la propriété, et même de la location, une partie des ménages qui souhaitent pourtant bénéficier de grands logements. Par ailleurs, **l'accroissement du nombre de familles monoparentales et de personnes isolées justifie aussi le développement d'une offre de logements de petite taille**. Ce sont ainsi non seulement les questions de répartition de la production de logements en fonction du niveau d'armature et de typologie qui sont posées, mais aussi celles des liens entre les différents territoires qui composent le SCOTERS.

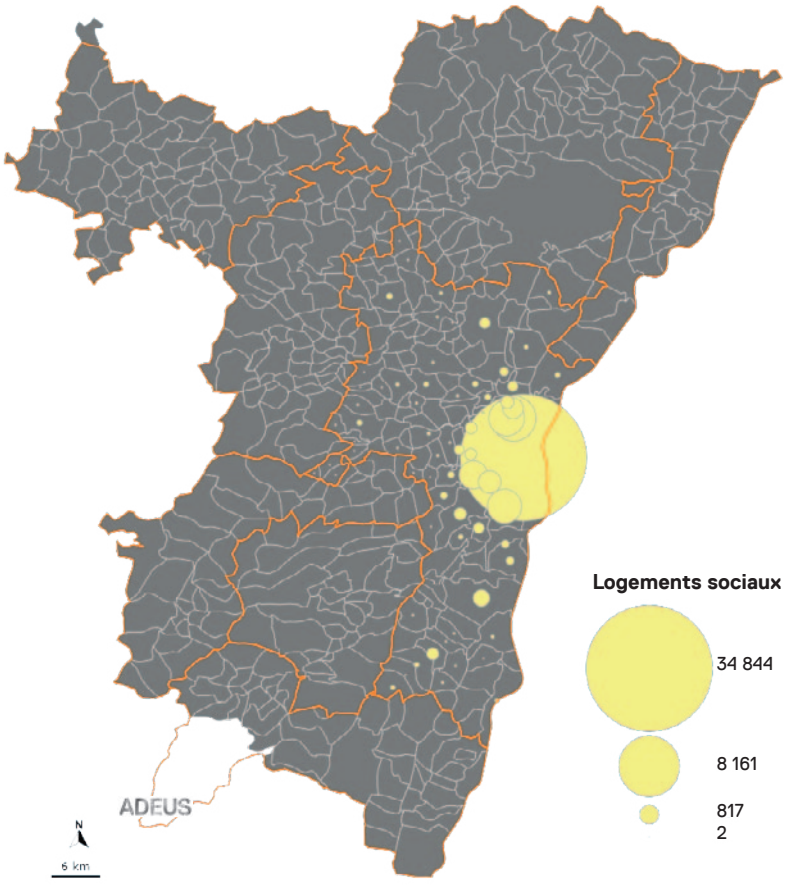
Logement aidé : des objectifs atteints pour les volumes, mais une offre qui demeure concentrée sur l'Eurométropole

Concernant le parc locatif social, il se compose au 1er janvier 2017 de 63 819 logements dans le département du Bas-Rhin, dont 51 837 dans le SCOTERS, soit 81% du parc total. Au sein du SCOTERS, l'Eurométropole de Strasbourg concentre 50 195 logements locatifs sociaux (97%).

Près de 60 % des logements locatifs sociaux sont des logements de taille intermédiaire (3 et 4 pièces), étant en cela assez conforme au reste du parc. En effet, les grands logements (5 pièces et +) représentent moins de 10 % de l'ensemble.

Entre 2005 et 2015, **près de 8 000 nouveaux logements locatifs sociaux ont été achevés**. L'objectif annuel de production de 800 logements sociaux supplémentaires, visé par le SCoT, est donc atteint. **En revanche, la production s'est développée aux trois quarts dans l'espace métropolitain**. De ce fait, l'espace métropolitain, qui concentre déjà l'essentiel du stock de logements locatifs sociaux, renforce davantage sa position, même si les autres niveaux de l'armature urbaine tentent de développer une offre sociale. Cet offre, développée dans les bourgs-centre, explique en partie leur dynamisme démographique par rapport à d'autres échelons de l'armature urbaine et permet aux jeunes ménages de trouver une offre d'habitat adaptée, sans quitter les bourgs-centre ou les villages.

RÉPARTITION DU PARC LOCATIF SOCIAL DANS LE SCOTERS EN 2017
Source : RLS-DREAL-2018



DÉMOGRAPHIE ET HABITAT

Éléments pour la conclusion

Le premier bilan à six ans du SCOTERS remonte à 2012. Après six années supplémentaires de mise en œuvre, des tendances de fond se dégagent, avec tout de même deux points majeurs à retenir :

- d'une part, la modification récente du périmètre du SCOTERS, liée aux départs de trois intercommunalités vers d'autres SCoT ;
- d'autre part, la survenue et l'installation de la crise financière et économique à partir du dernier trimestre 2008. Les données les plus récentes utilisées pour le bilan de 2012 ne permettaient que d'identifier les ruptures par rapport aux années précédentes.

⊙ Une croissance démographique moitié moindre que prévue

Lors de l'approbation du SCOTERS en 2006, la tendance à la croissance démographique continue depuis la fin des années 1960 était encore de mise, et c'est la raison pour laquelle les projections ont été établies sur la poursuite au même rythme des développements antérieurs.
Or, il s'avère que la croissance démographique a été environ deux fois moins élevée que prévue et que, de plus, le territoire est devenu déficitaire par le jeu des migrations. Pour autant, la population continue sa croissance, sous les effets conjugués du vieillissement de la population et d'un solde naturel encore positif.

⊙ Un territoire qui peine à conserver ses familles

Ces deux événements, auxquels s'ajoutent la poursuite de la diminution du nombre de couples avec enfant(s) et la forte augmentation du nombre de personnes isolées et de familles monoparentales expliquent la croissance du nombre de ménages ; ménages par ailleurs toujours plus petits, même si une inflexion est à relever.

L'objectif démographique est en passe d'être atteint, mais la question de la structure des ménages reste entière, dans une partie du territoire qui peine encore à garder ou à attirer les familles.

⊙ La concentration du logement neuf sur l'Eurométropole réinterroge les autres territoires

La reprise marquée de la construction neuve dans les métropoles françaises est un phénomène de fond (métropolisation des territoires européens), qui dépasse très largement le cadre des SCoT.

La croissance du parc de logements au sein du SCOTERS s'est poursuivie à un rythme important, notamment du fait d'une reprise du développement de l'offre neuve au sein de la CUS/Eurométropole. Pour autant, si les résultats sont encourageants en termes quantitatifs, **la problématique de la diversification du parc de logements reste entière**, afin de répondre au mieux à la fois aux aspirations des ménages, à leurs besoins et à leurs moyens.

Ces résultats ne contredisent pas les orientations du SCOTERS et notamment ses objectifs de développement et l'armature urbaine. Si en 2012, l'on pouvait affirmer que « certains objectifs peinent encore à être atteints, notamment concernant le rôle de chaque niveau de l'armature urbaine dans la production de logements neufs », force est de constater que cette mise en garde n'est plus d'actualité en 2018. Cela s'explique par la conjonction de plusieurs facteurs qui se cumulent, avec la reprise de la production de logements dans la CUS/Eurométropole liée à une politique de l'habitat volontariste adoptée dès 2009 et reprise dans le nouveau PLU intercommunal approuvé en 2016, dans un contexte de forte baisse générale de la production de logements dans l'ensemble du pays, la mise en œuvre des zonages auxquels sont attachés des avantages fiscaux[1], qui bénéficient aux territoires les plus dynamiques et, plus globalement, le phénomène de métropolisation.

Des pistes pour l'évolution du SCOTERS

- **Le phénomène de métropolisation** peut laisser penser à un développement à deux vitesses avec, d'un côté les territoires « inclus », qui bénéficient du développement et les autres territoires, laissés en marge de ce développement. C'est la raison pour laquelle **les liens entre ces différents espaces méritent d'être renforcés**, les uns ayant besoin des autres, dans des rôles qui leurs sont respectivement assignés.
- **Renforcer le portage et la mise en œuvre des objectifs de production de logements à l'échelle des bassins de vie**, en matière de création de logements sociaux autant qu'en termes de développement qualitatif de l'offre (statuts des logements, objectifs de développement selon la typologie au regard des besoins, etc). Il conviendrait, notamment, d'analyser plus finement les bourg-centres et leurs bassins de vie, échelon intermédiaire qui regroupe des parcs de logements et des services très hétérogènes mais qui s'illustrent comme l'échellon le plus dynamique sur le plan démographique.
- **Accompagner le développement des villages** afin que leur production de logements s'inscrive dans la logique du SCOTERS, en complémentarité avec les bourgs-centres et en priorisant le renouvellement urbain et en lien avec le développement des équipements et services (notamment liés à l'enfance et la petite enfance, etc.).
- **Renforcer les aspects qualitatifs de l'urbanisation** *(liaisons douces, matériaux durables, gestion des eaux pluviales, sobriété énergétique des bâtiments, etc.).*

1. Zonage PINEL notamment.

LE TGV ET LA CATHÉDRALE DE STRASBOURG

Organiser le territoire autour des transports en commun

L'esprit du SCOTERS

Le SCOTERS cherche à optimiser le réseau de transports en commun (TC) et ainsi pérenniser les investissements lourds des collectivités en y adossant le développement du territoire pour lequel, chaque commune a son propre rôle.

Les communes considérées comme bien desservies par les TC ou les équipements et services, ou ayant vocation à l'être, sont les lieux privilégiés de la production de logements. Elles doivent rechercher une densité et une diversité des logements et favoriser le renouvellement urbain et l'optimisation du foncier. Les déplacements en TC vers ces communes pourront alors être optimisés, afin de limiter également l'usage de la voiture sur les trajets où les TC peuvent être concurrentiels.

Les villages produisent du logement à la hauteur des besoins de leurs habitants. Le renouvellement urbain doit être privilégié et l'extension des surfaces à urbaniser doit être limitée et définie au regard de la taille de la commune.

Le SCOTERS vise ainsi la limitation de l'étalement urbain et celle de la congestion des voies de circulation.

Rappel des objectifs du SCOTERS

- assurer la cohérence entre l'urbanisation et la desserte en transports collectifs ;
- limiter l'usage de la voiture pour les déplacements domicile-travail ;
- organiser la desserte de tous les pôles urbains par les transports en commun ;
- mailler le réseau et favoriser l'intermodalité ;
- favoriser les grands projets d'équipement et de services nécessaires à la mise en œuvre du schéma.

MÉTHODE

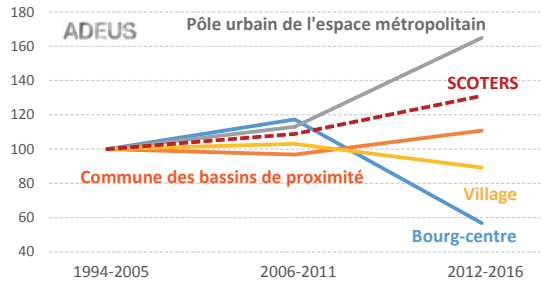
La présente évaluation est majoritairement réalisée à partir des données issues du fichier des mobilités professionnelles du recensement de la population. Ces données courent jusqu'en 2014, dernière année disponible pour les fichiers détail du recensement. 2016 est le dernier millésime disponible lors du traitement des indicateurs du bilan, au 1er janvier 2018.

Assurer la cohérence entre l'urbanisation et la desserte en transports collectifs

Le principe de cet objectif se base sur la notion de proximité entre les espaces urbains et leur développement en lien avec l'offre de transport collectif, partant du constat[1] que si la proximité ne présage pas de l'utilisation des transports collectifs, elle en favorise l'usage.

ÉVOLUTION DE LA CONSTRUCTION EN RYTHME ANNUEL (ANNÉE MOYENNE 1994-2005 = 100)

Source : DREAL Grand Est/SIS SITADEL-SITADEL2-MEEEDDM/SOeS



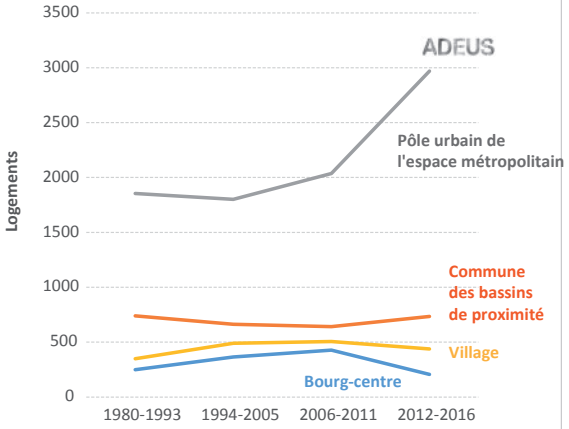
Du point de vue des dessertes en transports collectifs, seuls les villages ne sont pas directement liés à une offre structurante. De fait, l'évaluation d'une croissance plus marquée de l'offre de logements à proximité d'une offre de transport en commun structurante doit se faire sur l'ensemble des groupes de communes concernées. Ces trois groupes, pôles urbains de l'espace métropolitain, bourgs-centres et communes des bassins de proximité ont connu des destins très contrastés du point de vue de l'évolution de la création de logements neufs, même si au total, et par rapport à la période 1994-2005, la production annuelle a crû de 9 % sur la période 2006-2011 puis de 20 % sur la période 2012-2016.

Concernant les pôles urbains de l'espace métropolitain, la croissance de l'offre, déjà importante pour la première période d'évaluation, a été extrêmement forte sur la seconde période. Pour les secteurs hors de l'espace métropolitain, les communes des bassins de proximité ont connu un léger recul de la production annuelle, suivi d'une augmentation sensible, mais toutefois bien moins forte que pour les pôles urbains de l'espace métropolitain.

Les bourgs-centres sont en net recul de production depuis 2011, après une progression entre 1994 et 2010. Cette tendance s'explique en partie par la réalisation de grandes opérations de logements (réhabilitation de la manufacture à Erstein par exemple, opérations de petits collectifs à Marlenheim, ...), suivie d'un cycle de commercialisation et de stabilisation de l'offre en logements neufs.

CRÉATION ANNUELLE MOYENNE DE LOGEMENTS SELON LE NIVEAU DE DESSERTE

Source : DREAL Grand Est/SIS SITADEL-SITADEL2-MEEEDDM/SOeS



Au total, pour les communes des bassins de proximité par des transports structurants (ou ayant vocation à l'être) hors de l'espace métropolitain, les hausses et baisses respectives se sont compensées et **le rythme de production est resté globalement stable** sur la période 2006-2011 et 2012-2016.

De fait, l'objectif de privilégier le développement des communes bénéficiant d'une bonne desserte en transport collectif a été atteint dans l'espace métropolitain. Dans les autres échelons de l'armature urbaine, la distribution de la construction de logements neufs entre communes desservies et communes non desservies n'a pas évolué de manière fondamentale.

En revanche, si l'on considère les évolutions récentes, les communes des bassins de proximité (ou communes bien desservies) ont connu une dynamique positive alors que les villages ont connu une légère diminution.

1. Enquête ménages, ADEUS 2009.

Limiter l'usage de la voiture pour les déplacements domicile-travail

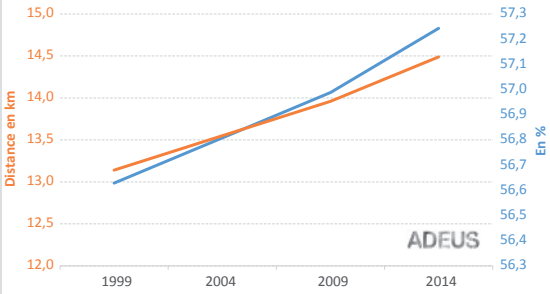
Plus généralement, cet objectif interroge la notion de sobriété énergétique et celle de proximité. En effet, si le fait de substituer à la voiture les transports collectifs comme mode de déplacement, cela constitue une avancée importante en matière de consommation énergétique, elle ne représente néanmoins qu'une étape, car quel que soit le mode de déplacement, plus la distance sera courte, plus le besoin en énergie sera réduit.

⊙ Evolution des distances de déplacement

L'analyse de l'évolution de la part des actifs du SCOTERS montre que ces derniers sont toujours plus nombreux (courbe bleue) à quitter leur commune de résidence pour travailler dans une autre commune. Et la distance moyenne qu'ils parcourent au quotidien entre leur domicile et leur lieu de travail (courbe orange) s'allonge également.

ÉVOLUTION DE LA PART DES ACTIFS TRAVAILLANT HORS DE LEUR COMMUNE DE RÉSIDENCE ET ÉVOLUTION DES KM PARCOURUS

Source INSEE RGP mobilités professionnelles 2009 - 2014

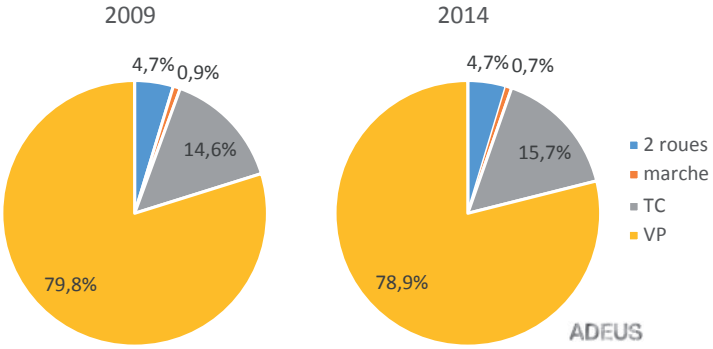


Si le constat peut paraître négatif vis-à-vis des objectifs du SCOTERS, on notera que l'accroissement de la part des actifs sortant de leur commune est moindre que lors des décennies précédentes (+0,2 % contre 1 % entre 1999 et 2009). L'accroissement des distances est en revanche plus préoccupant **car il témoigne de la difficulté, pour nombre de ménages, de concilier dans une proximité relative à leur lieu de travail, leurs aspirations en termes de logement**. Ce phénomène n'est pas propre au SCOTERS et se constate au niveau national, dans l'évolution des modes de vie. Il est cependant marqué en Alsace, région de superficie réduite, densément peuplée et bien maillée tant du point de vue routier, qu'en transports collectifs.

⊙ Evolution de l'usage des modes de déplacements pour les déplacements domicile-travail

Cette question est au cœur des objectifs du SCOTERS en matière de mobilité et repose très largement sur l'objectif d'intensification du développement des communes des bassins de vie.

A l'échelle du SCOTERS, les données[2] indiquent **une diminution de l'usage de la voiture dans les déplacements entre communes**. Cette évolution est particulièrement intéressante dans la mesure où les analyses antérieures indiquaient, lors de l'évaluation du SCoT en 2012, une poursuite de la croissance de l'usage de la voiture. **Cette évolution à la baisse se fait quasi exclusivement au profit des transports collectifs**.



Source INSEE RGP mobilités professionnelles 2009 - 2014

Cette baisse, bien que faible, revêt néanmoins un caractère inédit et remarquable dans la mesure où l'usage de la voiture n'a cessé de croître depuis sa démocratisation dans les années 50.

⊙ Evolution de l'usage des modes de déplacements dans les déplacements domicile-travail selon l'armature urbaine

Pour se rendre compte de l'impact des orientations du SCOTERS, notamment en matière de localisation du développement de l'offre de logements, il convient de regarder plus précisément les usages en fonction de l'offre disponible ou non.

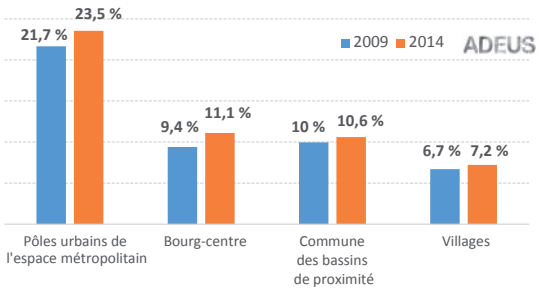
Pour tous les niveaux de l'armature urbaine, on constate entre 2009 et 2014, un accroissement de l'usage des transports collectifs dans les déplacements domicile-travail. **Le SCOTERS a donc offert un cadre propice à un**

2. Ces analyses se basent sur les données des recensements INSEE de 2009 et 2014. Les données des recensements précédents reposant sur une méthode de collecte différente, leurs résultats ne sont pas comparables.

développement de l'usage de modes alternatifs à la voiture. Dans la hiérarchie des évolutions, ce sont les communes **des pôles urbains de l'espace métropolitain** dont la croissance de la part des transports collectifs est la plus importante. Pour ces communes, ces évolutions sont cohérentes avec la mise en place de la tarification solidaire sur le réseau de la CTS à partir de 2010, mais également avec la poursuite de la politique de stationnement et notamment l'extension du périmètre de stationnement payant.

ÉVOLUTION DES PARTS MODALES DES TRANSPORTS EN COMMUN SELON LE LIEU DE RÉSIDENCE ENTRE 2009 ET 2014

Source INSEE RGP mobilités professionnelles 2009 - 2014



Le second groupe est composé des bourgs-centres et des villages qui, relativement à leur part en 2009, ont connu des dynamiques de croissance des usagers des transports collectifs les plus marquées. Enfin, viennent les communes des bassins de proximité qui ont connu une évolution plus mesurée mais néanmoins favorable au profit des transports collectifs.

Contrairement à ce que l'on pourrait attendre, les usagers des transports collectifs ont progressé de manière plus significative dans les villages que dans les communes des bassins de proximité. L'hypothèse vient sans doute du rabattement des usagers habitant les villages vers les bourgs-centres, dont les niveaux de dessertes sont en moyenne plus élevés que les communes des bassins de proximité. Inversement, les résidents de ces communes de bassin de proximité privilégient la proximité lorsqu'ils prennent le train ou le bus. Cependant, l'offre étant moins attractive pour les gares de leur commune de résidence, ils restent plus nombreux à continuer à lui préférer la voiture.

Cette hypothèse, si elle nécessite d'être considérée avec mesure, met néanmoins en lumière le fait que ne pas résider dans une commune directement desservie par les transports collectifs ne constitue pas un frein à l'usage des transports collectifs. Ce faisant, elle invite à considérer avec plus d'attention la question du rabattement, de l'accès aux gares des bourgs-centres ou les gares particulièrement bien desservies depuis le reste du territoire.

PART DES TRANSPORTS COLLECTIFS SELON L'ORIGINE ET LA DESTINATION EN 2014 ET VARIATION PAR RAPPORT À 2009

	Pôle urbain de l'espace métropolitain	Bourg-centre	Commune des bassins de proximité	Village
Pôle urbain de l'espace métropolitain	26%	14%	13%	13%
Bourg-centre	20%	2%	3%	3%
Commune des bassins de proximité	15%	3%	2%	3%
Village	14%	1%	2%	1%

Source : INSEE RGP mobilités professionnelles 2009 - 2014

Le tableau ci-contre souligne que la part de l'usage des transports collectifs, selon les différents niveaux d'armature, est directement liée à la relation avec les pôles urbains de l'espace métropolitain. Sa lecture en creux témoigne de la difficulté à susciter un report vers les transports collectifs, là où la facilité d'usage de la voiture reste plus importante (stationnement non contraint, circulation fluide, etc).

S'affranchir de la voiture dans les déplacements quotidiens : entre théorie et pratiques

En permettant aux ménages de s'affranchir de la voiture pour accéder à des services essentiels du quotidien *(services alimentaires, services de santé primaires, écoles et lieux de divertissements et relations sociales : restaurants, bars, etc.)*, la vie dans la proximité représente un enjeu essentiel dans le contexte actuel ou en anticipation d'une crise énergétique.

Pourtant, si cette proximité apparaît comme un premier niveau de réponse aux aspirations des individus (accessibilité dite « quotidienne »), elle reste insuffisante. D'une part, car l'ensemble des territoires ne peut s'y inscrire (pour des questions de densité urbaine, entre autre) et, d'autre part, parce que toutes les activités ne peuvent y trouver leur place (activités contraignantes, spécialisations territoriales, équipements peu courants, etc.).

Note méthodologique

Les cartes d'analyse suivantes ont été construites sur le croisement de deux indicateurs, dans le but d'appréhender l'accessibilité des bassins de vie du SCOTERS et, par extension, de l'ensemble du Bas-Rhin. La première de ces cartes a été déformée par anamorphose pour rendre compte du poids de la population au regard de l'accessibilité en transports collectifs.

L'indice de connexité montre la capacité d'un réseau d'assurer la mise en relation des différents arrêts du territoire. La connexité est un indicateur de la cohésion d'un réseau et donc de la cohésion de l'espace qu'il dessert.

L'accessibilité se mesure couramment au regard du temps nécessaire pour accéder depuis un point donné à une polarité du territoire. Dans le cadre de l'accessibilité en transports collectifs, cette définition doit nécessairement être enrichie :

- d'une analyse « quantitative » de l'offre présente : localisation, caractéristiques, couverture ;
- d'une réflexion « qualitative » sur l'adéquation entre cette offre et les besoins et rythmes de vie des individus susceptibles de l'utiliser.

Pour mesurer l'accessibilité d'un territoire, la présence de cinq familles de services entre en jeu :

1. **Les équipements de culture/loisirs : médiathèque/bibliothèque, équipements de sports et loisirs.**
2. **Les services administratifs : pôle emploi, préfecture et sous-préfecture, assurance maladie.**
3. **Les services de santé : hôpital ou clinique.**
4. **Les équipements d'enseignement : collège et lycée.**
5. **Les services à la personne : banque, poste.**

Si la proximité apparaît comme l'une des variables clé d'un territoire résilient, elle ne peut toutefois à elle seule construire une métropole durable qui réponde pleinement aux aspirations de ses habitants. L'élaboration d'une métropole durable implique ainsi de proposer un fonctionnement qui dépasse la proximité et qui assure une « mise en réseau » performante, grâce à des dessertes et des connexions en transport efficace, qui, là encore, permettent de s'affranchir de la voiture.

L'accessibilité au sein du SCOTERS

L'indice de connexité du territoire du SCOTERS illustre la performance du réseau en rendant lisible articulation des territoires entre eux. Il ressort des analyses croisées entre indice de connexité et accessibilité que le SCOTERS est un territoire globalement très bien desservi : la grande majorité des habitants du SCOTERS a accès à tous les autres arrêts du territoire en moins d'une heure. Quelques secteurs plus difficiles d'accès demeurent tels que le nord de la CC du Pays de la Zorn ou de la CC du Kochersberg, ou encore le sud-est de la CC du Canton d'Erstein, le long du Rhin. Mais ils ne sont pas isolés pour autant, comme dans d'autres territoires ruraux français, puisqu'ils disposent de possibilités de rabattement sur des gares dans des bourgs-centres proches. Sur le SCOTERS, et sur le Bas-Rhin de manière générale, le fonctionnement des réseaux apparaît encore très concentrique, avec des difficultés de circulation au sein de la seconde couronne, sans avoir à passer par le centre de la métropole. La même problématique se pose pour les gares routières et réinterroge la localisation de celle de Strasbourg dans le secteur des Halles, très difficile d'accès en heure de pointe.

L'offre en transports en commun sur le SCOTERS repose sur deux types de réseaux de transports publics :

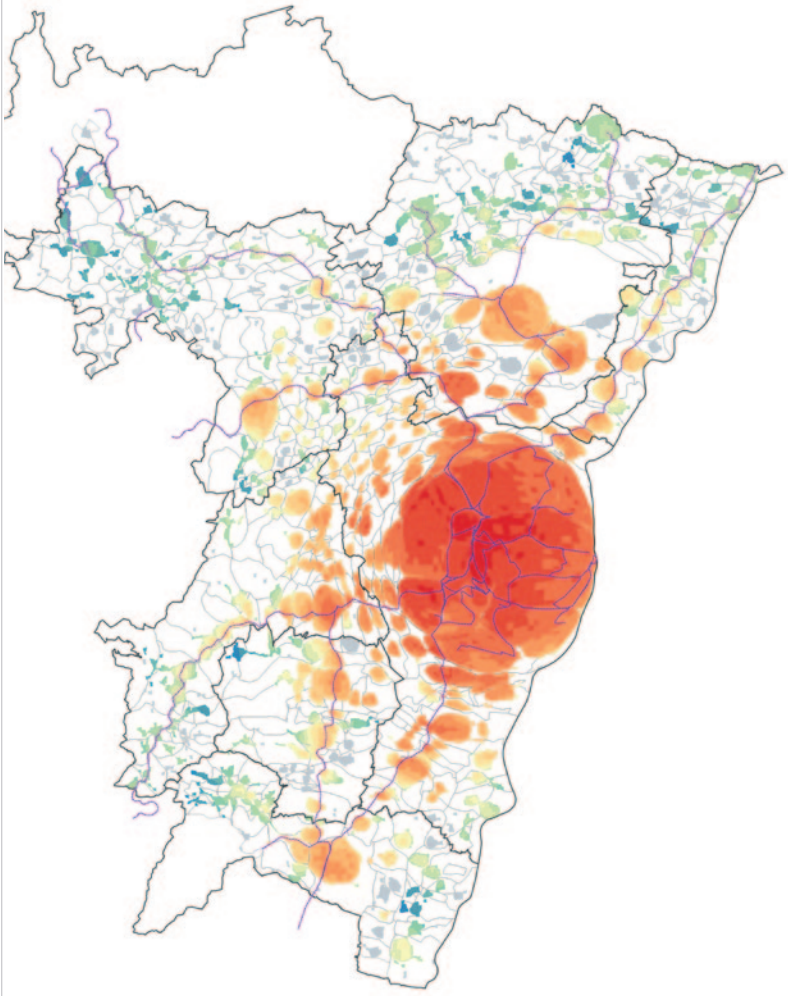
- le réseau « urbain » de l'Eurométropole de Strasbourg, qui permet principalement des déplacements en bus ou en tramway ;

- les réseaux « interurbains », Réseau 67 et TER Alsace, qui permettent principalement des déplacements en car ou en train. Bien que desservant un grand nombre de campagnes urbaines, ces réseaux restent fortement structurés vers les polarités du département (Strasbourg, Sélestat, Haguenau, Molsheim, Saverne principalement).

L'offre (en matière de fréquence de passages) est essentiellement concentrée sur Strasbourg, notamment du fait de la présence du réseau de tramway et du rôle de nœud central de l'agglomération strasbourgeoise pour les réseaux interurbains et ferrés. Par ailleurs, des axes structurants se dessinent nettement depuis Strasbourg, notamment le long de l'axe de la RD 468 vers Erstein. Le Kochersberg se révèle également assez régulièrement desservi (lignes bus du réseau 67).

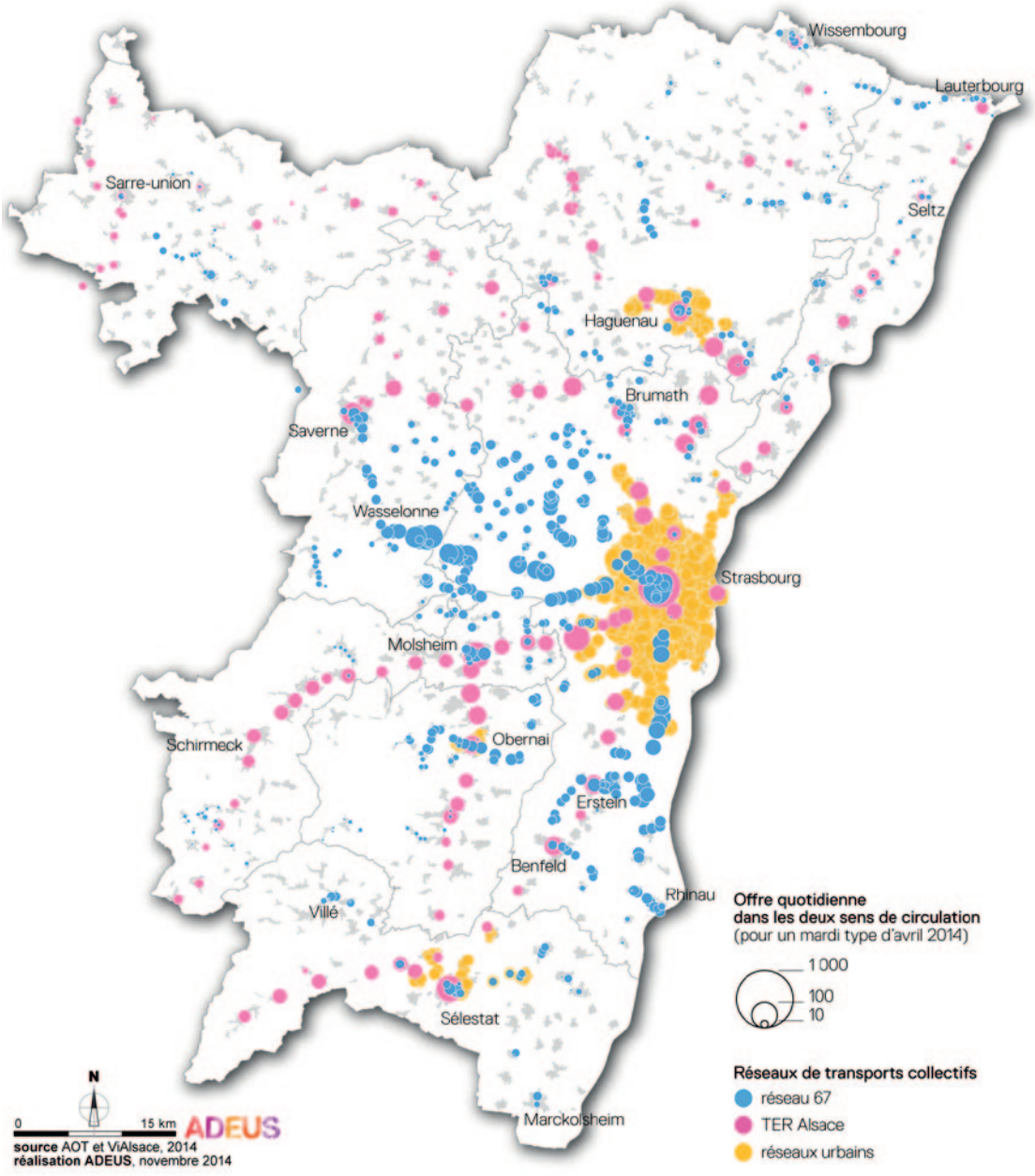
DIAGNOSTIC DES TEMPS D'ACCÈS DEPUIS LES BASSINS DE VIE CONSTITUTIFS DES SCoT BAS-RHINOIS.

Source : travaux sur le territoire connecté, ADEUS 2018, INSEE RGP 2009 – 2014, ODM ADEUS 2018



Cette carte par anamorphose montre le poids des populations dans le Bas-Rhin au regard de l'accessibilité entre communes, par les transports collectifs. Les territoires bien desservies apparaissent en gradiant de rouge. A l'inverse les territoires plus difficile d'accès apparaissent dans les tons verts, voire bleu pour les plus "isolés" du point de vue des transports collectifs.

ÉCHELLE BAS-RHIN ET ÉCHELLE CUS, DEUX SENS DE CIRCULATION



Il apparaît cependant que, malgré une desserte qui semble performante, la voiture reste le mode de déplacement privilégié dans le SCOTERS : **un trajet sur deux est effectué en voiture et un tiers des trajets inférieurs à 3 km est effectué en voiture**. Par ailleurs, dans le SCOTERS, le parc de véhicules augmente et le taux de motorisation des ménages, bien qu'il diminue sur des territoires comme l'Eurométropole, reste élevé : un ménage sur trois dispose d'au moins deux voitures (47,1 % n'en ont qu'une).

Ainsi, la dépendance à la voiture individuelle continue de s'accentuer, même pour les déplacements les plus courts. Ce fonctionnement territorial génère des impacts sociaux, économiques et environnementaux (vulnérabilité et précarité énergétique, pollutions diverses, etc.).

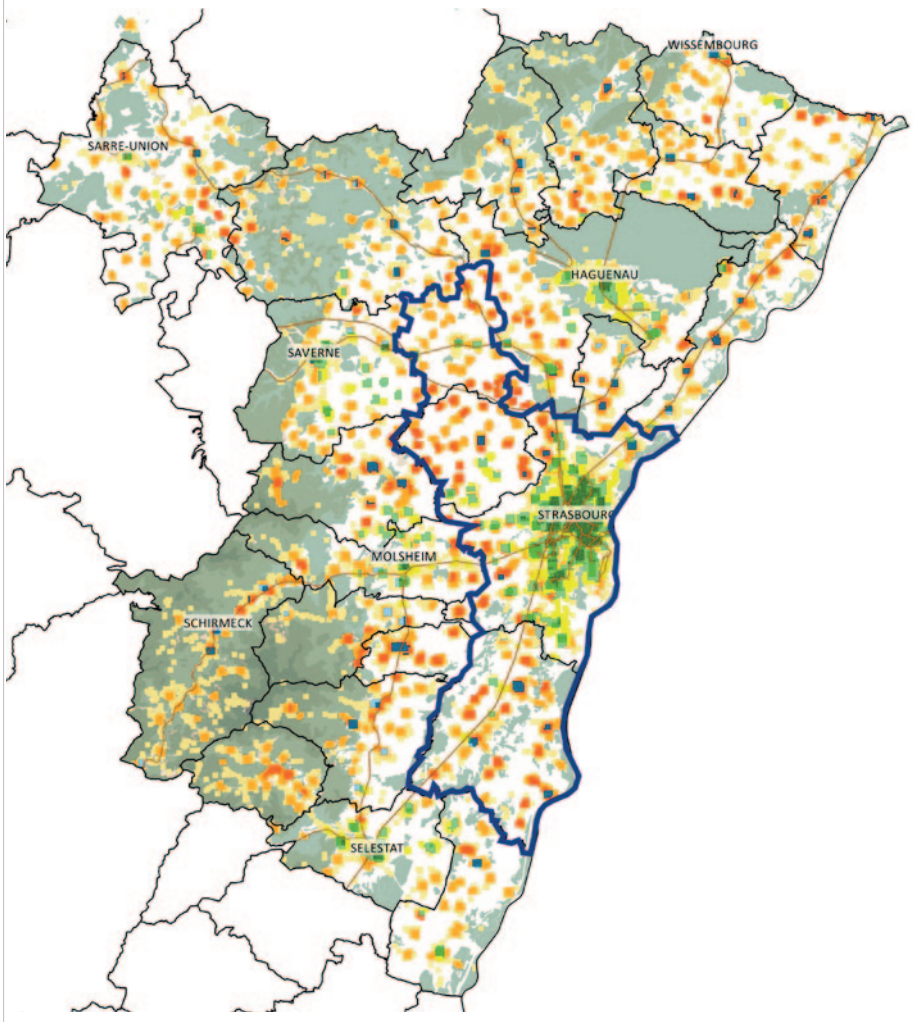
La connexité du réseau de transport constitue une condition nécessaire à l'accessibilité des lieux d'un territoire, mais ne saurait se limiter à la seule performance du réseau. Rien ne sert

pour un territoire de disposer d'une desserte performante si elle ne permet pas aux ménages qui y vivent de mener à bien leur programme d'activités de la journée, autrement dit, de se déplacer entre les différents lieux de vie (résidence, emploi, école, etc.). Ainsi, l'analyse de l'accessibilité aux cinq familles d'équipements et de services intermédiaires vient compléter l'analyse de l'offre. La carte ci-contre montre que le SCOTERS est un territoire globalement bien équipé et bien desservi.

L'analyse croisée entre accès aux services de proximité et services intermédiaires montre que 98 % des habitants du SCOTERS ont au moins une offre de service accessible autrement qu'en voiture, pour plus des ¾ d'entre eux à moins de 20 mn. Par ailleurs, ils sont 37 % à avoir accès à l'ensemble des services à moins de 500 m de leur domicile (soit environ 6-7 minutes de marche). Si l'Eurométropole de Strasbourg reste le principal pôle d'accessibilité du territoire du SCOTERS en permettant à 50 % de ses habitants d'avoir accès à l'ensemble des services "à portée de marche", tous les territoires du SCOTERS présentent un potentiel pour favoriser les déplacements dans la proximité et concourir à limiter l'usage de la voiture sur de petites distances. En effet, la voiture consomme 35 fois plus d'énergie que la marche à pied ou le vélo, en particulier avec un moteur « à froid » (= petites distances). Le développement des formes urbaines plus denses et plus compactes demeure une condition importante pour favoriser les mobilités douces dans une logique de proximité. On estime que les commerces « de base ou socle » (boulangerie par exemple) doivent s'appuyer sur un bassin de chalandise d'au moins 1 000 logements (soit environ 2 000 à 2 500 personnes) dans un périmètre relativement resserré (de l'ordre de 35 logements à l'hectare) pour fonctionner. Comme cette densité de clientèle est difficile à obtenir en dehors des bourgs ou des villes, il faut alors compter sur la dimension intercommunale ou sur le transit généré par une voirie structurante pour pérenniser ce type de commerces. Les territoires peuvent aussi développer des offres alternatives (infrastructures et qualité

TEMPS D'ACCÈS MOYEN (MARCHE ET TRANSPORTS COLLECTIFS) AU REGARD DE LA LOCALISATION DES SERVICES DE PROXIMITÉ ET DES SERVICES DES BASSINS DE VIE EN 2017

Source : travaux sur le territoire connecté, ADEUS 2018, INSEE RGP 2009 – 2014, ODM ADEUS 2018



des infrastructures : coulées vertes, voies dédiées, etc.) et repositionner la voiture à une « juste » place. Ils peuvent également favoriser la mixité des fonctions et les localiser sur le territoire, tout en veillant à ce que les déplacements induits soient compatibles avec les solutions de mobilité proposées.

Cependant, si les territoires qui ont accès à l'ensemble des cinq familles de services intermédiaires en plus de 30 mn se font rares, il reste néanmoins que ces territoires existent. **Le SCOTERS est inégalement accessible (autrement qu'en voiture…) lorsqu'il s'agit d'accéder aux services intermédiaires**.

Ce constat pose donc la question de l'organisation de rabattement de ces territoires vers les territoires desservis et vers les points d'arrêts (création de voies cyclables, organisation du stationnement lié à l'usage du TER, etc.).

Évolution des relations entre les territoires du SCOTERS et entre le SCOTERS et les autres territoires

Evolution des relations internes à la région strasbourgeoise

La poursuite de la diminution des migrations internes aux communes et internes aux intercommunalités semble marquer le pas sur les dernières années étudiées. De nombreux territoires voient la part des migrations internes aux communes et/ou internes aux intercommunalités de résidence augmenter, parfois de manière sensible, comme le Kochersberg, les Châteaux ou le pays de la Zorn ; qui sont également les secteurs les moins bien desservis par les transports collectifs.

Evolutions des relations entre l'Eurométropole et les autres intercommunalités

Quel que soit le sens, **les relations entre l'Eurométropole et les autres intercommunalités sont en baisse**. Ce constat est plus sensible pour les actifs de la métropole travaillant dans une autre intercommunalité du SCOTERS (-8 % contre -3 % dans le sens opposé).

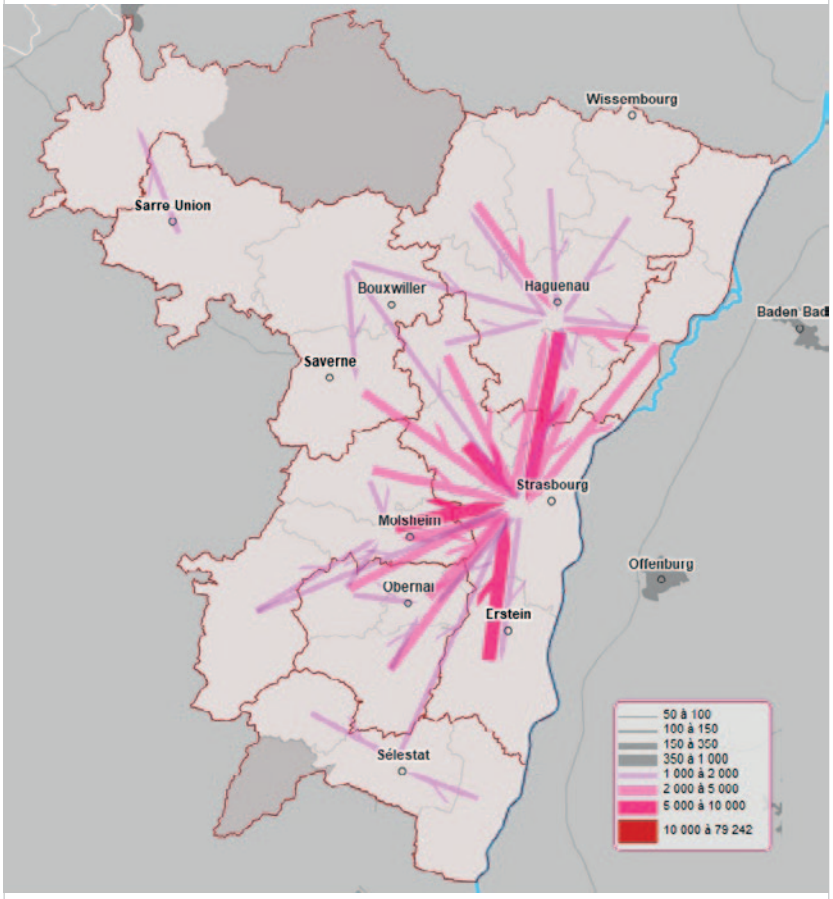
Le sud du SCOTERS (CC du canton d'Erstein) reste l'exception en enregistrant la plus forte augmentation de flux en direction de l'Eurométropole (+3 %), notamment l'ancienne Communauté de Communes du Rhin.

L'ancienne Communauté de Communes de la région de Brumath est également un cas singulier avec une décroissance des flux de ses actifs résidents en direction de l'Eurométropole, alors que les flux d'actifs résidents en provenance de l'Eurométropole Eurométropole de Strasbourg sont en croissance (développement de la plateforme d'activités de Brumath).

Evolution des relations entre intercommunalités hors Eurométropole

Avec une croissance de 7 % sur la période 2009-2014, les flux entre les intercommunalités du SCOTERS (hors Eurométropole de Strasbourg) sont ceux dont l'évolution est la plus dynamique. La Basse-Zorn (hors SCoT en 2018) et le Pays de la Zorn sont les intercommunalités qui gagnent le plus d'attractivité. Ces relations plus soutenues entre bassins de vie témoignent de leur dynamisme en termes de création d'emplois. Et dans le même temps, ces mêmes intercommunalités sont aussi celles dont la croissance des actifs sortant est la plus importante (forme de résidentialisation à proximité des pôles d'emplois de l'Eurométropole), juste derrière l'intercommunalité des Châteaux.

FLUX DOMICILE-TRAVAIL ENTRE LES EPCI DU BAS-RHIN EN 2014 (PÉRIMÈTRES AU 1ER JANVIER 2017)



Evolution des relations du SCOTERS avec les autres régions

En dehors des relations internes à l'Alsace, les plus fortes évolutions relatives d'échange de la région de Strasbourg se font avec l'étranger (+44 %), le reste de la France (+30 %) et enfin avec l'Ile-de-France (+ 26 %). Pour mémoire, la gare de Strasbourg est la 3ème gare française la plus fréquentée après les gares parisiennes et Lyon Part-Dieu, et l'Alsace est une des destinations les plus touristiques sur le plan national (le tourisme représente 6 % du PIB alsacien).

L'Allemagne est le seul territoire avec lequel les échanges sont en diminution (chute des effectifs de travailleurs transfrontaliers). Néanmoins, cette baisse de 3 % reste très modérée par rapport à la chute très forte entre 1999 et 2009 qui a vu une baisse de près de 50 % des migrations depuis le territoire du SCOTERS vers l'Allemagne.

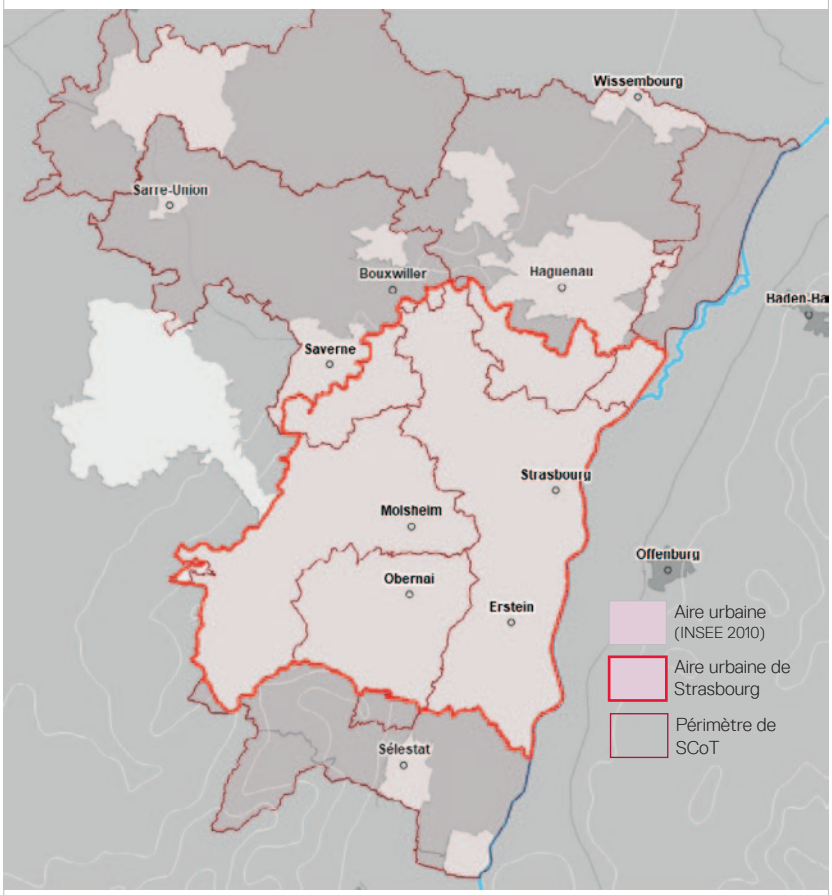
L'inadéquation entre le périmètre du SCOTERS et la réalité des bassins de vie

Les analyses précédentes, alimentées par l'Observatoire des Mobilités de l'ADEUS, soulignent les imbrications étroites entre les bassins de vie qui constituent les SCoT du Bas-Rhin, sans qu'il soit vraiment possible de les dissocier géographiquement les uns des autres, tant les interactions qu'ils entretiennent au quotidien sont importantes. Elles soulignent à la fois l'attraction importante de l'Eurométropole sur l'ensemble du département (et au-delà) qui dessine des couloirs d'urbanisation, mais également des liens transversaux nombreux entre les territoires, indépendamment de leur relation à la métropole. En d'autres termes, les mobilités qui témoignent de l'usage des territoires réinterrogent la pertinence des périmètres de SCoT, particulièrement réduits en superficie en Alsace par rapport aux autres SCoT de la région Grand Est.

La définition des aires urbaines 2010 de l'INSEE est révélatrice de ce décalage, comme en témoigne la carte de comparaison entre aire urbaine et périmètres de SCoT, ci-contre.

L'aire urbaine de l'Eurométropole (périmètre rouge vif) dépasse très largement les limites du SCOTERS pour inclure la région de Brumath et la Basse-Zorn (SCOTAN), la partie sud de la Bande Rhénane (SCoT BRN), la frange est de la région de Saverne (SCoT de Saverne) et presque l'intégralité des SCoT Bruche-Mossig et du Piémont des Vosges. Certes, la construction des aires urbaines se base sur les navettes domicile-travail en direction de pôles d'emplois, qui n'est jamais qu'un indicateur parmi l'ensemble des indicateurs de la mobilité quotidienne ; il n'en demeure pas moins un marqueur structurant des relations entre territoires. On constate que l'effet attracteur de l'Eurométropole en matière d'emploi se trouve amplifié par un réseau de villes moyennes (Molsheim, Erstein, Brumath, Obernai, etc.) incluses dans le fonctionnement métropolitain strasbourgeois. Elles polarisent à leur tour, des bassins de vie proches. Cette multi-polarisation économique est une spécificité bas-rhinoise, très éloignée du fonctionnement en étoile d'autres métropoles françaises. Et pourtant, on constate que le réseau TC bas-rhinois fonctionne davantage en radial, centré sur Strasbourg ; avec peu de relations transversales entre les territoires.

LES AIRES URBAINES DANS LE BAS-RHIN AU REGARD DES PÉRIMÈTRES DE SCoT



Force est de constater le décalage entre le fonctionnement économique du Bas-Rhin (largement polarisé sur la région strasbourgeoise) et la fragmentation des périmètres de SCoT ayant leurs stratégies propres en matière d'urbanisation, de développement des transports et de localisation de foncier économique ou commercial. En l'absence de coordination, l'étroitesse des périmètres institutionnels, déconnectés des réalités quotidiennes des habitants ou des actifs, peut concourir à des visions contradictoires voire concurrentielles. **L'échelle pertinente pour une stratégie cohérente du fonctionnement et de l'articulation des bassins de vie nécessiterait, à défaut ou en parallèle d'une évolution plus structurée de l'interSCoT du Bas-Rhin en matière de gouvernance, un élargissement du périmètre du SCOTERS au-delà de ses limites originelles de son approbation en 2006.**

Favoriser les grands projets d'équipement et de services nécessaires à la mise en œuvre du SCOTERS

Le SCOTERS ne se limite pas à la priorisation du développement urbain à proximité des transports collectifs. Il cible un certain nombre d'infrastructures et de services de transport nécessaires à sa stratégie.

Faire progresser l'accessibilité à la métropole depuis les destinations nationales et internationales : les aménagements pointés par le document étaient déjà largement réalisés dans le bilan intermédiaire de 2012.

Développer le réseau ferré et les transports en commun en site propre :

- le TSPO entre Wasselonne et la gare de Strasbourg a été réalisé et mis en service, mais l'intégralité du parcours n'est que partiellement en site propre et demeure un enjeu pour l'accessibilité du Kochersberg ;
- le réseau de tramway a été étendu comme prévu (du point de vue géographique) ;
- les lignes de TC de Hoenheim vers Gries et Hoerdt n'ont pas été réalisées ; ni la liaison vers le sud, entre Strasbourg et Gerstheim et le secteur du Ried (même si une partie de la RD 468 a été mise en site propre au niveau de Plobsheim).

Réaliser les grands projets routiers nécessaires au développement du SCOTERS :

- **Le Contournement Ouest de Strasbourg** (COS, anciennement appelé GCO dans le document) : les études sont en cours de finalisation. Les travaux de réalisation sont en instance de démarrage. Mais il n'est pas prévu de raccordement sur la RD 221 pour desservir l'aéroport d'Entzheim, contrairement à ce qui était inscrit dans le SCOTERS.
- **La VLIO** (Voie de Liaison Intercommunale Ouest) dépendant du COS, n'est pas réalisée à ce jour mais reste inscrite dans le PLUi de l'Eurométropole.
- **La jonction entre le pont Pflimlin et l'A 35**, au niveau de la Vigie, est en cours de réalisation en 2018.
- **La voie EDF en bordure de Rhin**, visant à assurer la desserte du port aux pétroles, n'a pas été réalisée mais reste inscrite dans le PLUi de l'Eurométropole.
- **Enfin, les liaisons routières est-ouest** restent une fragilité à l'échelle de l'Alsace. Elles n'ont pas plus été réalisées dans le nord de l'Alsace que dans le SCOTERS (liaison directe Lahr/Erstein et Obernai) même si une ligne de bus a été mise en place entre Lahr et Erstein (peu fréquentée).

MOBILITÉ ET TRANSPORTS

Éléments pour la conclusion :

Le faisceau d'indicateurs de mobilité converge pour souligner le rôle encadrant du SCOTERS en matière d'articulation entre urbanisation et transports alternatifs à la voiture. Il confirme l'efficacité de mise en œuvre de l'armature urbaine en matière de rééquilibrage des modes de déplacements autour de lieux d'intensité urbaine, tendance constatée lors du précédent bilan intermédiaire de 2012 :

- **La part modale des transports collectifs progresse** dans tous les échelons de l'armature urbaine, y compris dans les villages, par définition non desservis et plus éloignés de ces infrastructures. Fait qui témoigne de **l'amplification de logiques de rabattements** en direction des gares et arrêts de bus des bourgs-centres.
- Pour la première fois depuis l'après-guerre, **la part modale de la voiture se réduit** au profit des transports collectifs. Ceci malgré un accroissement des actifs utilisant leur voiture et des kilomètres parcourus quotidiennement et une faible évolution du prix du litre d'essence.
- **Le redéploiement de la construction neuve sur l'Eurométropole** (voir les indicateurs sur le logement) contribue à réduire l'usage des véhicules particuliers en optimisant les secteurs bien desservis par les transports collectifs en parallèle d'une gestion encadrée du tationnement.
- L'accessibilité de l'Eurométropole a profité de **la réalisation d'ouvrages de transports inscrits dans le projet de territoire du SCOTERS** tels que la réalisation du TSPO, le prolongement de lignes de tramway (notamment vers Kehl), mais aussi la LGV diminuant d'une heure les trajets vers Paris. Le Contournement Ouest de Strasbourg (COS) est en phase de démarrage de chantier.
- Les longs trajets en voiture, peu nombreux en proportion du volume total des déplacements, restent importants en termes de **kilomètres générés,** qui eux, **ne se sont pas réduits**.
- La voiture reste à 80 % le moyen de transport utilisé pour l'ensemble des trajets, dont la majorité fait moins de 3 km. **La problématique de congestion du trafic pour accéder à l'Eurométropole et l'exposition de la population aux pollutions engendrées entre autre par le transport, ne sont pas améliorées et demeurent un enjeu prégnant du SCOTERS**.
- **Le périmètre du SCOTERS n'est plus représentatif ni du bassin de vie de l'Eurométropole, ni des bassins de vie qui s'articulent en lien étroit avec celle-ci.** Si sa réduction n'est pas incompatible avec le principe de couloirs d'urbanisation autour de gares et d'échangeurs, elle remet en cause la pertinence de l'aménagement du territoire bas-rhinois au regard des enjeux de métropolisation, à une échelle bien plus large que celle des périmètres de SCoT actuels ; **en particulier en termes de fonctionnement économique et de solidarité inter-territoriale. Le SCOTERS se trouve fragilisé dans sa capacité à contribuer au rayonnement de Strasbourg en tant que capitale européenne, capitale de la région Grand-Est et capitale alsacienne au sein du réseau des villes du Rhin supérieur.**

MOBILITÉ ET TRANSPORTS

Des pistes pour l'évolution du SCOTERS

- La réduction du périmètre questionne la capacité du SCOTERS à accompagner et conforter l'attractivité de l'Eurométropole de Strasbourg dans son rôle clé de capitale européenne et régionale, métropole du Rhin supérieur. Ses futurs projets de territoire devront tenir compte du fait que son périmètre n'est plus représentatif de l'accessibilité, ni du fonctionnement économique et urbain des bassins de vie sur lequel se fonde l'attractivité de la région strasbourgeoise. Il devra davantage **s'appuyer sur des stratégies d'alliances avec les SCoT voisins**.

- La priorisation du développement de l'urbanisation à proximité des transports collectifs a plutôt été bien encadrée et promue par le SCOTERS. Le principe d'organisation d'une urbanisation en réseau **est à renforcer** car il reste fonctionnel et d'actualité à l'échelle du Bas-Rhin voire de l'Alsace (en dépit d'un périmètre qui s'est « contracté » suite à la réforme territoriale des EPCI).

- Il conviendrait de nuancer l'armature urbaine, conditionnée par l'accessibilité « radiale » au cœur de l'Eurométropole, afin de mieux prendre en compte les stratégies de rabattement sur les bourgs-centres et renforcer les complémentarités entre bassins de vie. L'ensemble des élus qui ont participé aux travaux sur le bilan du SCoT s'accordent pour redéfinir l'armature en prenant en compte les fusions d'EPCI, **les relations transversales entre EPCI**, ainsi que les réalités des bassins de vie (offre de services, développement du vélo électrique, etc.. et non uniquement l'offre en transport collectif).

- L'accès à l'emploi, fortement polarisé en 1ère couronne de l'Eurométropole, reste difficile depuis l'ensemble des bassins de vie, du fait de la centralisation des transports collectifs sur la gare SNCF et la gare routière, toutes deux situées en cœur d'agglomération. La question de « portes d'agglomération » reste entière (projet de la Porte Ouest ou délocalisation de la gare routière, par exemple). Le déploiement de parkings de rabattement en 2ème couronne, voire dans des villes proches (parking en silo d'Erstein par exemple) réinterroge le dispositif des parcs-relais strasbourgeois, aujourd'hui localisés dans les secteurs difficiles d'accès en heure de pointe (car trop proches du cœur de métropole).

L'amélioration de liaison TC et de pistes cyclables pour desservir les gares est un enjeu qu'il conviendrait de renforcer afin d'améliorer l'intermodalité.

IMMEUBLES DE LOGEMENTS COLLECTIF EN LISIÈRE DE CHAMPS, RUE DE LA 2ÈME DIVISION BLINDÉE, WOLFISHEIM

Assurer une gestion économe de l'espace

L'esprit du SCOTERS

Le SCOTERS a pour objectif de garantir le bon fonctionnement du territoire et, pour ce faire, l'optimisation du foncier est un levier majeur. Pour limiter l'étalement urbain, le document donne ainsi la priorité au renouvellement urbain (dont les friches), à la maîtrise des zones d'extension urbaine et à la construction dans toutes les opérations d'au moins 25 % d'habitat intermédiaire (économe en espace). Le partage du développement économique et son optimisation visent également à maîtriser la consommation foncière.

Le SCOTERS se fixe comme objectif une enveloppe maximale d'urbanisation en extension de l'ordre de 740 ha, toutes fonctions urbaines et économiques confondues.

Sont dès lors ambitionnés : la préservation des terres agricoles les plus fertiles, le maintien de l'outil économique agricole, mais également l'optimisation des coûts des réseaux et une meilleure gestion des équipements collectifs.

Rappel des objectifs du SCOTERS

- optimiser le foncier pour limiter l'étalement urbain ;
- maintenir l'outil agricole en préservant notamment les terres agricoles les plus fertiles ;
- maintenir ou constituer une ceinture paysagère d'agglomération ;
- prévenir les risques naturels ;
- circonscrire les extensions urbaines par des enveloppes foncières maximales sur une période de 6 ans de l'ordre de 740 ha, réparties entre économie (420 ha) et fonctions urbaines et résidentielles (320 ha), dont les équipements ;
- limiter les logements produits en extension en donnant la priorité à la réhabilitation, l'utilisation des friches et des dents creuses ;
- favoriser les formes d'habitat moins consommatrices de foncier ;
- répartir de manière équilibrée le foncier d'activité, en donnant la priorité au développement de sites stratégiques.

MÉTHODE

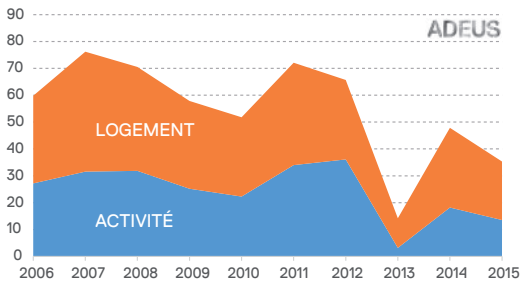
La présente évaluation est réalisée à partir des données MAJIC (mises à jour des informations cadastrales) issues des services de l'administration fiscale. Ces données, associées aux informations géographiques sur le parcellaire, permettent, à l'issue d'une série de traitements, de fournir une évaluation de la consommation foncière, que celle-ci se fasse en extension ou à l'intérieur de l'enveloppe urbaine existante.

La mise à disposition de ces données par les services compétents (DRFIP, CD67) se fait au début du second trimestre de chaque année. A ce jour, l'intégration et les traitements liés à ces données se réalisent sur une période de 14 à 18 mois. Les dernières données disponibles pour l'analyse de l'évolution de la consommation foncière dans le SCOTERS sont ainsi celles du 1er janvier 2016. Enfin, les données traitées ne concernent que les espaces bâtis. De fait, les espaces consacrés aux réseaux (routes, voies ferrées) ne peuvent être quantifiés de la même manière. Ils sont ainsi évalués de manière empirique en affectant un coefficient de voirie et d'équipement aux terrains nouvellement urbanisés. Idem pour les équipements publics qui n'apparaissent pas d'un point de vue fiscal et sont donc absent de la base de donnée MAJICII.

Bilan de la consommation foncière depuis 2012 (740 ha maximum sur six ans)

Entre 2006 et 2015, la consommation foncière en extension dans le SCOTERS s'inscrit dans une tendance à la baisse[1]. Sur la première période d'évaluation, de 2006 à 2011, la consommation globale en extension s'est établie à 388 ha, chiffre largement en retrait par rapport à la limite de 740 ha sur une période de six ans inscrite dans le DOO. Sur les quatre années suivantes, de 2012 à 2015, le niveau global atteint 166 ha et, malgré le cas particulier de l'année 2013, ces chiffres laissent peu de doute quant à la limitation à moins de 740 ha de la consommation foncière sur le SCOTERS pour l'intégralité de la période 2012-2017.

ÉVOLUTION CUMULÉE DE LA CONSOMMATION FONCIÈRE SELON LE TYPE DE FONCTIONS URBAINES
(EN HA ET PAR AN) - Source : MAJIC 2, 1er janvier 2016. ADEUS



Compte tenu de la nature des espaces du SCOTERS, il est fort probable que l'essentiel de l'urbanisation en extension ait été prélevé sur des espaces agricoles. D'un strict point de vue quantitatif, les indicateurs témoignent de la réussite du SCOTERS a tenir ses objectifs. En effet, compte tenu des évolutions récentes en matière de construction avec une inflexion de la construction neuve sur l'année 2016, on peut vraisemblablement imaginer une consommation foncière en extension sur la période 2012-2017 qui devrait se situer entre le tiers et la moitié des objectifs initiaux.

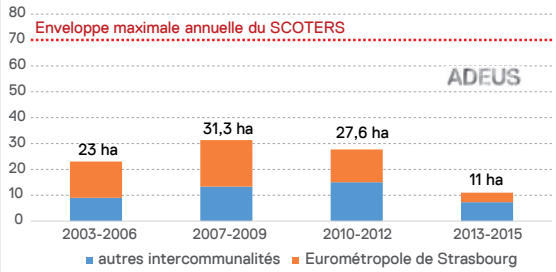
Limitation à 420 ha pour les fonctions économiques

La modification n° 2 du SCOTERS, intervenue en 2012, a limité à 420 ha sur une période de six ans, la consommation foncière en extension dédiée aux zones économiques et commerciales.

Cette projection des besoins pour les entreprises, difficile à cerner en raison de la variété des profils des entreprises, prend en compte de nombreux facteurs dont, parmi les plus structurants :

- le rôle polarisant de l'Eurométropole : sa région en matière de création d'emplois et de développement des entreprises ; le SCOTERS étant le territoire qui a le mieux résisté à l'érosion des emplois suite aux crises du début des années 2000 ;
- la prise en compte d'une offre concurrentielle importante dans l'Ortenau : plus de 620 ha, dont 400 à Lahr ;
- les spécificités à la fois industrielles, d'innovation et de recherche de la région de Strasbourg en Alsace comme dans le Grand Est *(voir la partie traitant des indicateurs économiques)* : 40 % des emplois du SCOTERS se localisent dans des sites d'activités ;

ÉVOLUTION DE LA CONSOMMATION DU FONCIER D'ACTIVITÉ EN EXTENSION (EN HA, EN MOYENNE PAR AN)
Source : MAJIC 2, 1er janvier 2016. ADEUS



L'analyse des données fiscales montre que la consommation de foncier économique, en extension de l'enveloppe urbaine, reste limitée y compris dans la période 2007-2009 qui fut pourtant la plus dynamique. Elle s'effondre sur les dernières années de données disponibles (2013-2015) du fait combiné d'un très net ralentissement sur l'Eurométropole et d'une diminution dans les autres territoires. On peut y voir une répercussion de la crise de 2008 et les années analysées ne permettent malheureusement pas de percevoir la reprise que les autres indicateurs économiques affichent en 2015-2016. Cependant, au vu du faible niveau de consommation annuel de 2013-2015, il est peu probable que cette reprise ait engendré une consommation s'approchant de l'enveloppe maximale visée par le SCOTERS.

1. L'année 2013 présente un niveau particulièrement bas compte tenu d'une modification dans le mode de prise en compte des surfaces consommées entre consommation en extension et consommation à l'intérieur de l'enveloppe urbaine.

L'analyse de la consommation foncière par territoire souligne le rôle moteur de la CUS/ Eurométropole et confirme le recul du foncier d'activité en extension dans l'ensemble des territoires à l'exception du Pays de la Zorn et de Benfeld.

Si l'on considère cette consommation par niveau d'armature urbaine, on constate que le SCOTERS a, là encore, rempli son office puisque le développement des zones d'activités économiques s'est opéré dans les niveaux les plus urbains, et en premier lieu, la métropole et les bourgs-centres.

Traité dans son ensemble, ce faisceau d'indicateurs montre que les consommations foncières relatives à l'activité économique sont bien en dessous des maximas visés par le SCOTERS. Certes, les crises économiques (dont celle de 2008) ont contribué à l'économie du foncier, vertueuse sur le plan environnemental mais plus discutable sur le plan économique… Il n'en demeure pas moins que les orientations du SCOTERS en matière d'organisation du développement commercial (pas de création de nouvelles zones), d'articulation entre zone d'emplois/ logements/ équipements et transports ont contribué à limiter l'étalement des zones d'activités économiques en les priorisant et en réduisant les logiques concurrentielles. Autant de facteurs qui, même si ce n'est que pour partie, témoignent du rôle encadrant du SCOTERS et ses effets en matière de réduction de la consommation foncière.

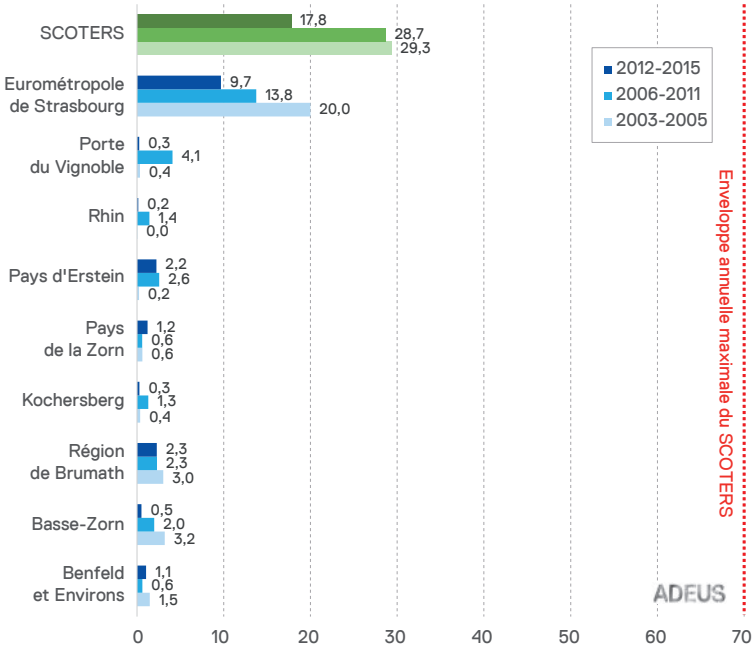
Limitation à 320 ha pour les fonctions résidentielles

La modification n° 2 du SCOTERS, intervenue en 2012, a limité à 320 ha sur une période de six ans la consommation foncière en extension dédiée aux fonctions résidentielles. Ces 320 ha ont été fléchés selon les objectifs de production de logements des différents territoires du SCOTERS.

D'un point de vue global, en reprenant les données présentées plus haut, la limitation a été largement respectée avec 216 ha consommés en résidentiel sur les six premières années et 92 ha sur les quatre années suivantes, soit un rythme annuel moyen de 23 ha pour une consommation limitée à 53 ha par an pour le logement.

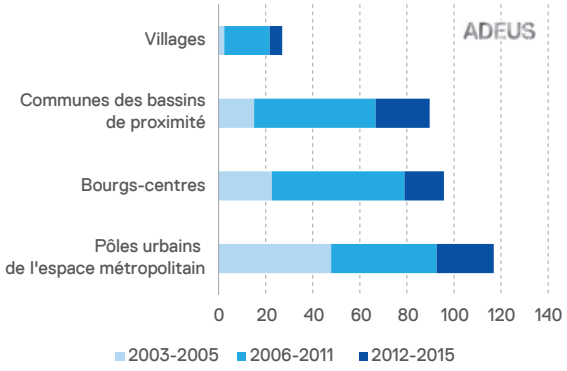
ÉVOLUTION DE LA CONSOMMATION DU FONCIER D'ACTIVITÉ EN EXTENSION PAR TERRITOIRE (EN HA, EN MOYENNE PAR AN)

Source : MAJIC 2, 1er janvier 2016. ADEUS. Périmètre du SCOTERS antérieur au 1er janvier 2017



ÉVOLUTION DE LA CONSOMMATION DU FONCIER D'ACTIVITÉ EN EXTENSION PAR NIVEAU D'ARMATURE (EN HA BRUT, PAR PÉRIODE)

Source : MAJIC 2, 1er janvier 2016. ADEUS. Périmètre du SCOTERS antérieur au 1er janvier 2017



Déclinaisons territoriales de la consommation foncière en extension

Deux territoires de référence, l'Eurométropole et les autres intercommunalités du SCOTERS, ont été identifiés pour décliner les objectifs de limitation de la consommation foncière au sein du SCoT. La déclinaison est directement liée aux objectifs de production de logements assignés aux différents territoires ainsi qu'à leurs objectifs respectifs en matière de densité de logements produits.

Le détail des données montre que pour la période 2006-2011, seules les intercommunalités hors Eurométropole sont au-delà de leurs objectifs de consommation annuelle. En revanche, pour la période suivante (uniquement quatre années), l'ensemble des territoires reste en deçà de leur limite annuelle maximale fixée en matière de consommation foncière.

Le graphique permet d'apprécier la contribution des différentes intercommunalités dans la baisse des niveaux de consommation foncière annuelle. Il apparaît que les intercommunalités du sud et la Porte du Vignoble sont celles qui ont vu les diminutions les plus fortes, dépassant les 50 % entre les deux périodes. Les autres intercommunalités de l'ouest (Kochersberg et Les Châteaux) viennent directement après avec des baisses entre 30 % et 50 % de leur consommation annuelle en extension. Enfin, l'Eurométropole d'une part, et les intercommunalités du nord du SCOTERS d'autre part, sont celles qui connaissent des baisses également sensibles mais de moins forte intensité, autour de 20 %. Seule la Région de Brumath voit sa consommation très légèrement augmenter d'une période à l'autre.

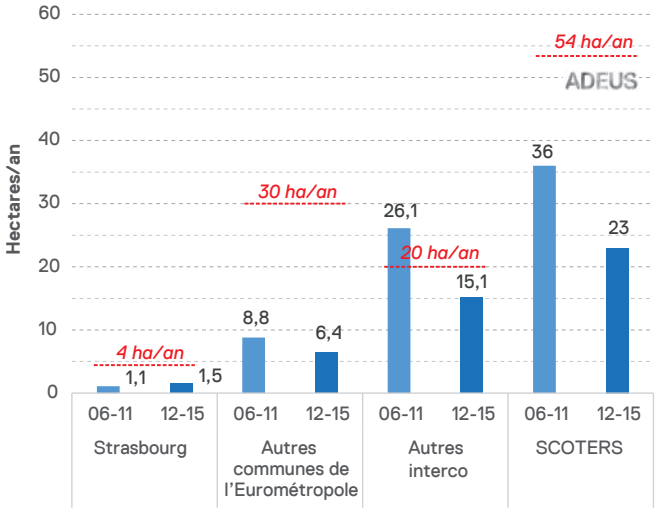
CONSOMMATIONS FONCIERES MOYENNES PAR AN

Source : MAJIC 2, 1er janvier 2016. ADEUS

	Eurométropole				Autres interco.		SCOTERS	
	Strasbourg		Autres communes de Eurométropole					
	2006-2011	2012-2015	2006-2011	2012-2015	2006-2011	2012-2015	2006-2011	2012-2015
objectif	4 ha /an		30 ha / an		20 ha /an		54 ha /an	
réalisé	1.1	1.5	8.8	6.4	26.1	15.1	36	23

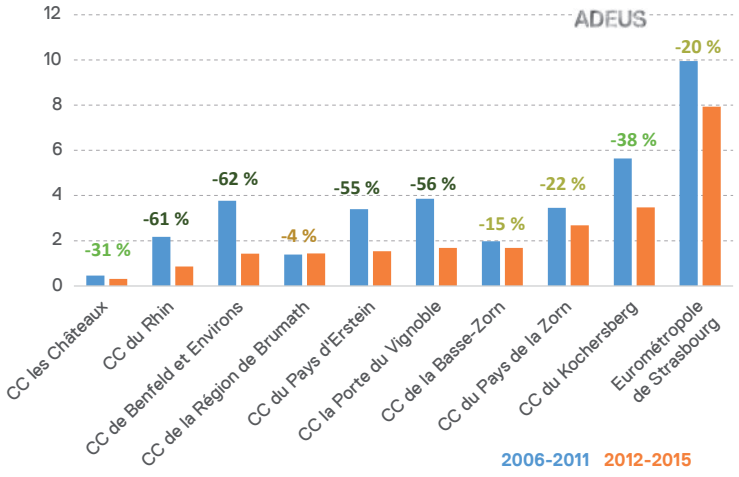
CONSOMMATIONS FONCIERES MOYENNES PAR AN

Source : MAJIC 2, 1er janvier 2016. ADEUS



ÉVOLUTION DE LA CONSOMMATION FONCIÈRE ANNUELLE EN EXTENSION POUR 2006-2011 ET 2012-2015

Source : MAJIC 2, 1er janvier 2016. ADEUS



Bilan des objectifs de localisation de la production de logements

Afin de limiter les extensions urbaines, le SCOTERS s'est fixé comme objectif de favoriser la production de logements au sein de l'enveloppe urbaine. Dans le secteur métropolitain, et ce quel que soit le niveau d'armature urbaine, l'objectif a été fixé à 60 % de la production de logements au sein de l'enveloppe urbaine. Pour les autres intercommunalités, cet objectif a été limité à 50 %, notamment pour tenir compte des niveaux singuliers de pression existants sur les territoires non métropolitains. Bien que les données foncières ne soient pas la source principale d'évaluation de la production de logements, les chiffres indiquant les niveaux respectifs de production de logements seront repris ici puisque ce sont eux qui permettent de distinguer la production dans et hors de l'enveloppe urbaine.

Note : la période antérieure au bilan intermédiaire (2006-2011) est donnée à titre indicatif.

⊙ Evolution de la création de logements et localisation

Le SCOTERS se fixe comme objectif la création de 4 000 logements par an selon une répartition accentuant l'effort de la métropole avec 2 700 logements par an pour l'Eurométropole et 1 300 logements par an pour les autres intercommunalités composant le SCOTERS.

Le tableau ci-contre présente, pour les différents secteurs, les réalisations et objectifs moyens annuels de création de logements pour les différents périmètres.

En ne considérant que les objectifs de répartition de la production de nouveaux logements, les parts de logements réalisées dans l'enveloppe urbaine sont largement au-delà de l'objectif de 60 % que s'était fixé le SCOTERS.

Sur un versant plus quantitatif, et bien que ces éléments soient traités par ailleurs, on peut noter que pour la première période d'évaluation (2006-2011), les objectifs n'ont pas été respectés puisque, en rythme annuel, l'Eurométropole aura créé un peu moins de 1 600 logements contre les 2 700 prévus. En revanche, pour la seconde période d'évaluation on peut noter que sur les seules années disponibles, quatre au lieu de six, ce sont un peu moins de 3 600 logements qui sont créés annuellement. Ainsi, de 2012 à 2015, ce sont au total 14 300 logements qui auront été créés pour un objectif de 10 800 sur cette même période.

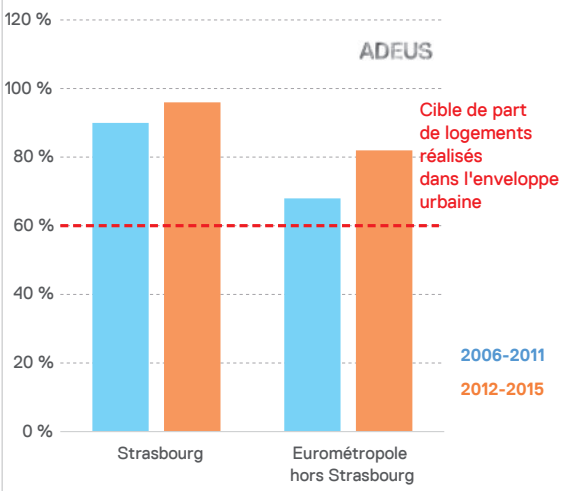
DANS L'EUROMÉTROPOLE

		Strasbourg		Eurométropole hors Strasbourg	
		2006-2011	2012-2015	2006-2011	2012-2015
Production annuelle de logements	objectif	900		1 800	
	réalisé	743	2248	836	1337
Logements créés dans l'enveloppe	objectif	540		1080	
	réalisé	670	2169	566	1101
Part des logements dans l'enveloppe	objectif	60 %		60 %	
	réalisé	90 %	96 %	68 %	82 %

Source : MAJIC 2, 1er janvier 2016. ADEUS

RÉPARTITION DES LOGEMENTS NEUFS CRÉÉS DANS L'ENVELOPPE OU HORS ENVELOPPE URBAINE, DANS L'EUROMÉTROPOLE

Source : MAJIC 2, 1er janvier 2016. ADEUS



Comme pour l'Eurométropole, les objectifs de localisation de la création de logements, dans et hors du tissu urbain, sont nettement atteints et ce pour tous les niveaux de polarité. Les communes des bassins de proximité semblent remplir leur objectif général de densification avec la part la plus élevée de la typologie de communes hors Eurométropole et limitent à 17 % de l'offre nouvelle de logements créés en extension.

En revanche, d'un point de vue quantitatif, la création de logements est très en retrait sur l'ensemble des intercommunalités avec une réalisation autour de 900 logements annuels contre les 1 300 prévus pour les deux périodes d'évaluation.

Comme le montre le graphique précédent, l'ensemble des intercommunalités a vu la part des logements réalisés à l'intérieur de l'enveloppe urbaine augmenter, et ce de manière souvent très significative, entre les deux périodes d'évaluation. Compte tenu de la baisse globale de la production de logements pour les intercommunalités hors Eurométropole, cette augmentation indique de fait que la baisse de la production s'est avant tout portée sur les secteurs d'extension.

Bilan de niveaux de densité réalisés

Dernier volet des facteurs d'économie du foncier : les densités produites. Deux objectifs distincts ont été formulés en la matière. Le premier a trait à la densité des opérations en extension et le second traite du rapport entre surfaces consommées et l'ensemble des logements créés.

Pour le premier objectif, les densités évaluées le sont sur la base des opérations de plusieurs logements réalisés en extension et excluent donc les opérations en individuel pur, les données de densité globales étant tout de même fournies à titre indicatif.

Pour le second objectif, les niveaux de densité sont évalués sur la base de l'ensemble des nouveaux logements, que ces derniers aient été créés avec ou sans consommation d'espace, et sur les nouvelles surfaces investies, que ce soit en extension ou dans le tissu urbain existant. Cette mesure est intitulée l'indice de performance du foncier.

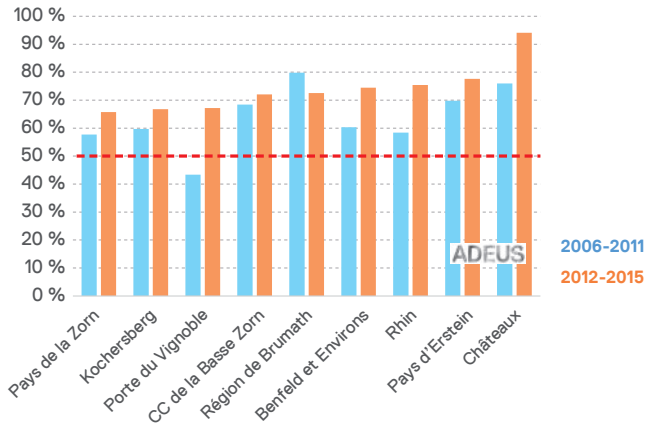
AUTRES INTERCOMMUNALITÉS DU SCOTERS

		Bourgs-centres		Communes bassins de proximité		Villages	
		2006-2011	2012-2015	2006-2011	2012-2015	2006-2011	2012-2015
Production annuelle de logements	objectif	585		390		325	
	réalisé	439	280	112	120	444	459
Logements créés dans l'enveloppe	objectif	290		195		160	
	réalisé	285	210	82	100	260	308
Part des logements dans l'enveloppe	objectif	50 %		50 %		50 %	
	réalisé	65 %	75 %	74 %	83 %	59 %	67 %

Source : MAJIC 2, 1er janvier 2016. ADEUS

RÉPARTITION DES LOGEMENTS NEUFS CRÉÉS DANS L'ENVELOPPE OU HORS ENVELOPPE URBAINE, DANS LES INTERCOMMUNALITÉS DU SCOTERS, HORS EUROMÉTROPOLE

Source : MAJIC 2, 1er janvier 2016. ADEUS



Densité des opérations de plusieurs logements en extension

Sur la période d'évaluation 2012-2017 et pour les années disponibles, les objectifs de densité en extension restent non atteints concernant Strasbourg. En revanche, pour les autres communes de l'Eurométropole, les densités produites se situent dans l'objectif en ce qui concerne les communes de l'espace métropolitain, et bien au-delà en ce qui concerne les communes proches de l'espace métropolitain.

Bien que les opérations en individuel pur présentent des densités faibles voire très faibles, ces dernières restent largement minoritaires dans la production de logements et ce tout particulièrement pour Strasbourg et les autres communes de l'espace métropolitain.

Les intercommunalités du SCOTERS hors Eurométropole se caractérisent par une réalisation des objectifs de densité et ce quel que soit le niveau de polarité considéré. Il est intéressant de noter que les densités produites dans l'individuel sont assez similaires à celles réalisées dans les communes de l'Eurométropole, avec une intensité de l'individuel dans la production en extension qui est d'autant plus forte que le niveau de polarité est moindre. Autre phénomène récent, bien que restant différencié selon le niveau de l'armature, les densités hors Eurométropole voient leur écart relatif se resserrer, laissant entrevoir une forme de convergence de la dimension des terrains dédiés à la maison individuelle récente. Ainsi, entre la première et la seconde période d'évaluation, la taille moyenne des terrains des maisons en individuel pur est passée de 11,8 à 9,1 ares et la mesure des écarts des valeurs entre elles a été divisée par près de trois.

Les densités des opérations analysées par la commission compatibilité

Le syndicat mixte du SCOTERS a mis en place un outil unique et spécifique de suivi des opérations de plus de 5 000 m², nommé « commission compatibilité ». Elle regroupe des élus du SCOTERS qui analysent la compatibilité des projets et les permis de construire d'opérations groupées et de permis d'aménager, aux regards des orientations du SCoT sur l'ensemble des champs de l'urbanisme ; dont les assiettes foncières, la localisation dans le tissu ainsi que le nombre de logements créés.

L'analyse rétrospective des dossiers traités par la commission montre qu'aucune opération n'a été en dessous des seuils visés par le SCOTERS.

AU SEIN DE L'EUROMÉTROPOLE

		Strasbourg		Communes de l'espace métropolitain		Communes proches de l'espace métropolitain	
		2006-2011	2012-2015	2006-2011	2012-2015	2006-2011	2012-2015
Densités en extension (lgts/ha)	objectif	90 – 100		80 – 90		30 – 35	
	réalisé	67.1	53.3	76.2	84.1	58.6	55.9
Production annuelle		72	79	16	21	202	167
Production annuelle individuel	densité	4.4	9.9	5.9	15.0	10.1	12.2
	nombre	0.2	0.25	2	1	49	37

Source : MAJIC 2, 1er janvier 2016. ADEUS

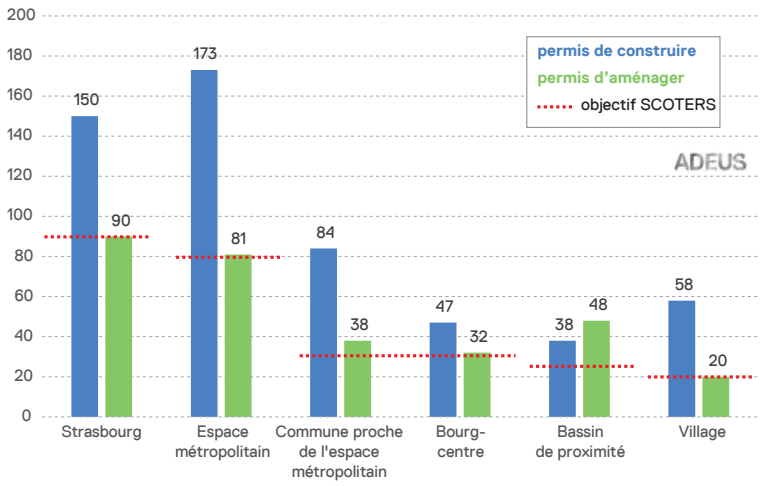
AU SEIN DES AUTRES INTERCOMMUNALITÉS DU SCOTERS

		Bourgs-centres		Communes bassins de proximité		Villages	
		2006-2011	2012-2015	2006-2011	2012-2015	2006-2011	2012-2015
Densités en extension (lgts/ha)	objectif	30 lgts/ha		25 lgts/ha		20 lgts/ha	
	réalisé	39.8	44.5	25.7	36.3	25.3	33.3
Production annuelle		96	47	12	7	53	44
Individuel pur	densité	9.3	10.3	9.7	11.4	9.9	11.7
	nombre	58	23	17	13	131	107

Source : MAJIC 2, 1er janvier 2016. ADEUS

DENSITÉS (LOGEMENTS PAR HA) CONSTATÉES PAR LA COMMISSION COMPATIBILITÉ ET PAR NIVEAU D'ARMATURE ENTRE 2012 ET 2017.

Source : Syndicat Mixte du SCOTERS, commission compatibilité



Si les permis d'aménager se sont, le plus souvent, calqués sur les intentions de densité minimale du SCoT, les permis de construire ont très largement dépassé ces minimas. Au regard de ces résultats, on peut conclure que **le SCOTERS a été efficace dans l'encadrement de l'optimisation de l'usage du foncier à vocation résidentielle**.

Performance de l'usage du foncier

D'une manière générale, la valeur de l'indice d'usage du foncier va être impactée par deux facteurs distincts, à savoir, le niveau de polarité et l'importance des logements créés en extension. Plus le niveau de polarité sera élevé, plus la pression sera importante sur le foncier. C'est ce postulat qui détermine les objectifs différenciés selon les niveaux d'armature. Le deuxième facteur tient quant à lui à la façon dont le logement est créé. En règle générale, ce sont les extensions qui sont les plus consommatrices de foncier. Compte tenu de l'inscription des logements en densification dans un contexte urbain déjà bâti, ils sont en général plus denses que les extensions. Enfin, les logements créés par mutation ne consomment pas de foncier au sens de l'unité foncière[1] car ils s'inscrivent dans une unité foncière déjà bâtie.

Les objectifs en matière de densité sont largement atteints pour l'ensemble des niveaux de polarité des communes de l'Eurométropole et ce pour les deux périodes d'évaluation. Compte tenu de la très forte activité de la construction sur la seconde période, cet indice s'est par ailleurs fortement accru pour Strasbourg.

Cette distribution, ici à l'échelle de l'ensemble de l'Eurométropole, indique bien la réduction importante de la part des logements produits en extension entre la première et la seconde période d'évaluation, concurremment à l'accroissement important de la production de logements en densification et en mutation.

Pour la seconde période d'évaluation, les données indiquent une amélioration de l'indice de performance pour les communes des bassins de proximité et une atteinte des objectifs. Les bourgs-centres continuent de répondre aux objectifs, alors que les villages, tout en connaissant une légère amélioration de l'indice de performance, restent en dessous des objectifs visés par le SCoT.

1. Unité foncière : ensemble de parcelles contiguës appartenant à un même propriétaire. Au sens des fichiers fiscaux, la consommation foncière s'établie sur la base de l'urbanisation d'une unité foncière non bâtie. Les unités foncières bâties sur lesquelles se développent des logements sont classées comme des mutations.

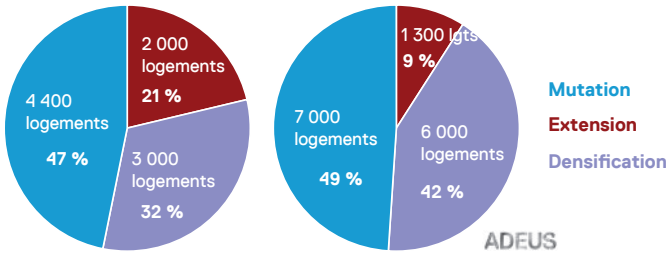
AU SEIN DE L'EUROMÉTROPOLE

		Strasbourg		Communes de l'espace métropolitain		Communes proches de l'espace métropolitain	
		2006-2011	2012-2015	2006-2011	2012-2015	2006-2011	2012-2015
Indice de performance du foncier (lgts/ha)	objectif	120 – 140		90 – 100		40 – 50	
	réalisé	173.3	220.6	182.3	161.5	43.7	53.3

Source : MAJIC 2, 1er janvier 2016. ADEUS

DISTRIBUTION DE LA CRÉATION DE LOGEMENTS DANS L'EUROMÉTROPOLE SELON LE TYPE DE CONSOMMATION POUR 2006-2011 ET 2012-2015

Source : MAJIC 2, 1er janvier 2016. ADEUS



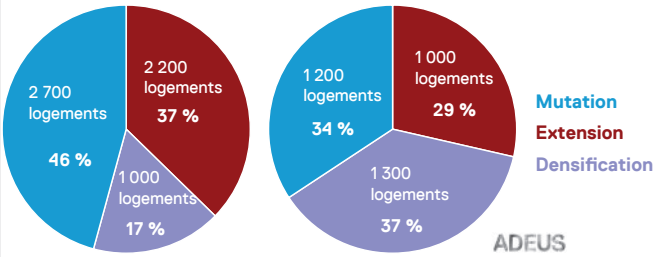
AU SEIN DES INTERCOMMUNALITÉS DU SCOTERS

		Bourgs-centres		Communes bassins de proximité		Villages	
		2006-2011	2012-2015	2006-2011	2012-2015	2006-2011	2012-2015
Indice de performance du foncier (lgts/ha)	objectif	30 - 40					
	réalisé	42.6	39.8	28.5	34.5	21.8	22.4

Source : MAJIC 2, 1er janvier 2016. ADEUS

DISTRIBUTION DE LA CRÉATION DE LOGEMENTS DANS LES AUTRES INTERCOMMUNALITÉS DU SCOTERS SELON LE TYPE DE CONSOMMATION POUR 2006-2011 ET 2012-2015

Source : MAJIC 2, 1er janvier 2016. ADEUS



Si, pour les autres intercommunalités du SCOTERS, la part des extensions a également baissé de façon importante, en revanche, la part des mutations a également diminué fortement entre 2012-2015 par rapport à la période précédente. De fait, bien que ces évolutions n'aient pas permis de booster l'indice de performance du foncier de manière aussi nette que pour l'Eurométropole, la réduction de la part des extensions de plus de moitié dans la production de nouveaux logements constitue un facteur extrêmement positif.

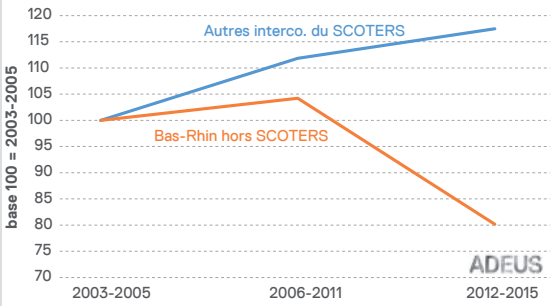
Positionnement du SCOTERS comparativement aux dynamiques des autres territoires

Compte tenu du poids de l'Eurométropole, notamment dans la production de logements, le choix est ici fait de comparer les autres intercommunalités du SCOTERS avec les intercommunalités du Bas-Rhin hors SCOTERS.

Dynamiques de consommation foncières dans le Bas-Rhin

ÉVOLUTION DE LA CONSOMMATION FONCIÈRE ANNUELLE POUR L'HABITAT

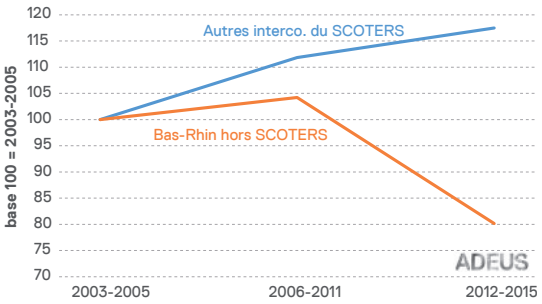
Source : MAJIC 2, 1er janvier 2016. ADEUS



Comparée au reste du Bas-Rhin, la consommation annuelle des intercommunalités du SCOTERS hors Eurométropole a évolué dans des proportions analogues durant la première période d'évaluation. En revanche, la seconde période d'évaluation marque un décrochement très net du reste du Bas-Rhin à la baisse. Ainsi, entre 2003-2005 et 2012-2015, la consommation annuelle a baissé d'un peu plus de 15 % dans le SCOTERS hors Eurométropole de Strasbourg, alors que pour le reste du département, cette baisse atteint un peu plus de 30 %.

ÉVOLUTION DE LA PRODUCTION ANNUELLE DE LOGEMENTS (EXTENSION ET DENSIFICATION)

Source : MAJIC 2, 1er janvier 2016. ADEUS



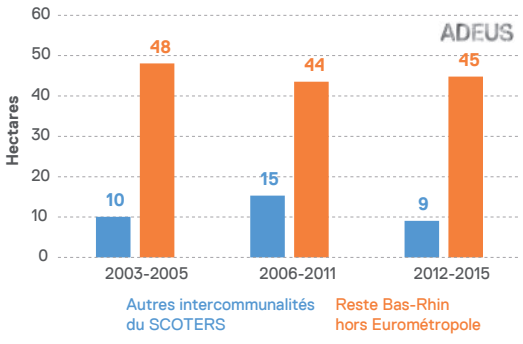
L'examen de la production de logements pour les mêmes territoires montre bien que la baisse plus mesurée de la consommation foncière dans le SCOTERS hors Eurométropole est avant tout liée à l'accroissement de la production de logements, contrairement au reste du Bas-Rhin qui voit sa production diminuer de manière sensible en rythme annuel durant la période 2012-2015.

Ces évolutions comparées indiquent également que la production de logements en extension et en densification sur le SCOTERS hors Eurométropole, s'est faite de manière plus dense que pour le reste du département.

La comparaison pour la consommation d'espaces d'activités est à considérer avec plus de prudence que celle concernant l'habitat en raison de l'absence de données pouvant être directement associées aux opérations à caractère économique comme les emplois ou la richesse créée. Le seul examen des surfaces et du nombre d'opérations réalisées permet néanmoins de dresser un constat sommaire.

CONSOMMATION FONCIÈRE ANNUELLE POUR L'ACTIVITÉ

Source : MAJIC 2, 1er janvier 2016. ADEUS

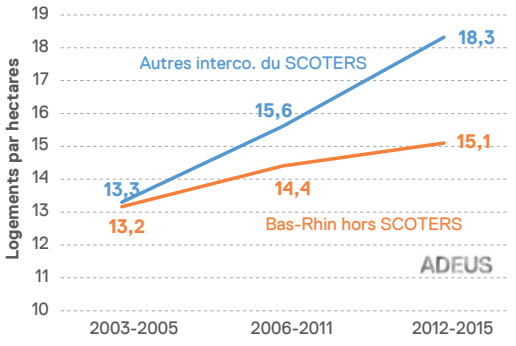


La première période d'évaluation est marquée par un accroissement de la consommation foncière annuelle pour l'activité dans le SCOTERS hors Eurométropole de Strasbourg contrairement au reste du Bas-Rhin qui voit cette même consommation diminuer légèrement. Pour les intercommunalités du SCOTERS hors Eurométropole, la seconde période constitue un retour à la situation initiale et, le reste du Bas-Rhin voit sa consommation augmenter très légèrement.

Niveaux de densité produits

Comme le laissent deviner le graphique d'évolution de la consommation liée aux logements ainsi que celui sur la production de logements, les décalages observés entre les intercommunalités du SCOTERS hors Eurométropole et celles du reste du département s'expliquent notamment par les différentiels de densité sur les deux territoires.

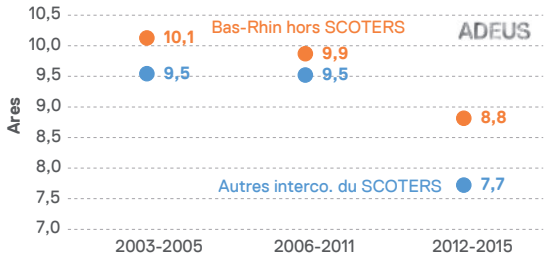
ÉVOLUTION DES DENSITÉS PRODUITES EN EXTENSION ET EN DENSIFICATION
Source : MAJIC 2, 1er janvier 2016. ADEUS



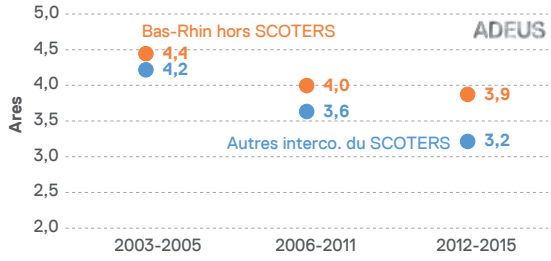
Le graphique confirme les éléments précédents. Pour les deux territoires considérés, la densité augmente sur les deux périodes d'évaluation du SCOTERS. Néanmoins, les communes du SCOTERS hors Eurométropole de Strasbourg sont marquées par une dynamique de croissance de la densité plus importante que les communes du reste du département du Bas-Rhin.

Les différences observées entre les deux territoires sont liées à deux facteurs principaux : d'une part, une consommation unitaire en moyenne plus importante dans le reste du département par rapport aux SCOTERS hors Eurométropole et ce, quels que soient les segments de l'offre de logements et, d'autre part, une réduction de l'individuel dans la production totale plus importante pour le SCOTERS hors Eurométropole que pour le reste du département.

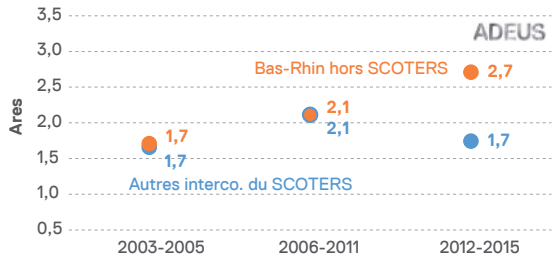
SURFACE MOYENNE POUR UN LOGEMENT INDIVIDUEL
Source : MAJIC 2, 1er janvier 2016. ADEUS



SURFACE MOYENNE POUR UN LOGEMENT DANS UN PETIT COLLECTIF
Source : MAJIC 2, 1er janvier 2016. ADEUS



SURFACE MOYENNE POUR UN LOGEMENT DANS UN COLLECTIF MOYEN OU GRAND
Source : MAJIC 2, 1er janvier 2016. ADEUS

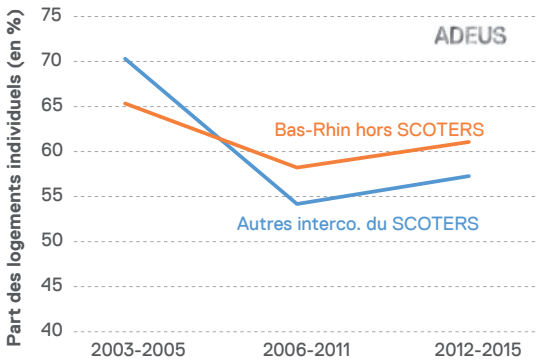


Les différentes données de consommation de terrain par type de logements montrent que sur la dernière période d'évaluation, les écarts de consommation ont crû entre les deux territoires dans un contexte général de diminution des surfaces par logement, exclusion faite des collectifs moyens et grands.

Le deuxième facteur expliquant la dynamique plus importante d'accroissement des densités pour le SCOTERS hors Eurométropole de Strasbourg est la réduction de la part des logements individuels, unitairement plus consommateurs de foncier dans la construction neuve en extension ou en densification.

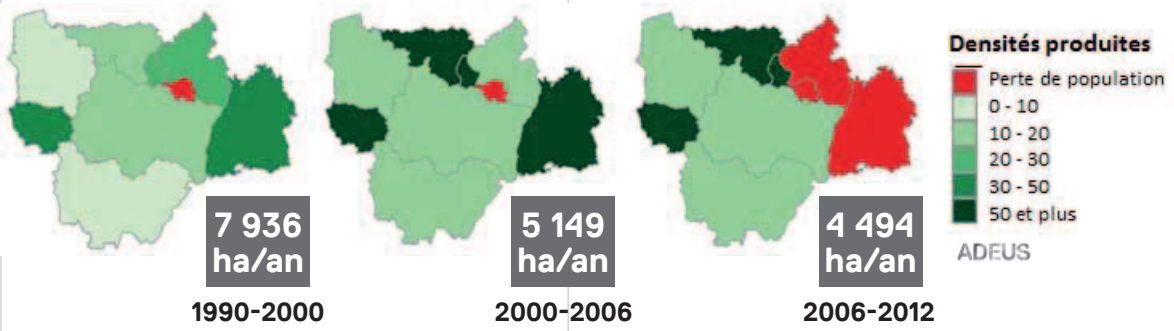
ÉVOLUTION DE LA PART DES LOGEMENTS INDIVIDUELS DANS LA CONSTRUCTION EN EXTENSION OU EN DENSIFICATION

Source : MAJIC 2, 1er janvier 2016. ADEUS



ÉVOLUTION DE LA CONSOMMATION FONCIÈRE DANS LA RÉGION GRAND EST ET LES RÉGIONS ÉTRANGÈRES LIMITROPHES

Source : MAJIC 2, 1er janvier 2016. ADEUS



L'analyse des données Corinne Land Cover, issues des images satellitaires et gérées par l'agence européenne de l'environnement, montre la diminution globale des niveaux de consommation foncière pour les 25 dernières années.

Les cartes et les données associées en bas à droite de chaque carte présentent les évolutions de densité de population par surfaces nouvelles consommées, et les données présentent les niveaux de consommation foncière annuelle pour l'ensemble du territoire concerné.

Les données de consommation annuelle montrent que le phénomène de réduction de la consommation foncière observé sur le SCOTERS est un mouvement plus vaste qui traverse la région Grand Est ainsi que l'ensemble des régions limitrophes, françaises ou étrangères.

Du point de vue des densités produites, ici en termes de population, les données indiquent que ces densités ont tendance à s'accroître sur une majorité de territoires, y compris la région Grand Est. Néanmoins, la faiblesse de la précision des données invite à prendre avec mesure ces éléments. Par ailleurs, la situation des länder allemands voisins est particulière en ce que ces derniers ont tous connu des diminutions de population sur la période 2006-2012, ce qui de fait limite les capacités de comparaison en matière de densités produites sur les territoires.

FONCIER

Éléments pour la conclusion

⊙ Le SCOTERS, un outil efficace pour encadrer l'urbanisation sur le plan foncier

L'ensemble des indicateurs fonciers, qu'ils proviennent de la commission compatibilité du syndicat mixte, des mises en chantier des permis ou des données fiscales, indiquent clairement que **les objectifs du SCOTERS en matière de gestion économe de l'espace ont été largement atteints.** Les dernières données en matière de création de logements semblent confirmer que **la production neuve de logements se fait majoritairement dans des secteurs déjà urbanisés, donc peu consommateurs d'espaces**.

⊙ Une réduction de la consommation foncière

Le constat général à l'échelle du SCOTERS est celui d'une diminution de la consommation foncière alimentée par quatre facteurs principaux :

- la diminution de la consommation unitaire pour les logements neufs et ce, quel que soit le territoire et quel que soit le type de logements (individuel ou collectif) ;
- la progression importante de la production de logements collectifs, structurellement moins consommatrice d'espace ;
- le renforcement de la construction dans la partie agglomérée de l'Eurométropole, secteur structurellement plus dense que le reste du SCOTERS ;
- l'accroissement de la contribution des logements créés en mutation dans l'ensemble de la production de logements et ce, pour la majeure partie des différents territoires qui composent le SCOTERS.

⊙ Un usage du foncier plus performant que par le passé

Ce bilan montre que **la sobriété en matière de consommation foncière du SCOTERS se fait à tous les niveaux d'armature,** dans l'Eurométropole comme au sein des autres intercommunalités. En revanche, la très forte intensité de cette plus grande économie du foncier est largement le fait de la forte poussée de la construction neuve dans le cœur métropolitain, associant les niveaux les plus élevés de densités avec un volume de production inédit depuis de nombreuses années.

Des pistes pour l'évolution du SCOTERS

- **Le changement de contexte démographique** en Alsace (voir la partie démographie et logements). Réinterroger la demande future de nouveaux logements. La contraction de la croissance démographique annoncée ou en cours constitue un enjeu de taille pour les années à venir. Ce contexte particulier se double de l'arrivée progressive sur le marché d'une offre importante de logements individuels construits par les baby-boomers.
- Ces évolutions réinterrogent également **les réserves foncières à mobiliser** dans les documents locaux d'urbanisme ainsi que les règles encadrant son urbanisation.
- Si l'évolution des intercommunalités interroge **la stratégie en matière de déploiement de zones d'activités**, la faible mobilisation du foncier économique en extension est un atout en termes de complémentarités entre les territoires et de développement métropolitain sur un nouvel horizon plus lointain que les six années établies dans la modification n° 2 du SCOTERS. Elle suppose également de **travailler sur l'optimisation** du foncier d'activités et sa mobilisation (voir ci-après).

Au-delà des orientations du SCOTERS, la question de **la mobilisation du foncier** et des politiques publiques qui lui sont attachées suppose que les collectivités se dotent de nouveau outils pour faire face à la pression foncière et aux coûts qu'elle engendre *(Etablissement Public Foncier, etc.)*.

IMMEUBLES DE BUREAUX AUTOUR DU LAC ARTIFICIEL DE L'ESPACE EUROPÉEN DE L'ENTREPRISE, SCHILTIGHEIM

Optimiser et partager le développement économique

L'esprit du SCOTERS

Lors de son élaboration, le SCOTERS avait constaté l'éparpillement des projets de zones d'activités dans la région. Le document a donc prévu une répartition spatiale et une hiérarchisation des projets de zones. Ce partage à l'échelle de la région de Strasbourg vise à réduire la concurrence interne entre les territoires du SCOTERS tout en favorisant une meilleure maîtrise de la consommation foncière et une meilleure visibilité pour les acteurs économiques. Le SCoT se fixe pour objectifs le renforcement des solidarités intercommunales et une répartition équilibrée du développement économique

Concernant les activités commerciales, le SCOTERS cherche à relier logique d'implantation et armature urbaine.

Il s'agit également d'orienter l'implantation des sites générateurs de transports de marchandises importants et de permettre l'installation des grandes installations d'intérêt collectif.

Rappel des objectifs du SCOTERS

- Répartir le développement économique de manière équilibrée sur l'ensemble du territoire.
- Eviter l'éparpillement des projets de zones d'activités source d'une faible optimisation et de répartition insatisfaisante des ressources et des emplois.
- Maîtriser la consommation foncière. - Réduire la concurrence entre les territoires du SCOTERS et renforcer les solidarités intercommunales.
- Orienter l'implantation des sites générateurs de transports de marchandises importants.
- Permettre la réalisation des grandes installations d'intérêt collectif.
- Localiser les activités commerciales en favorisant une offre commerciale équilibrée.
- Intégrer la dimension économique de l'agriculture dans le développement des espaces urbanisés.

MÉTHODE

Compte tenu de la conjoncture économique nationale et internationale des dernières années, le bilan économique du SCOTERS est à nuancer, le diagnostic économique réalisé ne permettant pas de réellement distinguer effets conjoncturels, effets du SCOT et temps des entreprises.

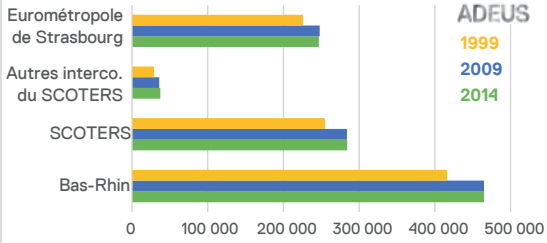
Développer une stratégie d'implantation des emplois et des activités de manière équilibrée sur l'ensemble du territoire

L'emploi total

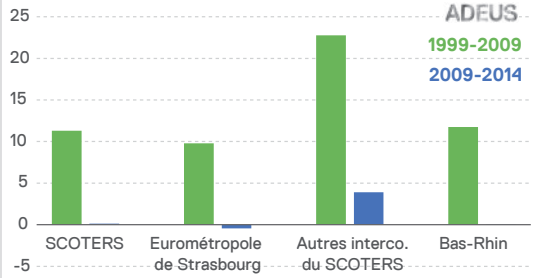
En 2014, le SCOTERS compte 284 250 emplois (tous types confondus), soit **61,5 % des emplois du Bas-Rhin**. L'évolution de l'emploi total dans le SCOTERS explique la tendance départementale et enregistre ces dernières années un ralentissement de sa dynamique.

En effet, après une période de forte augmentation entre 1999 et 2009, la période de 2009 à 2014 est marquée par une variation quasi nulle du nombre d'emplois dans le Bas-Rhin et le SCOTERS (+343 emplois dans le SCOTERS pour + 4 878 actifs sur la même période, soit 1,7% d'augmentation).

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'EMPLOIS ENTRE 1999 ET 2014 - Source : INSEE, RP

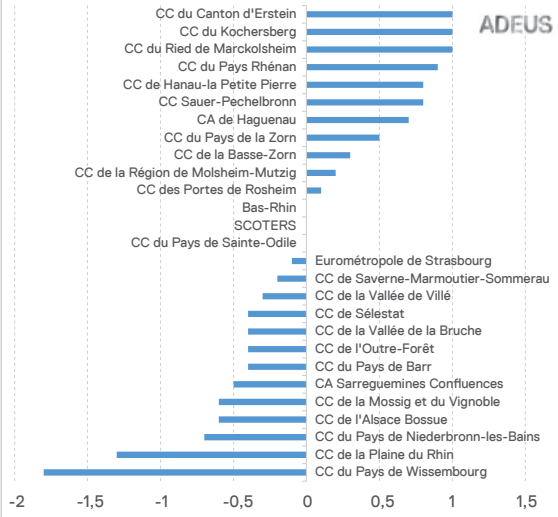


TAUX D'ÉVOLUTION DE L'EMPLOI ENTRE 1999 ET 2014
Source : INSEE, RP



Mais le territoire du SCOTERS n'est pas touché de la même manière par ce ralentissement. Si l'Eurométropole enregistre entre 2009 et 2014 une variation négative (-0,4%, soit une perte de 1 063 emplois), le reste du territoire du SCOTERS voit le nombre d'emplois augmenter de 3,9% (soit +1 406 emplois) durant la période. Les territoires de **la CC du canton d'Erstein et du Kochersberg** ont notamment enregistré le plus fort taux annuel de variation de l'emploi total, avec respectivement +731 et +205 emplois sur la même période. Ainsi, la part du SCOTERS hors Eurométropole de Strasbourg augmente légèrement depuis 1999 et 2009.

TAUX ANNUEL DE VARIATION DE L'EMPLOI ENTRE 2009 ET 2014 *(NOUVELLES INTERCOMMUNALITÉS)*
Source : INSEE, RP



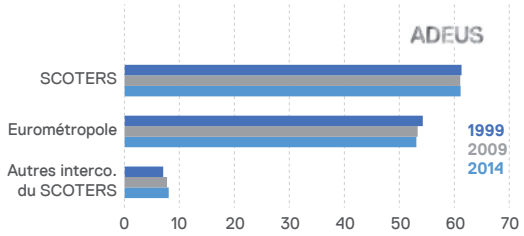
L'évolution positive de l'emploi dans les couronnes du SCOTERS peut trouver son explication dans différentes hypothèses : la proximité d'une importante main d'œuvre, de services et d'infrastructures dans l'agglomération de Strasbourg, la présence sur place d'un tissu d'entreprises peut être moins sensible aux aléas conjoncturels et qui ont pu maintenir l'emploi ou encore des opportunités foncières et immobilières propices à l'installation d'actifs, d'entreprises et donc à la création d'emplois.

Cette dynamique témoigne de la complémentarité fonctionnelle du territoire du SCOTERS et des synergies qui sont à l'œuvre.

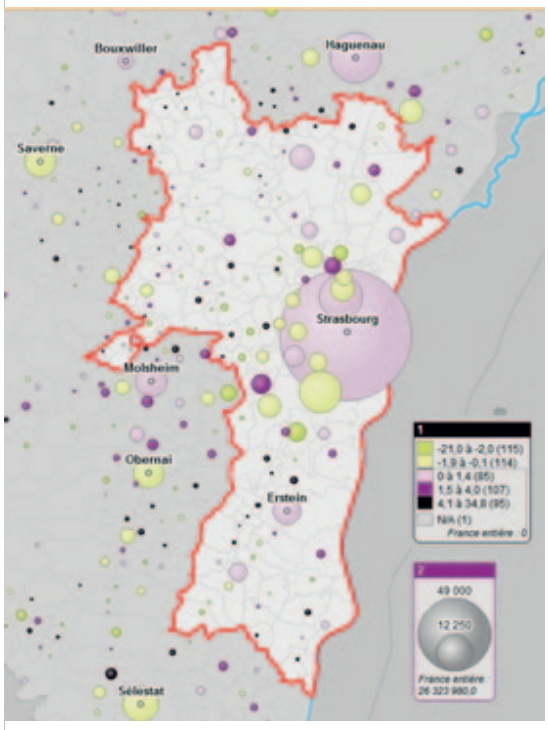
Avec **87 % des emplois du SCOTERS localisés dans l'Eurométropole de Strasbourg**, l'emploi reste largement concentré dans les zones denses et urbaines de l'Eurométropole, qui reste le moteur de l'économie du SCOTERS et du Bas-Rhin.

Malgré le ralentissement de la croissance de l'emploi, **le poids du SCOTERS dans le Bas-Rhin est stable** depuis 1999. Avec 246 784 emplois, l'Eurométropole de Strasbourg représente quant à elle 53 % des emplois du Bas-Rhin en 2014, une part qui a tendance à reculer légèrement depuis 1999.

PART DE L'EMPLOI DANS LE BAS-RHIN
Source : INSEE, RP



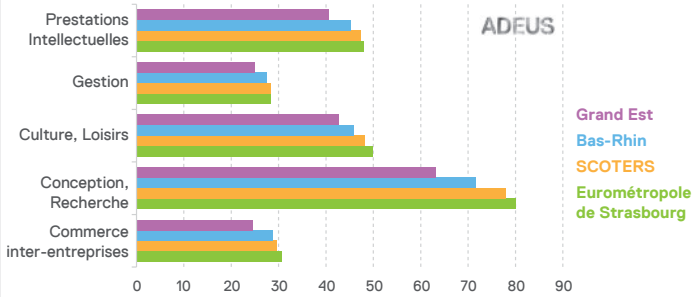
TAUX DE VARIATION DE L'EMPLOI AU LIEU DE TRAVAIL ENTRE 2009 ET 2014
ET EMPLOIS AU LIEU DE TRAVAIL EN 2014



Les fonctions métropolitaines

L'analyse détaillée de l'emploi en 2014 montre en particulier que la part des cadres des fonctions métropolitaines (emplois stratégiques des entreprises) représente 11,8 % des emplois dans le SCOTERS, contre 9,6 % pour le Bas-Rhin. **Cette part est en progression** depuis 1999 et 2009 et monte à 12,5 % pour l'Eurométropole en 2014.

PART DES CADRES PARMI LES EMPLOIS DES FONCTIONS MÉTROPOLITAINES EN 2014
Source : INSEE, RP



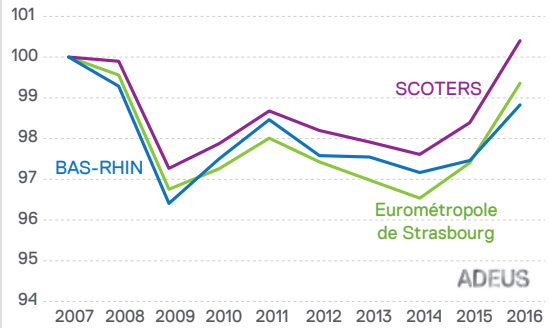
A l'intérieur de chaque fonction métropolitaine, le SCOTERS concentre en effet légèrement plus de postes de cadres que la moyenne départementale. Les cadres des fonctions métropolitaines **sont fortement représentés dans les fonctions de Conception et de Recherche**, mais également dans le domaine de la culture et des loisirs. Cette forte représentation fait la spécificité de l'Eurométropole parmi l'ensemble des agglomérations du Grand Est, combinée au fait qu'elle cumule (à elle seule) 10% des emplois de la grande Région.

TYPOLOGIE DES AGGLOMÉRATIONS DE LA RÉGION GRAND EST, BASÉE SUR LES 15 FONCTIONS DE L'EMPLOI DE L'INSEE
Sources : Zest/ ADEUS, emploi par fonction INSEE 2015

L'emploi salarié privé

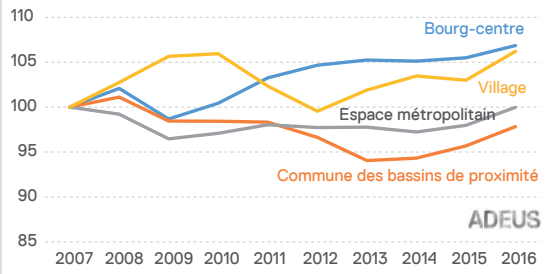
Tout comme l'emploi total, l'emploi salarié privé dans le SCOTERS et l'Eurométropole de Strasbourg **n'a que très peu évolué en valeurs brutes**. L'analyse des données relatives indique cependant que **le niveau de l'emploi salarié en 2016 est pour la première fois supérieur au niveau de 2007** dans le SCOTERS. Les 213 371 emplois salariés du privé en 2016 représentent ainsi près de 75% des emplois offerts par le territoire du SCOTERS.

ÉVOLUTION RELATIVE DE L'EMPLOI SALARIÉ ENTRE 2007 ET 2016 (2007 = BASE 100) - Source : ACCOS



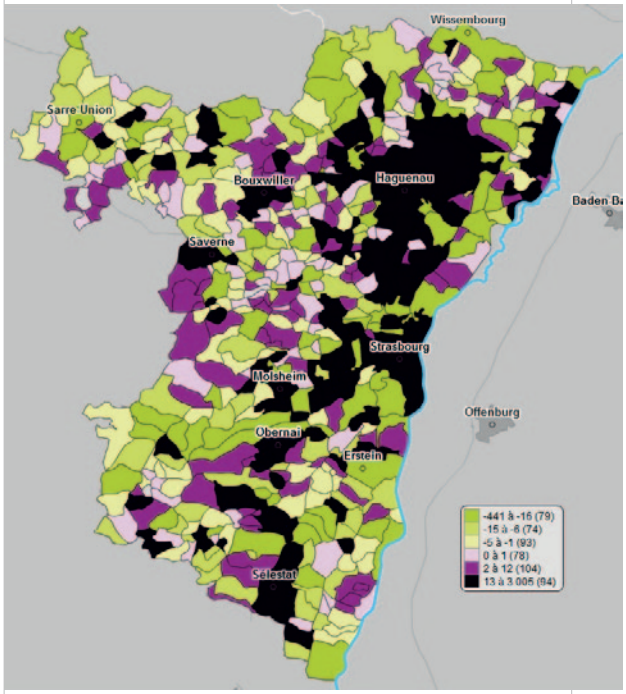
Si cette apparente stabilité a caché d'importantes fluctuations annuelles, elle cache également **de nombreuses disparités géographiques**. Ainsi depuis 2007, l'emploi salarié se développe essentiellement dans les bourgs centres et les villages du SCOTERS, alors qu'il a reculé dans les communes des bassins de proximité et l'espace métropolitain. En 2016, l'espace métropolitain retrouve également son niveau de 2007.

ÉVOLUTION DE L'EMPLOI SALARIÉ 2007-2016 PAR NIVEAUX D'ARMATURE DU SCOTERS
Source : ACCOS- URSSAF



L'analyse de la variation de l'emploi salarié dans les intercommunalités du SCOTERS depuis 2007 montre que si celles-ci suivent globalement une même dynamique d'évolution, les CDC **de la Basse Zorn et de la Région de Brumath ont été les territoires les plus dynamiques**.

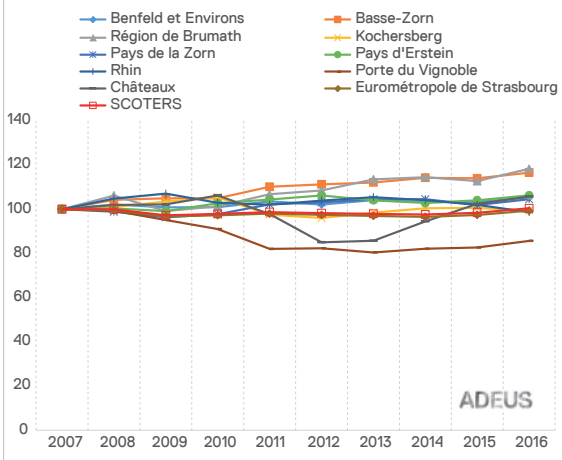
VARIATION 2012-2016 DE L'EMPLOI SALARIÉ
Source : ADEUS-IGN BD GEOFLA ® 2015/EUROGEOgraphics 2014



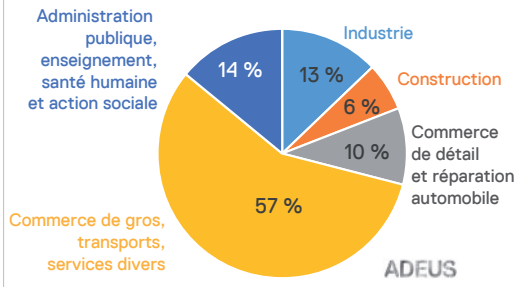
En 2016, **le secteur tertiaire** reste le secteur prépondérant pour l'emploi dans le SCOTERS et concentre **71 % des emplois salariés** notamment dans les services aux entreprises, le commerce de gros (56,94 %) et l'administration et les services publiques (14 ,05 %). Le poids de ce secteur est en hausse avec 151 740 emplois soit une hausse de 6000 emplois depuis 2012.

Les secteurs du commerce de détails et de la construction observent pour leur part une baisse quasi constante de leurs effectifs depuis 2007. En 2016, ces deux secteurs ne représentent ainsi plus que 9,9 % des effectifs salariés du territoire du SCOTERS pour le commerce et 6 % pour la construction. L'industrie connaît depuis 2015 une légère augmentation de ses effectifs mais la part de ce secteur continue de baisser pour atteindre 12,94 % des emplois salariés.

ÉVOLUTION DE L'EMPLOI SALARIÉ 2007-2016
ANCIENS PERIMÈTRES DE CC DU SCOTERS
Source : ACCOS- URSSAF



RÉPARTITION DE L'EMPLOI SALARIÉ PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ EN 2016 - Source : ACCOS- URSSAF

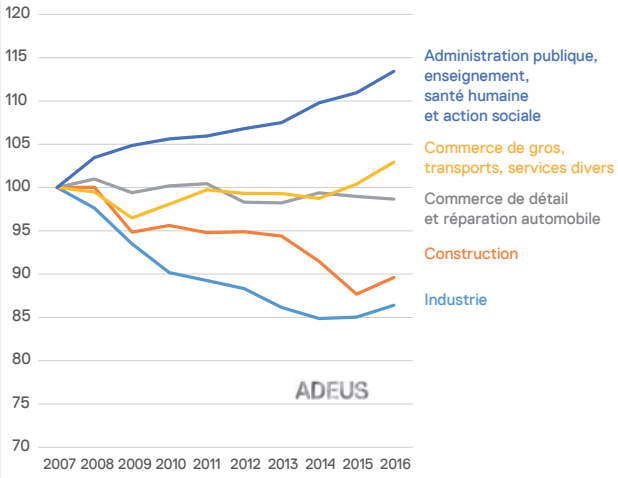


Ces évolutions sont à mettre en rapport avec les données conjoncturelles qui dépassent le SCOTERS mais également d'autres sources d'explications propres à chaque secteur: le confortement de la place de Strasbourg comme pôle administratif et médical, la création de nouveaux services en lien avec les progrès technologiques, les difficultés de recrutement notamment dans le secteur de la construction et du commerce, l'évolution des formes du commerce vers le e-commerce et les drives, l'externalisation de certains services/prestations dans l'industrie.

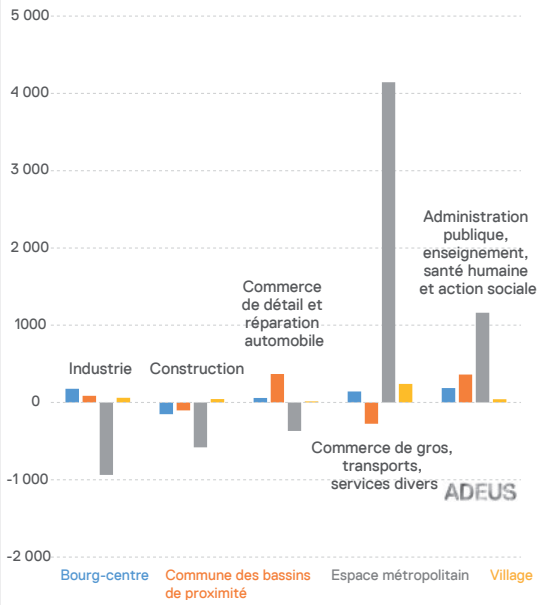
L'analyse géographique de l'emploi salarié montre qu'entre 2012 et 2016, les dynamiques les plus fortes ont été observées par niveau d'armature :

- Bourgs-centres pour les emplois industriels,
- Communes des bassins de proximité pour les emplois du commerce de détail /réparation automobile et l'administration/enseignement/ santé/ action sociale,
- Villages pour les emplois de la construction ;
- Espace métropolitain pour les emplois du commerce de gros/transport/services ainsi que ceux liés à l'administration/enseignement/santé action sociale.

ÉVOLUTION DE L'EMPLOI SALARIÉ PAR SECTEURS D'ACTIVITÉS DEPUIS 2007
Source : ACCOS- URSSAF



RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DE L'ÉVOLUTION DE L'EMPLOI SALARIÉ ENTRE 2012 ET 2016
Source : ACCOS- URSSAF

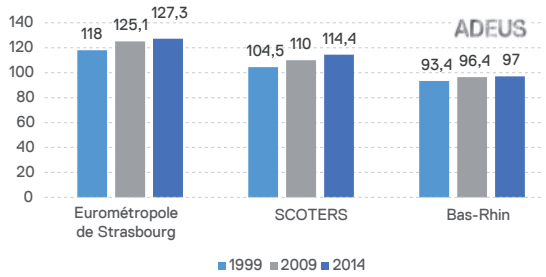


Concentration d'emploi et rapport emplois/actifs

Avec en 2014, plus de **114 emplois pour 100 actifs occupés**, le SCOTERS présente une forte concentration de l'emploi. Cet indicateur de l'attractivité du territoire atteint 127 emplois dans l'Eurométropole de Strasbourg. **De fortes concentrations sont également identifiées à Brumath, Hoerdt, Erstein et Benfeld**.

ÉVOLUTION DE LA CONCENTRATION DE L'EMPLOI

Source : : INSEE, RP

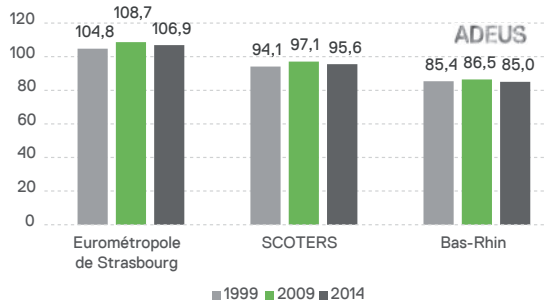


Cet indice est en progression depuis 1999 et confirme le rôle moteur du SCOTERS en Alsace qui offre plus d'emplois par rapport aux nombre d'actifs résidents occupés. Cette évolution, si elle peut s'expliquer par une augmentation du nombre d'emplois, trouve également son explication dans l'évolution de la démographie, du chômage et l'influence de l'emploi frontalier selon les territoires.

Le rapport entre emplois et actifs en âge de travailler (donc occupés ou non) permet de mesurer le besoin théorique d'emploi. Ce ratio Emploi/Actif est par conséquent moins élevé. En 2014, avec 95.6 emplois pour 100 actifs, le SCOTERS tout comme le département du Bas-Rhin (85/100) enregistre un déficit théorique d'emplois par rapport au nombre d'actifs en âge de travailler y résidant. Ce ratio doit cependant être également relativisé au regard au nombre d'emplois frontaliers et extérieurs au Bas-Rhin qui ne sont pas comptabilisés dans le stock des emplois analysés ici. **Le territoire de l'Eurométropole** enregistre pour sa part un ratio positif de 106.9 emplois pour 100 actifs en âge de travailler qui confirme son rôle de locomotive dans l'économie et l'emploi du Bas-Rhin.

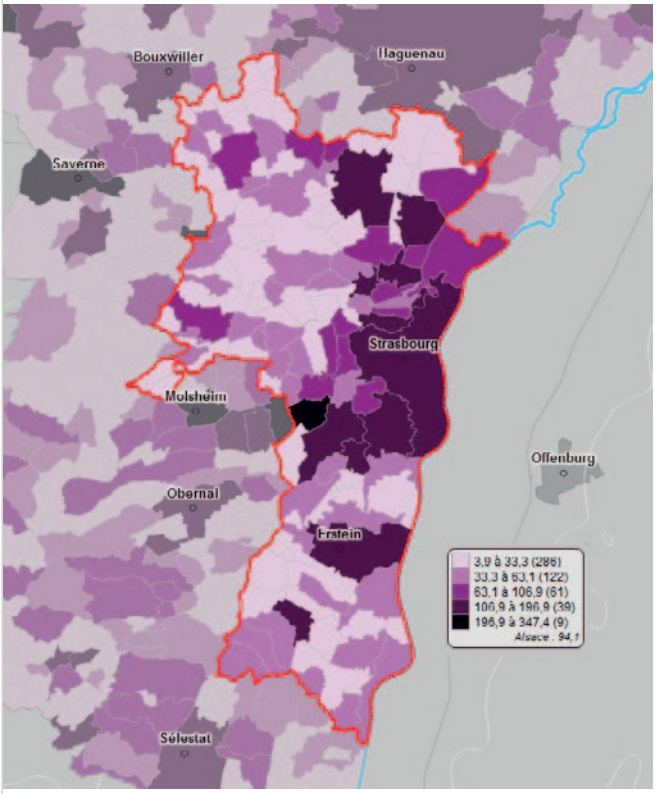
ÉVOLUTION DU RATIO EMPLOI/ACTIF

Source : : INSEE, RP



CONCENTRATION DE L'EMPLOI EN 2014

Sources : INSEE, RP - ADEUS-IGN BD GEOFLA ® 2015/EUROGEOgraphics 2014



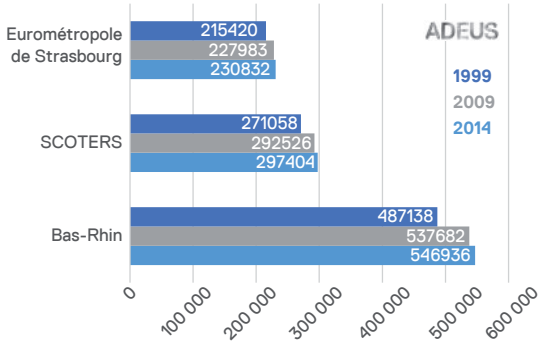
Les actifs

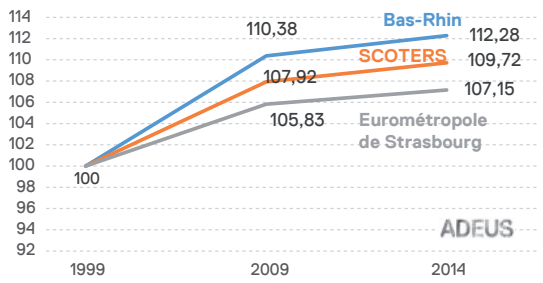
Le SCOTERS accueille 297 404 actifs résidant en 2014 soit 4 878 actifs de plus qu'en 2009 (+1,67%). Le rythme d'évolution du nombre d'actifs est cependant en dessous du rythme moyen bas-rhinois, signe que le territoire du SCOTERS dans sa globalité pâtit à la fois **d'une moindre attractivité en termes d'installation d'actifs et de la diminution du nombre d'actifs par le vieillissement** de sa population et l'entrée en âge de la retraire. L'Eurométropole de Strasbourg n'échappe pas à ce phénomène et enregistre un rythme d'accroissement de ses actifs encore plus faible qui peut également s'expliquer pour sa part par les difficultés liées à la recherche d'un logement, notamment par les jeunes familles actives.

Les actifs résidant principalement dans l'espace métropolitain (63%) et dans les communes des bassins de proximité.

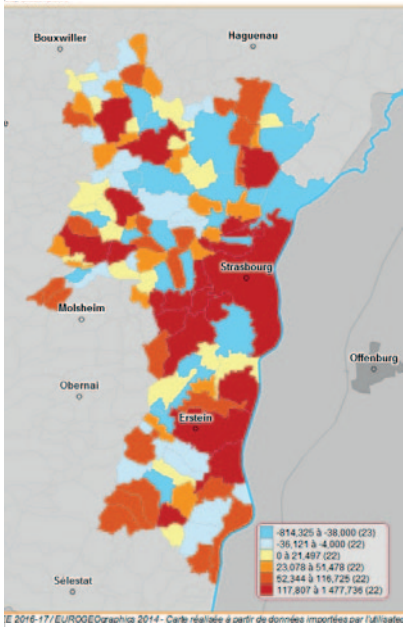
L'évolution des actifs installés dans le SCOTERS entre 2009 et 2014 illustre cependant d'autres dynamiques territoriales. En effet, les villages sont plébiscités par 38% d'entre eux, devant l'espace métropolitain (30%).

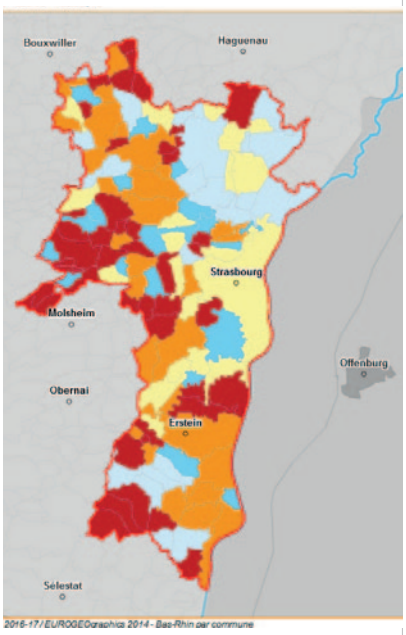
ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ACTIFS ENTRE 1999 ET 2014
Source : INSEE, RP





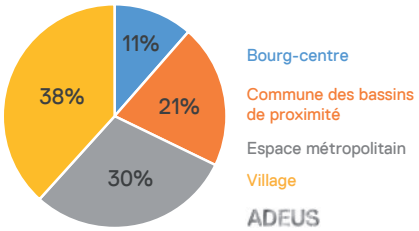
ÉVOLUTION DES ACTIFS EN VALEURS ABSOLUES ET ÉVOLUTION DES ACTIFS ENTRE 2009 ET 2014



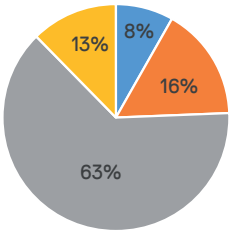


La représentation cartographique des actifs montre en effet que de fortes évolutions sont observées dans l'Eurométropole et dans une partie sud de la deuxième couronne du SCOTERS mais de nouvelles dynamiques sont apparues au-delà, dans les franges du SCOTERS notamment des villages.

RÉPARTITION DES ACTIFS ENTRE 2009 ET 2014
Source : INSEE, RP



RÉPARTITION DE L'ÉVOLUTION DES ACTIFS ENTRE 2009 ET 2014
Source : INSEE, RP



Le chômage

Le taux de chômage de la zone d'emploi de Strasbourg est plus important que dans le reste du département, comme pour la majorité des métropoles et agglomération françaises : **établit 9,9 % au troisième trimestre 2017, il est en légère baisse** (-0,2 points) par rapport à la même période l'année précédente. La zone d'emplois de Strasbourg est par ailleurs le deuxième taux le plus élevé à l'échelle alsacienne après Mulhouse. Au niveau bas-rhinois, les autres Zones d'emplois enregistrent des taux de chômage bien inférieur de l'ordre de 5,7 à 6,8 %.

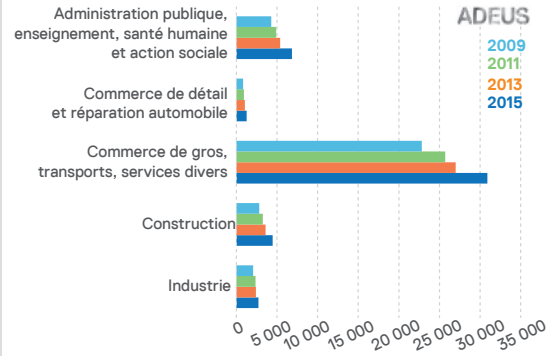
Le tissu économique

Le SCOTERS compte en 2015, 46 187 établissements, un chiffre en hausse de 41% depuis 2009 avec 13 351 établissements supplémentaires, **soit un taux d'augmentation légèrement plus soutenu que celui du Bas-Rhin**.

Le nombre d'établissements a augmenté entre 2009 et 2015 dans tous les secteurs d'activités y compris dans l'industrie et le commerce de détail, mais plus fortement dans le secteur tertiaire (commerce de gros, des transports et des services, et administration). Le SCOTERS présente ainsi des secteurs diversifiés mais comme ailleurs, le commerce de gros et des services dominent avec 30 890 établissements en 2015 soit près de 67 % du total des établissements.

ÉVOLUTION DES ÉTABLISSEMENTS DU SCOTERS PAR SECTEURS D'ACTIVITÉS

Source : SIRENE



Économie présentielle et productive

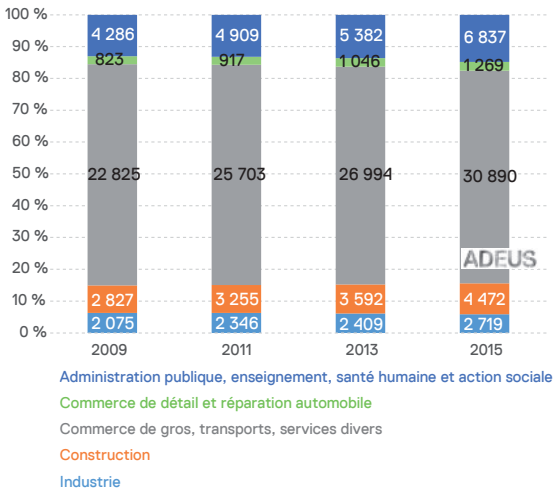
La partition de l'économie en deux sphères, présentielle et productive, permet de mieux comprendre les logiques des activités et de mettre en évidence les systèmes productifs locaux. Son analyse permet de voir les mutations économiques à l'œuvre.

En 2015, l'économie de l'Eurométropole de Strasbourg et du SCOTERS **se caractérise par une répartition équivalente entre activités présentielles et productives**. Dans ces deux territoires, 59,7 % des activités relèvent de l'économie présentielle (contre 65 % pour le Bas-Rhin hors SCOTERS) et 40,3 % de l'économie productive qui **font du territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, et du SCOTERS dans son ensemble, les territoires où l'activité de production est la plus forte**.

Le secteur industriel est diversifié et traditionnel. Il demeure une composante importante du territoire, comme le montre l'analyse des sphères économiques. Son poids relatif par rapport aux autres secteurs diminue cependant alors que le nombre d'établissements industriels ne baisse pas depuis 2009. Les pôles de compétitivité en présence et les stratégies économiques de grands acteurs publics qui soutiennent notamment de nouvelles filières industrielles témoignent d'un tournant qui s'opère petit à petit dans le territoire du SCOTERS.

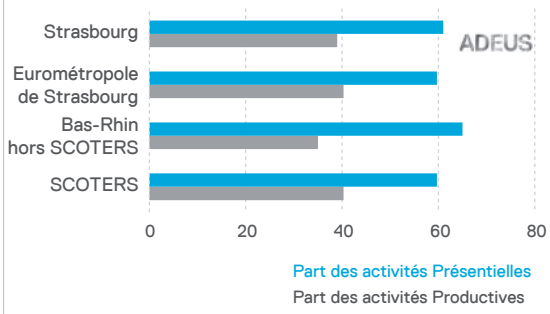
RÉPARTITION DES ÉTABLISSEMENTS DU SCOTERS PAR SECTEURS

Source : SIRENE



PART DES ACTIVITÉS PRÉSENTIELLES ET PRODUCTIVES EN 2015

Source : INSEE, RP

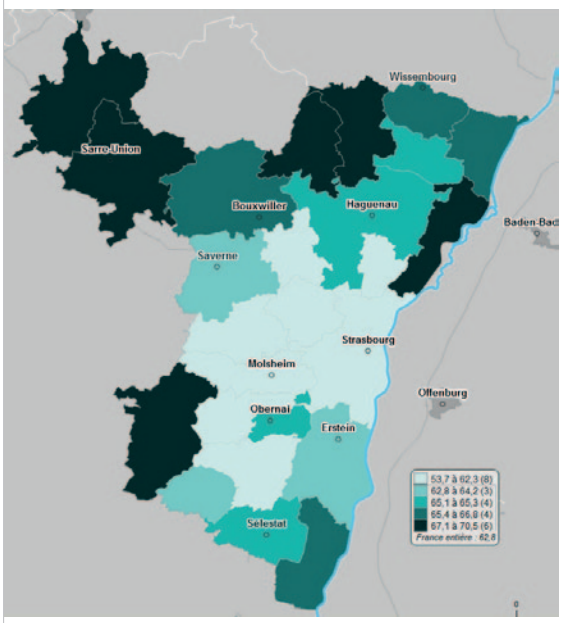


Transferts d'établissements

L'augmentation du nombre des établissements mais aussi les déménagements d'entreprises expliquent les disparités territoriales à l'échelle du Bas-Rhin. Dans le SCOTERS le solde entre transferts entrants (emménagement) et transferts sortants (déménagement) est négatif pour ce qui concerne Strasbourg et sa première couronne et positif pour ce qui concerne sa deuxième couronne ainsi que le SCOTERS hors Eurométropole de Strasbourg.

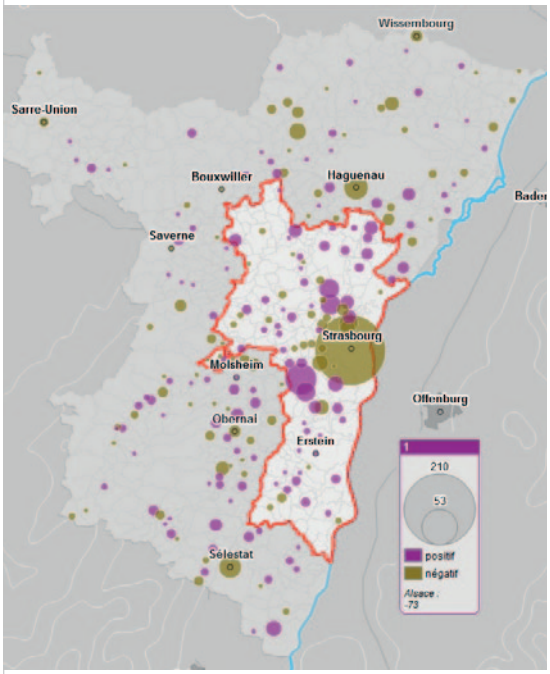
PART DES ACTIVITÉS PRÉSENTIELLES EN 2015

Sources: INSEE - ADEUS



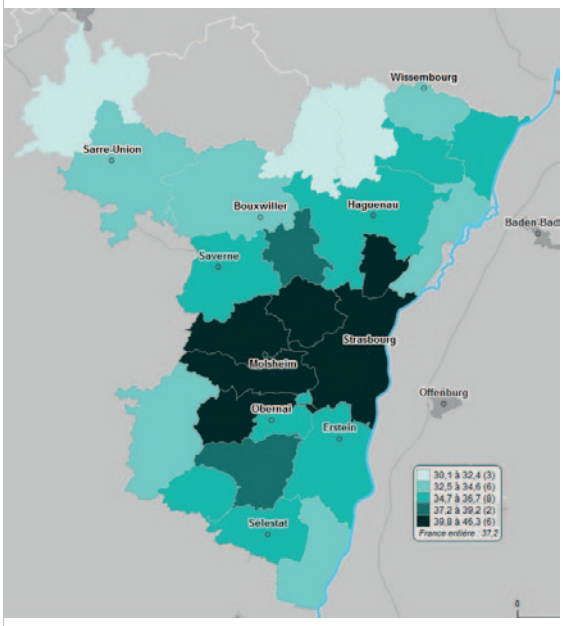
TRANSFERTS D'ÉTABLISSEMENTS, SOLDE 2015

Sources: INSEE - ADEUS



PART DES ACTIVITÉS PRODUCTIVES EN 2015

Sources: INSEE - ADEUS



Identifier les sites d'accueil d'activités

L'offre en sites d'activités

En 2014, le territoire du SCOTERS disposait de près de **130 zones d'activités de plus de 3 hectares, soit 51 % des Zone d'Activités Economiques (ZAE) du Bas-Rhin**. Ces zones d'activités étaient implantées sur 54 communes et accueillaient 7 038 établissements pour 111 449 emplois soit 39 % des emplois du territoire. En 2014, l'Eurométropole de Strasbourg comptait pour sa part 85 zones d'activités sur plus de 3400 ha accueillant 6000 établissements et 94 000 emplois. A périmètre constant entre 2009 et 2014, les zones d'activités de l'Eurométropole gagnent 10 % d'établissements et 2% d'emplois principalement dans la première couronne. (Source : Recensement CG67/ADIRA/ADEUS 2012-2013, CUS 2014 – INSEE Sirene 2013, issu de la Note de l'ADEUS n°28 juillet 2014).

Depuis 2014, de nouveaux projets de zones d'activités ont été réalisés ou lancés à l'instar de l'extension des ZA de Holtzheim, Erstein ou de la requalification de l'ancienne raffinerie de Reichstett. D'autres projets inscrits dans les documents d'urbanisme, sont encore au stade des études de faisabilité ou de phase pré-opérationnelle, alors que certains sont à l'arrêt ou abandonnés. **Les zones déjà aménagées dans le SCOTERS présentent quant à elles de faibles disponibilités**. L'étude du Cabinet SOFRED sur le territoire de l'Eurométropole diagnostiquait **un taux d'inoccupation très faible** des zones d'activités et **un potentiel de moins de 40 ha de lots fonciers cessibles à la mi 2011 sur les zones existantes. L'offre actuelle sur l'Eurométropole ne semble pas avoir compensé ce constat, ni être de nature à pouvoir satisfaire durablement la demande de foncier économique alors même que le territoire en étant bien équipé en transports publics et accueillant une grande part des actifs, doit endosser en particulier ce rôle au regard du SCOTERS**.

En effet le territoire de l'Eurométropole, manque à la fois de lots de petites voire très petites tailles (à destination des TPE et des entreprises artisanales) mais aussi de lots de grandes tailles permettant de répondre à la demande de grandes unités d'exploitation. Par ailleurs, la Stratégie Eco 2030 de l'Eurométropole dont l'ambition est de favoriser la création nette de 27 000 emplois d'ici 2030 en renforçant les spécificités de la métropole donne la priorité au développement des technologies médicales par la construction du projet NextMed, le développement d'une offre immobilière pour le tertiaire supérieur par la commercialisation du Quartier d'Affaires International et le déploiement d'une nouvelle offre foncière destinée aux entreprises industrielles notamment grâce à la création de l'EcoParc rhénan sur l'ancienne raffinerie de Reichstett. Ce dernier est la première reconversion de site économique portée par un partenariat collectivités/Etat/opérateur privé et visant la réhabilitation de 80 hectares de terrains de l'ancienne raffinerie de Reichstett (travaux et commercialisation en cours, étude de faisabilité en cours sur l'ensemble du site de l'ancienne raffinerie et périmètre rapproché).

De grands projets réalisés, en cours de réalisation ou avec des périmètres d'extension sont également présents dans un périmètre proche du SCOTERS tels que la Plate Forme de la Région de Brumath (sortie du périmètre du SCOTERS en 2017), la future grande zone d'activités du Pays Rhénan située sur le périmètre de l'ancienne raffinerie de Herrlisheim-Drusenheim (en cours d'études) et la Plateforme d'activités de Dambach la Ville. Les futures stratégies économiques portées par le SCOTERS devront nécessairement prendre en compte sites moteurs et leurs impacts dans l'ensemble des thématiques de l'aménagement (dont l'accessibilité ou le développement du logement pour ne citer que celles-ci).

Réalisation des sites d'activités stratégiques fléchés par le SCOTERS

Ces sites identifiés par le SCOTERS sont tous repris comme étant des sites d'intérêt métropolitain dans la Stratégie Strasbourg Eco 2030 :

- Le Port de Strasbourg qui offre des infrastructures trimodales (Rail/Route/Fleuve) et accueille près de 3020 entreprises est la première zone d'activités de l'agglomération. La zone portuaire malgré ces équipements et ses dynamiques ne dispose plus d'aucune réserve foncière ou possibilité d'extension. Le projet de port sec envisagé à Fegersheim et abandonné depuis, n'entame pas le besoin pour le Port de Strasbourg et ses entreprises de trouver une offre foncière pour développer son hinterland dans le périmètre de l'Eurométropole.

- le parc d'Innovation d'Illkirch-Graffenstaden est consacré à l'accueil des entreprises d'innovation, de recherche et de développement. Ce pôle de référence n'a pas été étendu depuis 2012 et dispose encore d'une réserve foncière de près de 55 ha à aménager.
- L'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim est dédié aux activités tertiaires, technologiques et universitaires et ne dispose de plus aucune disponibilité foncière. Une extension de la zone est identifiée dans le PLUi de l'Eurométropole en lien avec le projet de VLIO, mais aucun projet n'est en cours.
- Le Parc des expositions à Eckbolsheim dont la vocation identifiée en termes d'accueil de foires et salons a été remis en cause dans le cadre de la redéfinition du quartier tertiaire du Wacken. Le site est aujourd'hui identifié par le PLUi comme potentiel secteur de développement mixte de l'Eurométropole et présente des enjeux de préservation de l'environnement.
- Le quartier d'affaires du Wacken accueille le projet d'un nouveau pôle tertiaire en cours de commercialisation avec pour objectif la création qu'un quartier d'affaires international (bureaux, logements et commerces). Ainsi le Quartier Archipel lancé en 2013 et démarré en 2016 sur près de 4 ha vise la construction de 100 000 m² de SHON pour 2018-2019 puis 110 000 m² dans un second temps. Le quartier d'activités tertiaires du Wacken devient ainsi avec ce projet un quartier mixte avec la construction de 250 logements supplémentaires.

Trois plates formes d'activités intercommunales identifiées par le SCOTERS :

- Le projet de plateforme intercommunale de Fegersheim/Lipsheim envisagé au début des années 2010 dans le cadre de réflexions globales de ce secteur (en lien avec les activités portuaires, l'évolution des espaces commerciaux et la modification des accès routiers notamment la Rocade Sud phase 2), a été revu dans sa dimension et sa vocation. Aujourd'hui, le projet de plateforme est abandonné et laisse place à la délimitation d'une réserve foncière à vocation économique dans le PLU de l'Eurométropole d'une vingtaine d'hectares. Une aire d'accueil des gens du voyage est en cours d'aménagement à l'entrée du site. Aux abords directs du site, les friches commerciales à l'est et à l'ouest de la RD 1083 devraient été reprises par un opérateur privé et pourraient donner lieu à un programme de requalification et de réhabilitation vraisemblablement à des fins commerciales.
- Le site de Kogenheim *(non réalisé)* marqué à la fois par des contraintes d'accès, de préservation environnementale et d'inondation, et par la proximité de la grande zone d'activités de Dambach la Ville semble interroger la pertinence du projet.
- La zone de Brumath/Bernolsheim/Mommenheim a été réalisée en partie. La première tranche de ce programme d'activités présente encore 15 à 20 ha. La seconde tranche de cette zone propose près de 30 à 40 hectares sur Bernolsheim et seule la moitié du site est aménagée.

Vingt et un sites intercommunaux de développement économique (limités à 20 ha chacun voire 60 ha sous condition de desserte fine) qui ont pour objectif de répartir de façon équilibrée l'activité économique sur la région de Strasbourg :

1) Réalisés ou en cours de réalisation :

- Erstein Zone – PAPE : première phase disposant encore d'une dizaine d'hectares disponibles, extension de la zone à l'étude en lien avec la problématique Hamster ;
- Entzheim Geispolsheim Aeroparc cadran 3 : réalisé et en fin de commercialisation ;
- Entzheim Aeroparc cadran 4 : disponibilité à court terme et réserve à long terme ;
- Eschau-Plobsheim-Parc de la Neuhardt : première phase commercialisée, extension phase 2 en cours d'étude sur près de 4 hectares ;
- Geispolsheim-Forlen : réalisée et commercialisée ;
- Wiwersheim : réalisée et commercialisée ;
- Holtzheim Extension Abattoir : extension en cours de livraison et de commercialisation avec 17 ha cessibles ;
- Hangenbieten : tranche 1 réalisée, extension à l'étude ;
- Hoerdt : non réalisé sur Hoerdt mais sur la commune de Gries ;
- Ittenheim : en cours d'étude, avis favorable de l'enquête publique en 2017.

2) Non réalisés mais à conserver selon les projets de territoire

- Ostwald La Vigie 2 : non aménagé, intégré à la réflexion en cours sur le commerce dans le secteur Ostwald Geispolsheim Fegersheim ;

- Reichstett/Mundolsheim/Vendenheim : extension des ZAE non commerciales non engagées pour l'instant hormis les aménagements programmés dans le cadre de la requalification de la Zone Commerciale Nord ;
- Schwindratzheim : non réalisée.

3) Non réalisés à l'heure actuelle car présentant des enjeux de préservation ou contraintes d'aménagement

- Holtzheim – zone aéroportuaire : terrain favorable à l'habitat du grand Hamster ;
- La Wantzenau nord et Sud : zones inondables au PPRi, mais intégrées au périmètre d'étude sur la reconversion de l'ancienne raffinerie de Reichstett.

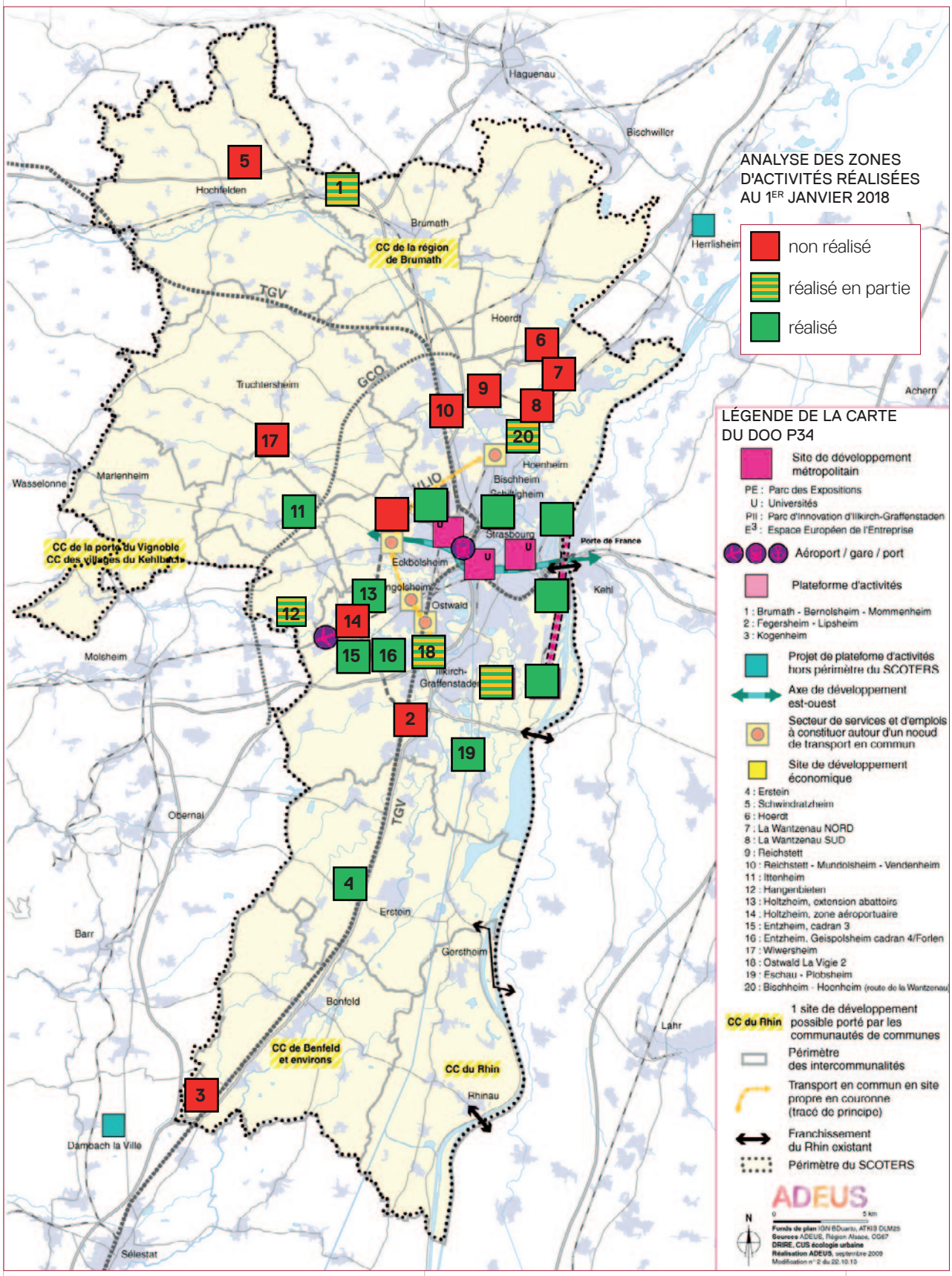
4) Abandonnés voire déclassés car présentant des enjeux de préservation ou contraintes d'aménagement

- Bischheim/Hoenheim-Zone de Trois Maires route de La Wantzenau : secteur présentant des enjeux de préservation au regard de son caractère humide remarquable, seule l'extension de la zone attenante de Bischheim a pu être réalisée.

Une possibilité laissée par le SCOTERS d'implanter dans chaque commune, un petit site communal de l'ordre de 3 (5 hectares maximum). Le SCOTERS préserve ce potentiel de développement communal dans la mesure où celui-ci est en continuité du tissu urbain et sous réserve de conserver l'ancrage d'une activité commerciale ou artisanale (zone de desserrement). Cette orientation apporte de la souplesse aux communes sous réserve de l'accord de la commission de compatibilité du SCOTERS. Sur le territoire de l'Eurométropole, quelques rares projets de moins de 3 hectares portés par la métropole ou des acteurs privés ont eu lieu depuis 2012. Il s'agit de sites déjà fléchés par les documents d'urbanisme et répondant la plupart du temps à des besoins de desserrement d'entreprises implantées localement. Ces projets sont peu nombreux car le bilan économique de leur réalisation et portage s'avère souvent déséquilibré considérant leur petite taille.

L'évaluation de ces résultats est à appréhender plus globalement, en prenant en compte les projets portés par les territoires voisins. En la matière tous les territoires traversent les mêmes problématiques liées à la sensibilité (liées aux enjeux environnementaux) ou la versatilité de certains projets et font le constat de la difficulté de plus en plus forte à transformer planification en opération d'aménagement. Ainsi, même si des disponibilités sont encore présentes dans les zones d'activités du Bas-Rhin, les secteurs attractifs en matière d'accueil du développement économique font le choix de l'anticipation des besoins pour compenser les temps longs de l'aménagement. Devant les enjeux de préservation de l'environnement et du risque inondation, de nouvelles pistes de création d'espaces économiques avec la requalification des friches et la recherche d'une certaine forme de mixité des fonctions dans les nouveaux espaces urbanisés voit le jour, notamment dans le SCOTERS. Au-delà du territoire de la région de Strasbourg, c'est également le cas dans le Bande rhénane Nord avec le projet de requalification de l'ancienne raffinerie de Herrlisheim Drusenheim avec 80 hectares cessibles.

LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES À DÉVELOPPER



Orienter l'implantation des sites générateurs de transports de marchandises importants

Le SCOTERS préconise que les activités économiques génératrices de transports de marchandises importants soient localisées en fonction de la présence d'une voie d'eau et/ou du réseau ferré.

Le Port de Strasbourg

Le SCOTERS bénéfice à Strasbourg de la présence d'équipements lourds de transport de marchandises. En effet, le Port Autonome de Strasbourg, port trimodal (Rail/Route/Fleuve) tire profit de la présence du Rhin, fleuve de Classe VI permettant des convois de 3200 à 18 000 tonnes.

Le port de Strasbourg est à l'origine d'une grande part de l'activité de fret ferroviaire du territoire. En effet, celui-ci bénéficie de lignes de fret de marchandises actives qui s'articulent avec les besoins des grandes lignes et du TER. En 2014, étaient par exemple comptabilisés les nombres de sillons Fret suivants[1] :

- Vendenheim : 99 sillons dont 50 non utilisés
- Strasbourg Neudorf : 26 sillons dont 2 non utilisés
- Duttlenheim : 9 sillons tous utilisés
- Benfeld : 67 dont 33 non utilisé

Ainsi au regard des besoins des liaisons interrégionales et internationales et de la dynamique économique des ports du Grand Est, **le renforcement des nœuds ferroviaires de Strasbourg, l'accessibilité au Port de Strasbourg et le développement de l'offre multimodale sont des enjeux de niveau régional.**

En 2017, 7,99 millions de tonnes de marchandises ont été transportées par le fluvial (vracs liquides, solides et autres marchandises). Ce chiffre progresse de plus de 6 % par rapport à l'année 2016 (+ 8,3% pour les céréales, +10,1% pour les produits pétroliers et 7,6% pour les graviers) et **permet au Port de Strasbourg de maintenir sa place de 2eme port fluvial de France. Le nombre de mouvements de bateaux chargés est également en augmentation de plus de 7,6% par rapport à 2016**.

Les 2 terminaux exploités par le Rhine Europe Terminals (RET) accessibles aux unités de flotte rhénane allant jusqu'à 500 EVP, ont enregistré un transbordement de conteneurs vers le Rhin, la route et le fer atteignant 421 155 EVP (équivalent vingt pieds) pour l'année 2017 dont près de 40 % transitant par la voie fluviale ou ferroviaire. Ce trafic de conteneurs manutentionnés sur les terminaux exploités par RET connaît ainsi, après un recul de 1,6 % entre 2015 et 2016 marqué par le ralentissement du commerce mondial, une augmentation de 1% entre 2016 et 2017. En 2017, le nombre de conteneurs transitant par les différents modes ont également évolué par rapport à 2016 (+2,3% par la route, -5,3% par le Fer, +1,3% par le fluvial).

Le site du port de Strasbourg travaille par ailleurs aux côtés de la Région Grand-Est et de Voies Navigables de France à un projet de transfert modal des conteneurs circulant par la route entre Saverne et le Port de Strasbourg vers le canal de la Marne au Rhin, contribuant au désengorgement des axes routiers de l'agglomération strasbourgeoise. **A terme, la mise en œuvre de ce service de navette fluviale entre Dettwiller et le terminal conteneurs Nord du Port autonome de Strasbourg, incluant le ramassage par voie routière des conteneurs chez les industriels jusqu'au terminal de Dettwiller et leur manutention sur le terminal de Dettwiller sera un exemple unique en Europe de transport de conteneurs sur des canaux à petit gabarit**.

Le PAS exploite par ailleurs plus de 1 000 hectares de foncier économique et logistique le long du Rhin dont 203 ha de plans d'eau accueille près de 350 entreprises et 13 000 emplois[2]. En 2016, le Port a cédé une vingtaine d'hectares de terrain inclus dans le périmètre de la Zone d'Aménagement Concerté des Deux Rives situé dans la zone centrale du port, objet d'un vaste projet urbain. Ce projet visant à aménager l'interface Ville-port, fera évoluer la zone centrale du Port de Strasbourg vers de nouveaux usages.

1. dans les 2 sens sur un jour de semaine représentatif du mois de janvier. Source : Panorama des transports en ACAL, janvier 2016, ORTL

2. Source : Site internet du PAS

La zone portuaire ne présente aucune réserve de capacités de traitement et de foncier et constitue à ce titre la seule plateforme multimodale à l'échelle du Grand Est à être dans cette situation[3]. En l'état du périmètre de la zone portuaire et en l'absence de réserves foncières en son sein, le besoin et la pertinence du développement d'un port sec en lien avec le port de Strasbourg est plus que jamais souligné. Ceux-ci avaient conduit l'Eurométropole de Strasbourg à considérer les possibilités foncières sur la commune de Fegersheim. Le projet est aujourd'hui abandonné. Les récents développements des investissements et des activités sur les autres sites du PAS, en particulier Lauterbourg, ne permettent pas de répondre aux potentiels de développement identifiés sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg.

Le développement urbain à l'approche de la zone portuaire et notamment le projet des deux rives ont par ailleurs conduit le PAS a réaffirmé le besoin de l'ouverture d'un accès Nord au port permettant d'équilibrer la desserte de la zone pour les poids lourds, condition nécessaire au bon fonctionnement de la première plateforme multimodale du Bas-Rhin.

⊙ Autre site générateur de transport de marchandises

Aucun autre site d'activités générateur d'importants flux de transports de marchandises n'a été créé depuis 2012. La réflexion autour d'un port sec à Fegersheim a été abandonnée. L'étude sur la possibilité du raccordement de la zone de Mommenheim/Bernolsheim/Brumath à la voie ferrée attenante à la zone, n'a par ailleurs pas abouti à ce stade de l'aménagement de la zone. La requalification en cours de l'ancienne raffinerie par la réalisation de l'Ecoparc Rhénan à Reichstett sera pour sa part en cohérence avec cet objectif, le site bénéficiant d'ores et déjà d'un embranchement ferroviaire.

Favoriser une offre commerciale équilibrée

L'impact du commerce sur le territoire est réel. Il soulève la question de l'évolution des modes de vie et de consommation, et par conséquent l'évolution des formes du commerce et de leurs développements et leurs modes de distribution.

Il est à noter, concernant la problématique spécifique d'un bilan sur cette thématique, que la stratégie commerciale du SCOTERS a fait l'objet d'un diagnostic et de débats lors de la 3ème modification du SCoT, pendant 3 ans et qui a abouti en 2016. Les indicateurs développés dans cette partie (avec les limites temporelles des bases de données) n'offrent qu'une vision de cette courte évolution du commerce sur le territoire.

⊙ Rappel des objectifs du SCOTERS en matière commerciale

- Le SCOTERS fixe pour objectif de localiser les activités commerciales dans le respect des équilibres territoriaux. Cinq niveaux d'armature commerciale du SCOTERS ont été définis allant du pôle majeur aux pôles de proximité.
- Les pôles commerciaux peuvent se moderniser dès lors que l'équilibre est maintenu ou s'étendre sans passer dans une catégorie de niveau supérieur de la typologie des pôles commerciaux si un accroissement de la population vient justifier de nouveaux besoins à satisfaire et si le projet est accompagné d'une amélioration des conditions de desserte.
- Le SCOTERS limite cependant l'implantation des grandes zones commerciales aux pôles urbaines et aux secteurs biens desservis par les transports en commun.
- Il identifie les pôles d'aménagement commerciaux qui représentent des pôles où les enjeux d'aménagement sont plus importants et les distinguent en trois niveaux d'armature commerciale : intermédiaire, structurant d'agglomération et régional.
- Les commerces de plus de 6000 m² de surface de vente s'implantent exclusivement dans les pôles structurants d'agglomération ou dans la zone commerciale nord. La création ou le développement des commerces ou ensembles commerciaux isolés qui ne sont pas rattachés à des centralités urbaines ni situés dans des pôles d'aménagement commercial ne sont pas autorisés au-delà de 1000 m² de surface de vente
- Les entrepôts liés au e-commerce ne doivent pas perturber la fluidité de la circulation et sont autorisés à condition de composer avec l'existant.

3. Source : SRADDET

Ainsi selon l'Observatoire du Commerce de la CCI Alsace Eurométropole, l'offre des commerces de plus 300 m² passe entre 2013 et 2017 de 515 047 m² de surface de vente, pour 342 établissements à 544 162 m² pour 336 établissements, soit **une légère augmentation de la taille moyenne des établissements**. Concernant les commerces de moins de 300 m², l'offre est passée durant la même période de 447 868 m² pour 5 943 établissements à 444 496 m² dans 5 558 établissements sur la même période. En 2017, les commerces de plus de 300 m² représentent ainsi 6 % des établissements et 55% des surfaces, confirmant le rôle structurant du grand commerce dans l'offre globale et ainsi le besoin de son encadrement par des règles permettant de limiter son développement de manière diffuse et déséquilibrée dans le territoire.

⊙ Localisation des projets commerciaux par rapport à l'armature urbaine

L'analyse des décisions de CDAC (seuil de 1 000 m²) depuis 2012 permet d'appréhender la structuration et l'équilibre du développement de l'offre commerciale dans le SCOTERS. 40 dossiers ont été déposés en CDAC entre 2012 et 2017 pour le territoire du SCOTERS, autorisant 124 933 m² de surfaces commerciales, d'après le recensement de la CCI. 80 % des dossiers concernent le territoire de l'Eurométropole pour près de 100 000 m², contre 70 % durant la période précédente 2006-2012.

Les demandes autorisées sont localisées à 41 % dans les communes des bassins de proximité (soit 56 % des surfaces), 31 % dans les pôles urbains de l'espace métropolitain (soit 24 % des surfaces), 20 % dans les bourgs centre (soit 15 % des surfaces) et 8 % dans les villages pour 5 % des surfaces. Cette répartition confirme l'implantation en lien avec l'armature urbaine et les objectifs du SCOTERS en la matière.

Les surfaces autorisées **dans les villages** concernent la création d'un ensemble commercial à Wiwersheim et l'extension de l'ensemble commerciale du SUPER U de Bernolsheim.

Par ailleurs, l'analyse des demandes présentées en CDAC montre que **45 % des demandes concernent des projets d'extension et 55% des demandes de création essentiellement dans les communes des bassins de proximité et les pôles urbains de l'espace métropolitain**.

⊙ Implantations de plus de 6 000 m²

Les commerces de plus de 6000 m² de surface de vente doivent s'implanter exclusivement dans les pôles structurants d'agglomération ou dans la zone commerciale nord. Dans ce contexte durant la période 2012-2017, 3 demandes ont été déposées : le projet de création d'un ensemble commercial de 45 700 m² de surface de vente (composé de 41 cellules commerciales) dans le cadre de l'aménagement de la zone commerciale nord de Strasbourg à REICHSTETT/ MUNDOLSHEIM/VENDENHEIM, le projet de création d'un ensemble commercial à ERSTEIN de 11180 m² ainsi que le projet de création d'un magasin de 9186 m² de surface de vente, à la Vigie à OSTWALD pour le transfert-extension du magasin LEROY MERLIN déjà situé dans la zone.

NOTE : la question du stationnement reste un point non traité de ces analyses ne portant que la répartition et la création de surface de vente. L'emprise, non négligeable, des stationnements induits par le commerce fait parti des nouveaux indicateurs à imaginer dans le cadre, notamment, du suivi de la consommation foncière au sein du SCOTERS.

ÉCONOMIE

Éléments pour la conclusion

Entreprises et emplois

- **Le poids du SCOTERS dans l'emploi départemental est stable** depuis la mise en œuvre du SCoT mais son taux d'évolution est quasi nul ces dernières années. Le territoire présente cependant de fortes disparités dans la dynamique de création d'emplois qui privilégie le SCOTERS hors Eurométropole de Strasbourg. Près de 9 emplois sur 10, au sein du SCOTERS sont cependant localisés dans l'Eurométropole de Strasbourg qui **confirme son rôle de locomotive** (y compris à l'échelle du Grand Est). En proportion, **les territoires les plus dynamiques en matière de création d'emploi se situent directement aux portes de l'Eurométropole**.
- **L'emploi salarié dans le SCOTERS retrouve son niveau de 2007** après plusieurs années de recul, renforçant par la même le secteur des services, de la santé, de l'enseignement au détriment de l'emploi dans l'industrie et la construction notamment dans l'espace métropolitain. Le commerce peine à se stabiliser et enregistre sa plus forte perte d'emploi dans l'espace métropolitain. **Cette reprise de l'emploi salarié** aura par ailleurs **été plus rapide dans les bourgs centres et les villages**, que dans les communes de l'Eurométropole de Strasbourg.
- Le SCOTERS enregistre une augmentation du nombre d'emplois par actif occupé (1,14 pour 1) mais enregistre un taux de chômage en augmentation et largement supérieur aux autres territoires bas-rhinois.
- La population active augmente dans le SCOTERS légèrement moins vite que dans le Bas-Rhin. Cette évolution est encore moins rapide dans l'Eurométropole de Strasbourg. Si l'Eurométropole de Strasbourg accueille encore la majorité des actifs du SCOTERS, le dynamisme des villages est important.
- Le SCOTERS est dynamique en matière de création d'établissements, qui profite à tous les secteurs d'activités entre 2009 et 2015, y compris l'industrie. Deux tiers des établissements du SCOTERS relèvent du secteur du commerce de gros, des transports et des services en 2015.

Sites d'activités économiques

- La moitié des ZA du Bas-Rhin est localisée dans le SCOTERS et accueille plus du tiers des emplois du périmètre du SCoT dans une cinquantaine de communes.
- Tous les sites de développement économique identifiés par le SCOTERS n'ont pas pu se réaliser, certains pour cause de risques naturels ou de qualité environnementale. Les projets réalisés ou encore en cours témoignent de la difficulté de croiser les temporalités différentes entre celle de la planification, celle de l'aménagement, celle de la commercialisation et celle de l'utilisation par les entreprises.
- **Aujourd'hui l'offre disponible immédiatement semble réduite**, même si des projets en voie ou en cours de commercialisation vont pouvoir accueillir une partie de la demande. **Une offre de nature diversifiée manque notamment dans le périmètre de l'Eurométropole pour répondre en particulier aux besoins évolutifs des entreprises pris dans leur parcours résidentiel**.
- La nécessité de proposer de façon équilibrée dans le territoire une offre variée pour être en capacité de répondre à une multitude de types de demandes d'entreprises n'est cependant compatible avec aucun exercice de chiffrage théorique et prévisionnel des besoins, à fortiori si des aléas viennent ralentir, contraindre ou stopper des projets.

Sites générateurs de transports de marchandises

- Les flux de marchandises enregistrés par le port de Strasbourg viennent confirmer le rôle de la zone comme plateforme logistique de niveau régional. D'importants investissements à Strasbourg et à Lauterbourg ont été réalisés en ce sens. La zone portuaire ne dispose cependant pas de réserve foncière à Strasbourg et voit la mixité urbaine s'installer à ses portes. La question de l'accès nord du port pour rééquilibrer la desserte de la zone par les poids lourds et de l'aménagement d'un port sec en lien avec la dynamique économique du secteur sont à nouveau posées.

ÉCONOMIE

Activités commerciales

- Le SCOTERS est la locomotive commerciale du département.
- 40 dossiers ont été déposés en CDAC entre 2012 et 2017 pour le territoire du SCOTERS, autorisant 124 933 m² de surfaces commerciales, d'après le recensement de la CCI. 80% des dossiers concernent le territoire de l'Eurométropole pour près de 100 000 m².
- Les demandes autorisées sont localisées à 41 % dans les communes des bassins de proximité (soit 56 % des surfaces), 31% dans les pôles urbains de l'espace métropolitain (soit 24% des surfaces). 45 % des demandes concernent des projets d'extension
- Le SCOTERS a accueilli de grands projets de développement commercial de plus de 6 000 m² dans les zones fléchées principalement en lien avec des opérations de réorganisation ou de modernisation des pôles commerciaux.

Des pistes pour l'évolution du SCOTERS :

Plus largement, au-delà de la question économique, c'est la question de la métropolisation qui est posée au SCOTERS, comme à l'ensemble des SCoT bas-rhinois. Les métropoles sont aujourd'hui les moteurs de la croissance économique par la création de richesses et d'emplois :

- Comment le SCOTERS, dont le périmètre s'est réduit, peut-il accompagner le développement du bassin économique strasbourgeois et contribuer au renforcement de son attractivité alors même que les limites de ce dernier se sont étendues et que son dynamisme profite à un territoire plus large que le Bas-Rhin ?
- Quelles complémentarités l'Eurométropole peut-elle jouer avec les autres territoires du SCOTERS, et plus largement du Bas-Rhin, au regard de ses capacités foncières limitées ?
- Même question pour le développement du port de Strasbourg qui suppose de réfléchir à une stratégie logistique et multi-sites dont l'envergure dépasse très largement les limites du SCOTERS.

L'évolution des intercommunalités, et le renforcement de leurs prérogatives en matière d'urbanisme et de portage des zones d'activités, fruit de la loi MAPTAM, réinterroge la stratégie économique du SCOTERS ; notamment son armature de sites économiques stratégiques :

- Sur quels critères hiérarchiser les zones d'activités intercommunales au regard des nouvelles intercommunalités ?
- Quels sont les zones stratégiques non réalisées à conserver ?
- Quelles stratégies d'alliances et de complémentarités le SCOTERS peut-il porter avec les SCoT voisins ?

Les évolutions des périmètres institutionnels (Région, EPCI et SCoT) et leurs documents cadres (SRADDET) suppose de construire une gouvernance entre les intercommunalités et les SCoT autours d'une stratégie commune du foncier d'activité :

- Quelles orientations imaginer pour améliorer l'articulation avec les zones d'activités et les zones commerciales des SCoT voisins (plateforme départementale de Brumath, Parc d'activité de la Bruche, réhabilitation de la friche de Drusenheim, etc.) ?
- En moyenne, un tiers seulement de la capacité du foncier économique en extension a été mobilisée sur les 6 dernières années. Ce qui offre un atout de taille pour un projet métropolitain à un horizon plus lointain que les 6 ans envisagés dans la modification No2. Où les localiser ? Quels sont les sites de projets ? Quelles offres proposer aux entreprises de demain ? Quels nouveaux outils développer pour accompagner les collectivités et mettre en œuvre le SCOTERS sur ces questions ?

RIVIÈRE NEUBAECHEL, ROUTE DE BRUMATH, VENDENHEIM

Préserver le cadre de vie, la santé, les ressources et le bon fonctionnement écologique du territoire

L'esprit du SCOTERS

Du point de vue de l'environnement, le SCOTERS vise plusieurs objectifs contribuant à préserver, développer et mettre en valeur les qualités du territoire. Si la protection et la valorisation des espaces naturels de grande valeur environnementale sont désormais évidentes, d'autres objectifs traitent de la qualité paysagère, la valorisation des activités agricoles, de la gestion du risque inondation, de la limitation des pollutions et de la préservation de la santé humaine.

Afin de répondre à l'ensemble de ces objectifs, le SCOTERS appuie son développement sur un réseau d'espaces naturels. Pour garantir le fonctionnement écologique, le document vise à assurer la protection des noyaux d'espèces les plus sensibles du territoire et des axes à enjeux environnementaux, et prévoit de préserver ou de restaurer la trame verte régionale. Pour protéger la ressource en eau, le SCOTERS maintient l'espace de liberté des rivières et leurs cortèges végétaux. Il interdit la construction dans les zones inondables naturelles et restreint fortement la construction dans les zones inondables urbanisées ou agglomérées à quelques projets répondant à certains critères précis. Le SCOTERS vise ainsi la sauvegarde des ressources (eau potable, diversité écologique, paysages remarquables), l'amélioration de la qualité du cadre de vie des habitants et la réduction de l'exposition aux risques naturels et technologiques.

Depuis l'approbation du SCOTERS, les orientations de la loi Grenelle 2 et de la loi sur la Transition Energétique Pour la Croissance Verte sont venues renforcer les dispositions et la prise en compte des enjeux air-climat-énergie dans les documents d'urbanisme. Au regard de ces lois, le SCoT tient compte des objectifs d'amélioration des performances énergétiques et détermine les conditions qui assureront la réduction des GES, la maîtrise de l'énergie et le développement des énergies renouvelables.

Bien que le SCOTERS n'aborde pas directement la question du changement climatique et de la vulnérabilité[1], les orientations du schéma contribuent aux efforts de cette thématique et répond aux objectifs des lois Grenelle 2 et Transition Energétique Pour la Croissance Verte.

Rappel des objectifs du SCOTERS

- préserver des espèces patrimoniales dont la survie est menacée ;
- préserver/protéger certains sites/espaces naturels pour garantir notamment les équilibres écologiques ou maintenir le fonctionnement écologique des cours d'eau ;
- préserver les espaces agricoles ;
- intégrer la préservation des zones inondables dans le développement de l'espace urbain ;
- garantir la qualité paysagère et bâtie des entrées de ville, des axes paysagers, des lignes de crêtes, du réseau hydrographique ;
- maintenir ou constituer une ceinture paysagère d'agglomération ;
- prévenir les risques naturels, technologiques et pour la santé publique ;
- créer les grands équipements ou services nécessaires à la mise en œuvre du schéma : CSDU, captages d'eau potable.

1. L'évaluation (la mesure) des effets du SCOTERS dans ces thématiques est encore très limitée et restera difficile au regard de la complexité des indicateurs disponibles.

Prise en compte des enjeux après 2012 : la grenellisation du SCOTERS (modification n° 4, octobre 2016)

Le SCOTERS avait déjà pris en compte, lors de son élaboration, des enjeux constituant aujourd'hui le cœur de la loi Grenelle 2 qui lui était postérieure, notamment concernant la préservation et la remise en état des continuités écologiques et la qualité de l'air.

Les améliorations rendues nécessaires dans le DOO par la loi Grenelle 2 avec les dispositions air-climat-énergie et du SDAGE avec les coulées d'eau boueuses et les zones humides, ne sont pas de nature à remettre en cause les orientations générales du document. Ces évolutions relèvent davantage de l'ajustement de la règle et de la diffusion d'information que d'un changement de posture.

Afin de répondre aux dispositions du Grenelle de l'environnement, et aux enjeux de préservation et de remise en bon état des composantes environnementales du territoire pointés lors du bilan de 2012, le SCOTERS a fait évoluer le contenu du volet environnemental lors de sa dernière modification n° 4 en 2016. Elle a permis de :

- mettre à jour l'état initial de l'environnement en complétant et en actualisant les éléments de connaissance du territoire ;
- prendre en compte la nouvelle réglementation et les nouveaux documents qui s'imposent au SCoT comme le SRCE (Schéma régional de cohérence écologique) ;
- compléter l'évaluation environnementale ;
- préciser et compléter à la marge certaines orientations du Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) pour tenir compte à la fois des enjeux du territoire et des nouvelles exigences réglementaires.

La création d'un groupe de travail « environnement » a approfondi les thématiques pouvant être traitées dans le cadre de la mise en œuvre et l'intégration transversale de la question environnementale dans le SCoT. Ce groupe est à l'origine des nouvelles dispositions du SCOTERS en matière d'environnement dont les principales sont[1] :

- la définition de corridors écologiques terrestres et aquatiques ;
- la définition de coupures d'urbanisation **significatives** à maintenir entre les parties urbanisées des communes voisines, en particulier dans la seconde couronne de l'Eurométropole ;
- la définition de zones refuges en lien avec la notion de réservoirs de biodiversité évoquée pour la Trame verte et bleue ;
- la prise en compte du végétal en milieu urbain.
- l'interdiction des carrières et remblais dans des zones humides remarquables ;
- un complément de la carte des « espaces et sites naturels à préserver et à protéger » (DOO p. 14) intégrant de nouveaux éléments de connaissances.

Suivi et bilan 2018

L'évolution opérée lors de la dernière modification n° 4 approuvée en 2016, était l'occasion de repenser les modalités de suivi des incidences du document sur l'environnement. Il ne s'agissait donc pas de déterminer des outils d'analyse pour l'ensemble des enjeux du territoire, mais seulement ceux qui reflètent le mieux les effets des orientations du schéma. Ainsi, certains éléments du précédent bilan ne sont pas intégrés à la présente analyse car ils ne reflètent pas de l'influence même du document mais plutôt d'une politique nationale (préservation du Grand Hamster, Crapaud vert…) ou régionale (fonctionnement écologique des cours d'eau…) voire locale (collecte des déchets…).

Ces modalités de suivi définies initialement dans le SCoT n'ont pas été fixées de manière exhaustive : elles sont évolutives et perfectibles. Ainsi, les critères et les indicateurs peuvent être complétés par d'autres, s'ils sont jugés pertinents lors de la mise en œuvre du suivi, et si de nouvelles contraintes locales apparaîssent.

À noter la difficulté pour cette thématique environnementale de mesurer précisément ce qui est de la responsabilité et des effets directement liés du SCOTERS (ex : temps long du développement de la biodiversité par exemple). Certains indicateurs ne peuvent être utilisables en l'absence d'actualisation annuelle de la donnée (ex : BDOCS).

On notera aussi que 2 ans seulement séparent la réactualisation du volet environnement (modif.4, 2016) de ce bilan ; soit un recul très court pour appréhander les thématiques environnementales.

1. Ces dispositions figurent dans la note de présentation de la modification du SCOTERS, disponible auprès du syndicat mixte et sur son site (www.scoters.org).

L'évalutation de 2018 du SCoT repose sur le suivi des indicateurs suivants (en italique les indicateurs non suivis) :

Rappel des grandes orientations du DOO	Critères de suivi	Indicateurs	Commentaires	Croisements
II 1.c. Protéger les paysages remarquables	Les caractéristiques paysagères locales sont-elles préservées et valorisées ?	Localisation des implantations nouvelles par rapport aux secteurs à sensibilité paysagère (Coteaux de Hausbergen, lignes de crêtes...). *Eléments naturels liés au réseau hydrographique et à son cortège végétal*	Observation de l'urbanisation des secteurs sensibles identifiés. *Non suivi car aucune observation n'a été réalisée en ce sens*	Croisement BD PLU 2017 et carte DOO p.41 bâti sur crêtes sensibles identifiés
II 1.d. Préserver et valoriser les axes à enjeux environnementaux multiples	Le fonctionnement écologique et hydraulique du territoire est-il préservé ?	Permanence ou évolution des éléments naturels et forestiers nécessaires au fonctionnement écologique Permanence ou évolution des éléments naturels utiles au fonctionnement hydraulique des milieux naturels Projets d'urbanisation en zone humide	Observation de la constructibilité des secteurs à enjeux environnementaux Observation de la constructibilité des secteurs à enjeux environnementaux Nouvel indicateur : Observation de la constructibilité des secteurs à enjeux environnementaux	Croisement BD PLU 2017 avec carte DOO p.14 et 16 Croisement zones U/AU BD PLU 2017 avec BD ZDH et BD ZHR
II 2.a. Maintenir ou créer des corridors écologiques	Le fonctionnement écologique du territoire est-il préservé ou remis en bon état ?	Préservation et renforcement des corridors écologiques	Observation de la constructibilité des corridors écologiques	Croisement BD PLU 2017 avec carte DOO p.14 et 16
II 2.b. Maintenir des zones naturelles «tampon»	Les caractéristiques paysagères locales sont-elles préservées et valorisées ?	Localisation des implantations nouvelles par rapport aux coupures non bâties Eléments naturels liés au cortège végétal	Observation de la constructibilité des secteurs tampons déjà identifiés comme sensibles	Croisement BD PLU 2017 et carte coupures identifiées en 2015 + vérification sur photo aérienne 2016 si bâti sur ces zones
II 4 Espaces agricoles à préserver	Les espaces agricoles les plus sensibles sont-ils préservés ?	Urbanisation prévue au sein des secteurs sensibles	Observations de la constructibilité des secteurs agricoles sensibles	Croisement BD PLU 2017 avec carte DOO p.19
III 3. Intégrer la préservation des zones inondables dans le développement de l'espace urbain ou aggloméré	La sensibilité du territoire aux risques naturels est-elle prise en compte ?	Implantation de l'urbanisation nouvelle *Evolution de l'imperméabilisation du sol*	Observation de la constructibilité des secteurs inondables Non suivi en l'absence de donnée récente (BDOCS)	Croisement BD PLU 2017 avec BD inondation (source DDT67)

Rappel des grandes orientations du DOO	Critères de suivi	Indicateurs	Commentaires	Croisements
VIII 3 a Prévenir les risques pour la santé publique Préservation de la qualité d'eau	Quelle adéquation des performances de traitement des eaux usées avant rejet en milieu naturel, en lien avec l'urbanisation ?	Performance résiduelle des stations d'épuration existantes	Nouvel indicateur : SDAGE qui précise que l'ouverture à l'urbanisation d'un nouveau secteur ne peut pas être envisagée si la collecte et le traitement des eaux usées qui en seraient issus ne peuvent pas être effectués dans des conditions conformes à la réglementation en vigueur (ou au moins programme d'action).	Carte des STEP avec les performances résiduelles / limites de capacité. sources : CD67 - 2016
VIII 3 a. Prévenir les risques pour la santé publique Préservation de la qualité d'eau	Quels aménagements ou constructions doivent prévoir des dispositifs pour éliminer tout risque de pollution des captages destinés à l'alimentation en eau potable ?	Projets d'urbanisation en périmètre de captage.	Nouvel indicateur : SDAGE qui précise que l'ouverture à l'urbanisation d'un nouveau secteur ne peut pas être envisagée si l'alimentation en eau potable de ce secteur ne peut pas être effectuée dans des conditions conformes à la réglementation en vigueur.	Croisement BD PLU 2017 avec carte captages (source DDT67 - périmètres / éloignés rapprochés) pour voir les zones U et AU qui affectent les captages.
VIII 3 a. Prévenir les risques pour la santé publique Préservation qualité de l'air	La qualité de l'air est-elle en amélioration sur le territoire ?	Évolution des paramètres de qualité de l'air	Nouvel indicateur : Observation des évolutions des émissions de polluants du territoire	Analyse des mesures et bilans ATMO Grand Est
VIII 1 c. Prévenir les risques naturels dans les secteurs touchés par les mouvements de terrain	Le risque de coulée d'eau boueuse est-il pris en compte dans les extensions urbaines ?	Projets d'urbanisation en zone soumise au risque de coulée d'eau boueuse	Nouvel indicateur : Observation de la constructibilité des secteurs soumis au risque de coulée d'eau boueuse	Croiser les secteurs AU de BD PLU 2017 qui se trouvent aux exutoires de la carte des coulées de boues (source ARAA)

Outre les thématiques précédentes visées par le SCOTERS, certains indicateurs s'avèrent pertinents pour compléter l'analyse du territoire. Par exemple, un bilan de l'évolution de la gestion des déchets ménagers dans le périmètre du SCOTERS permet de vérifier les progressions, mais surtout de s'interroger sur la pertinence des échelles.

Pressions de pollution sur les captages d'alimentation en eau potable

Peu d'évolution de la qualité des eaux souterraines

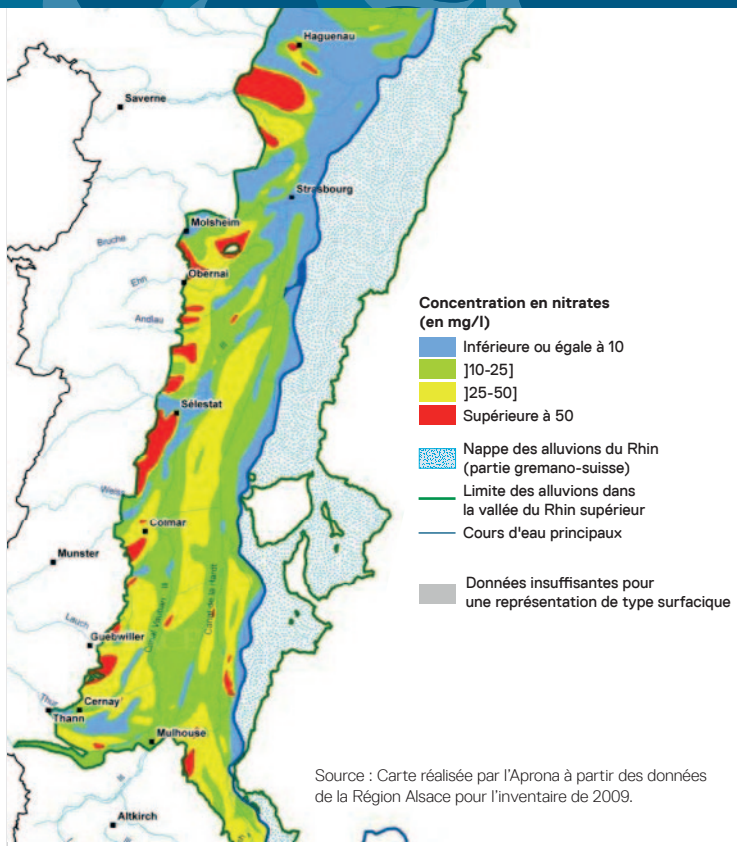
La ressource en eau principale du SCOTERS est constituée par la nappe phréatique rhénane. Le captage et la distribution de cette eau souterraine pour l'alimentation en eau potable se font sans traitement (hormis désinfection). Ainsi, sa vulnérabilité provient essentiellement de la faible couverture de protection qui l'expose aux pollutions de surface relatives (notamment) à l'usage agricole des pesticides mais aussi des nitrates.

Le suivi de la qualité de ces eaux souterraines montre une disparité des secteurs. En effet, certaines zones de captage d'eau potable subissent une pression de pollution et un dépassement des seuils de concentration par les nitrates (comme dans la vallée de la Zorn) alors que d'autres sont plus épargnées (vallée de la Bruche et du Rhin).

La comparaison de la localisation de ces poches de pollution de nitrates ne montre aucune amélioration significative de la qualité des eaux souterraines du territoire depuis 2009. La maîtrise de la pollution de ces captages d'eau potable par les intrants agricoles utilisés sur le territoire constitue un enjeu de santé pour les populations.

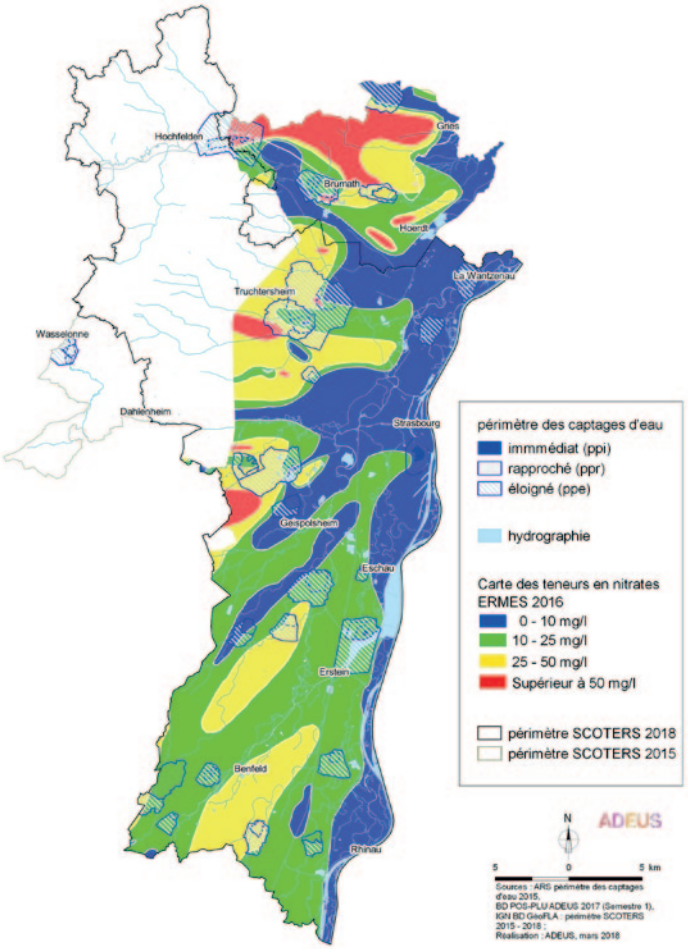
Dans le périmètre du SCOTERS, **seul le champ captant de Mommenheim (hors périmètre depuis 2017) au niveau de la vallée de la Zorn est classé comme prioritaire au SDAGE**. Plusieurs actions visent à reconquérir la qualité des eaux : développement de la production en agriculture biologique et des cultures bas intrants (miscanthus pour chaufferie collective locale, filière bio locale…) ; gestion des effluents et assolements concertés.

Conformément aux orientations visant à limiter la vulnérabilité de la nappe (DOO p44), aucune ouverture de gravière nouvelle ni de projet d'infrastructure n'ont eu d'impact négatif sur la qualité des eaux souterraines.



Source : Carte réalisée par l'Aprona à partir des données de la Région Alsace pour l'inventaire de 2009.

LES PÉRIMÈTRES DES CAPTAGES D'EAU



Une urbanisation source de pression de pollution sur les captages d'eau potable

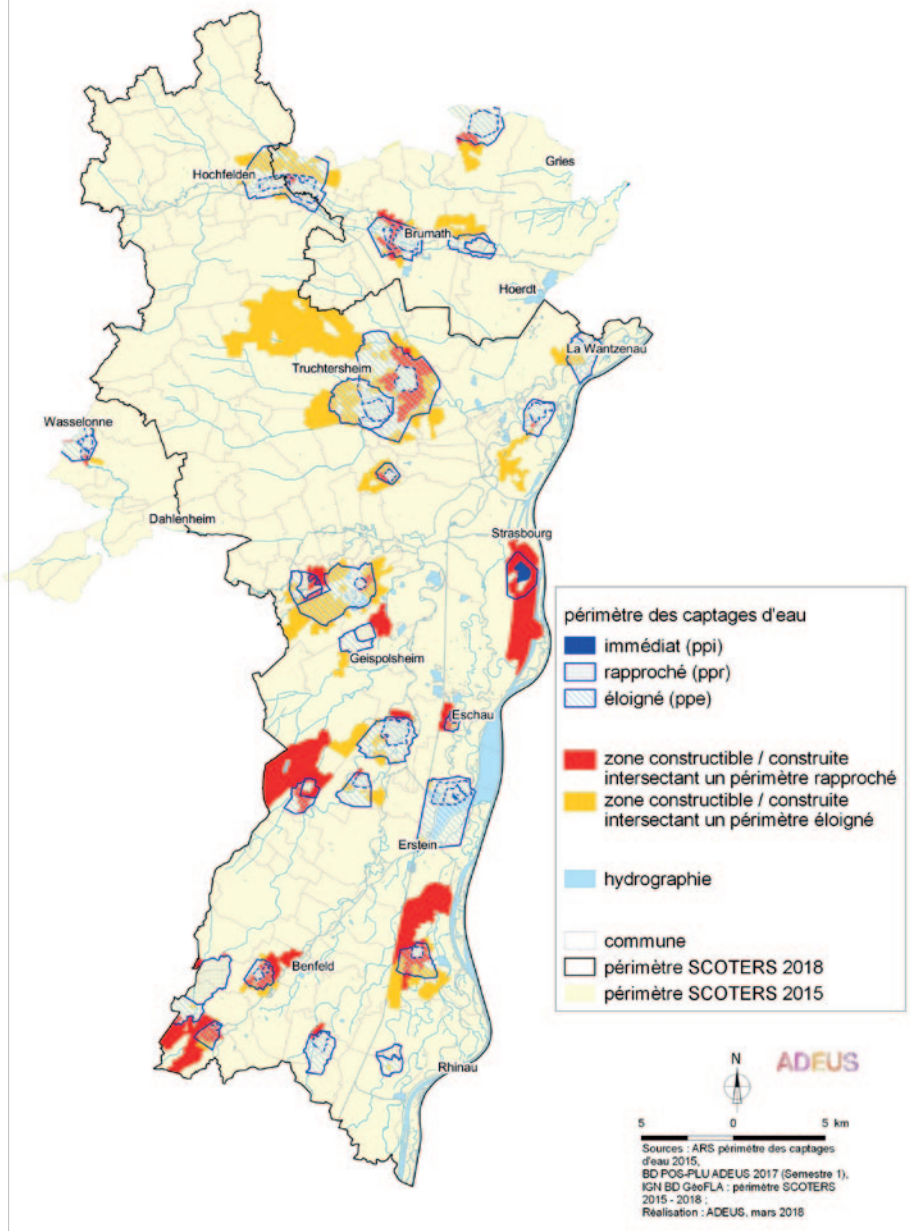
Au-delà des pressions de pollution liées à l'agriculture, de nombreuses zones urbaines existantes se situent dans les périmètres de protection des captages destinés à l'alimentation en eau potable. D'où les orientations du SCOTERS de veiller à l'éloignement de l'urbanisation, en particulier lors de l'ouverture d'un nouveau captage.

Rétrospectivement, on constate que la pression urbaine existe mais concerne essentiellement des périmètres de protection éloignés présentant peu de contraintes.

De la même manière, les zones agricoles de constructibilité limitée affectent occasionnellement ces mêmes périmètres de protection éloignés.

Certaines zones construites et/ ou constructibles concernent ponctuellement des zones à enjeux forts que sont les périmètres de protection rapprochés.

LES PÉRIMÈTRES DES CAPTAGES D'EAU



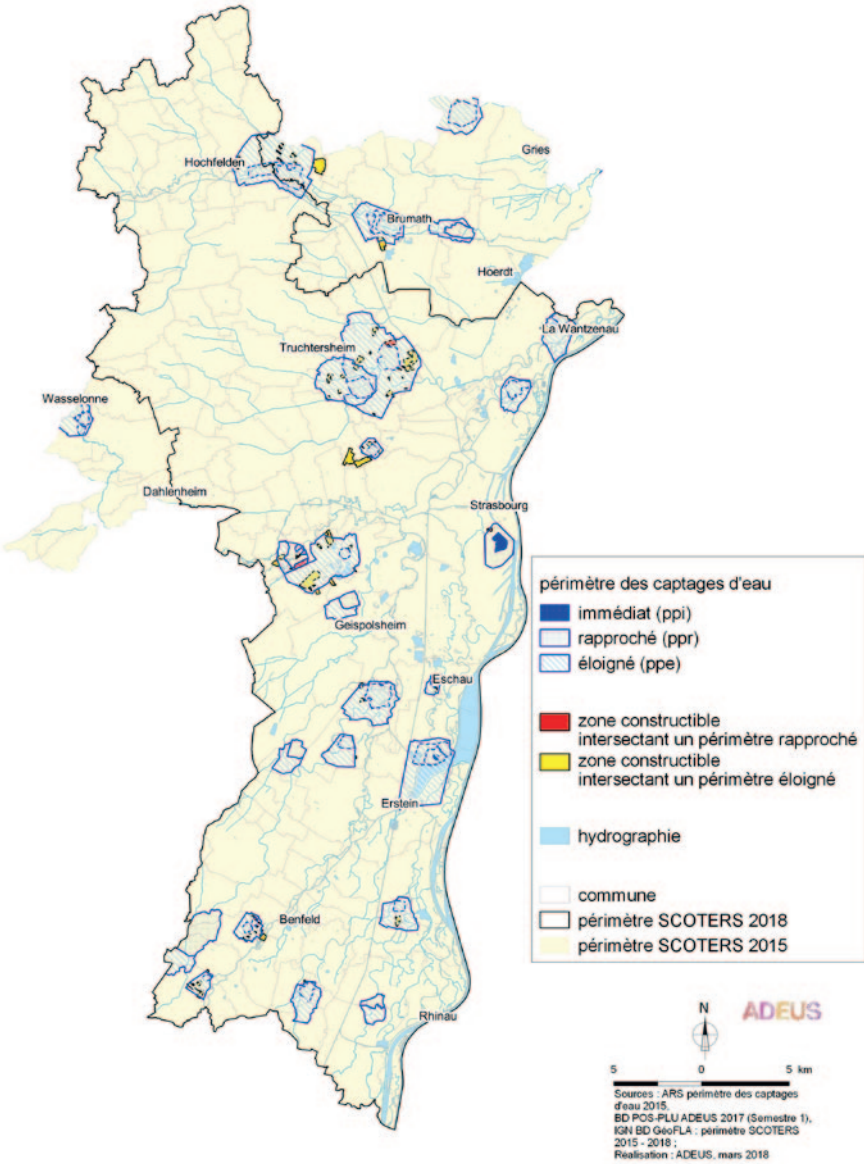
Pressions résiduelles liées aux extensions urbaines envisagées :

Si certaines zones IAU/IIAU des documents d'urbanisme actuels peuvent affecter des périmètres de protection éloignés (protection souple), l'enjeu est de veiller à limiter l'impact des zones d'urbanisation future dans les périmètres de protection rapprochés (protection relativement stricte). Ces dernières constituent des enjeux importants pour la préservation de la ressource en eau par abandon de ces secteurs de développement, par l'adoption de mesures de limitation du risque ou encore par abandon du captage subissant trop de pression (ex : captage du polygone à Strasbourg qui ne sera utilisé à terme que comme captage de confortement).

Si quelques zones d'urbanisation future affectent à la marge les zones à enjeux majeurs des périmètres de protection rapprochés, la majorité des zones de projets se limite aux zones moins sensibles aux pollutions des périmètres de protection éloignés. Cependant, la mise en œuvre de précautions et le respect des prescriptions des arrêtés de protection des captages n'enlèvent pas totalement ces pressions qui restent significatives.

Cependant, de nombreux PLU et PLUi sont en cours d'évolution **: il y a donc de fortes chances que ces secteurs redeviennent non constructibles à l'avenir.**

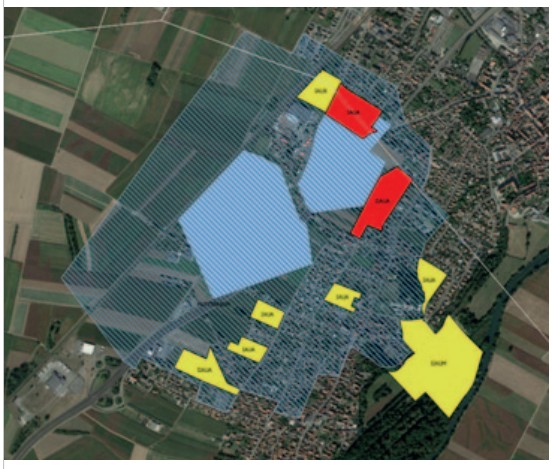
LES PÉRIMÈTRES DES CAPTAGES D'EAU



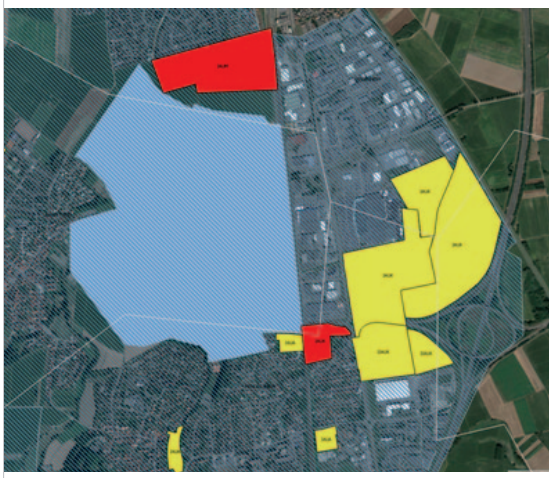
Exemples de zones de développement programmées dans les documents d'urbanisme en vigueur (en rouge), affectant les périmètres de protection.

Note : la légende de ces extraits fait référence à celle de la carte ci-contre.

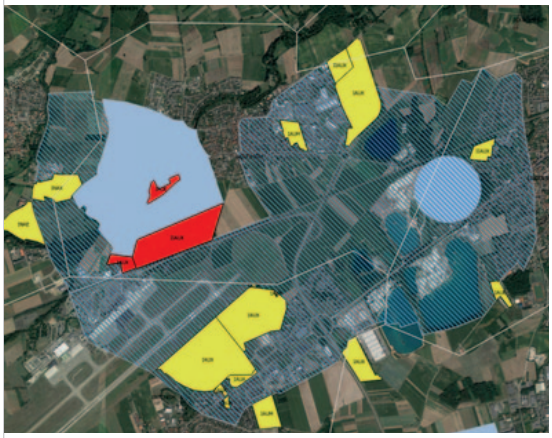
- Communes de Benfeld et Huttenheim présentent des zones de développement futur au sein de périmètres de protection rapprochés (en rouge). Ces extensions urbaines sont conditionnées à l'abandon de ces captages.



- Extensions urbaines envisagées à Vendenheim et Mundolsheim effleurent à la marge le périmètre de protection rapprochée qui peut très facilement être évité dans les projets d'aménagement.



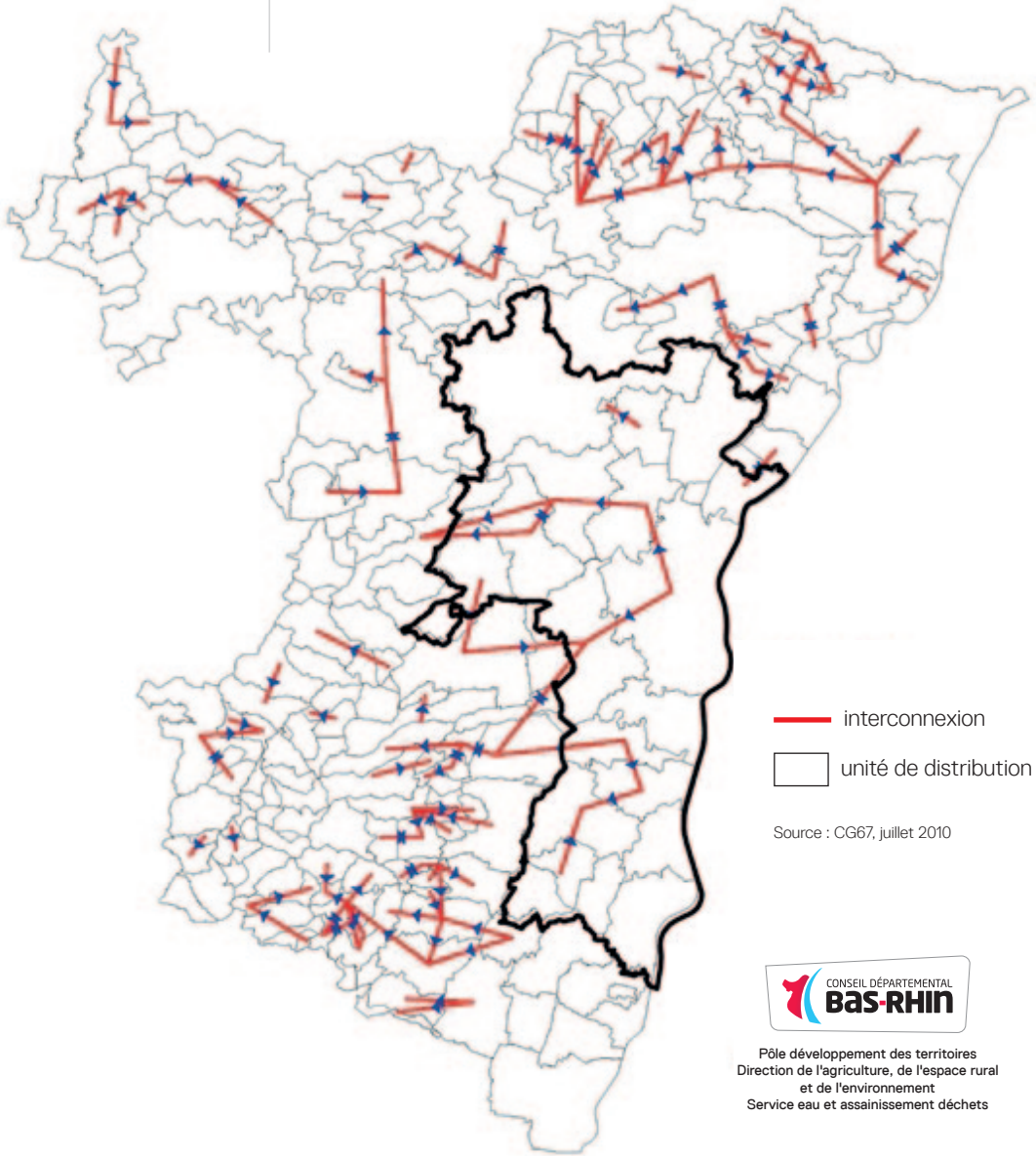
- Plusieurs extensions urbaines sont envisagées dans le périmètre de protection rapproché du captage de Holtzheim alimentant le Syndicat des eaux de Strasbourg Sud.



Connexions des réseaux d'eau potable : un enjeu de solidarité entre les territoires

Le SCOTERS n'est pas identifié comme un territoire particulièrement soumis au stress hydrique puisqu'il est alimenté par la nappe du Rhin, contrairement aux vallées vosgiennes alimentées par des sources qui peuvent se tarir ponctuellement dans l'année. La connexion de ses réseaux d'adduction à d'autres secteurs bas-rhinois peut permettre de pallier aux épisodes de sécheresse. La sécurisation de l'approvisionnement en eau potable du territoire du SCOTERS se fait au travers de l'interconnexion et le maillage des réseaux des différentes unités de distribution, bien au-delà du périmètre du SCOTERS.

INTERCONNEXIONS DES UNITÉS DE DISTRIBUTION



Source : CG67, juillet 2010

CONSEIL DÉPARTEMENTAL BAS-RHIN

Pôle développement des territoires
Direction de l'agriculture, de l'espace rural et de l'environnement
Service eau et assainissement déchets

Capacité de traitement résiduelle des stations d'épuration

Nom de la station d'épuration	Taux de charge hydraulique (2016)	Taux de charge organique (2016)
ACHENHEIM	60%	70%
BENFELD	130%	85%
BERSTETT	85%	55%
BRUMATH	95%	85%
DETTWILLER	150%	130%
DUPPIGHEIM	135%	85%
ERNOLSHEIM SUR BRUCHE	110%	110%
ERSTEIN (nouvelle)	95%	65%
GRIESHEIM SUR SOUFFEL	85%	90%
WEYERSHEIM (nouvelle)	95%	80%
KIENHEIM	150%	45%
MOMMENHEIM	135%	145%
SE OLWISHEIM	110%	65%
PLOBSHEIM	145%	130%
SCHARRACHBERGHEIM	105%	140%
SCHWINDRATZHEIM	100%	90%
STRASBOURG	85%	84%
STUTZHEIM-OFFENHEIM	120%	60%
TRUCHTERSHEIM	130%	90%
WASSELONNE	130%	100%
ZELLWILLER	100%	60%
MARIENTHAL	90%	75%
RHINAU	120%	110%
GERSTHEIM SE	90%	70%
GOUGENHEIM (nouvelle)	120%	90%
HOHENGOEFT	300%	120%
NIEDERSCHAEFFOLSHEIM (nouvelle STEP)	65%	70%

Source : Fonctionnement des stations urbaines – 2016 – Département du Bas-Rhin

- Taux de charge hydraulique, définition : débit d'entrée (m3/j) / Débit capable (m3/j)
- Taux de charge organique, définition : quantité de polluant en entrée (kg DBO5/j) / capacité de traitement (kg DBO5/j)

NOTE : voir page suivante pour l'interprétation des résultats de ce tableau.

Augmenter la capacité de traitement et de mutualiser des équipements du territoire

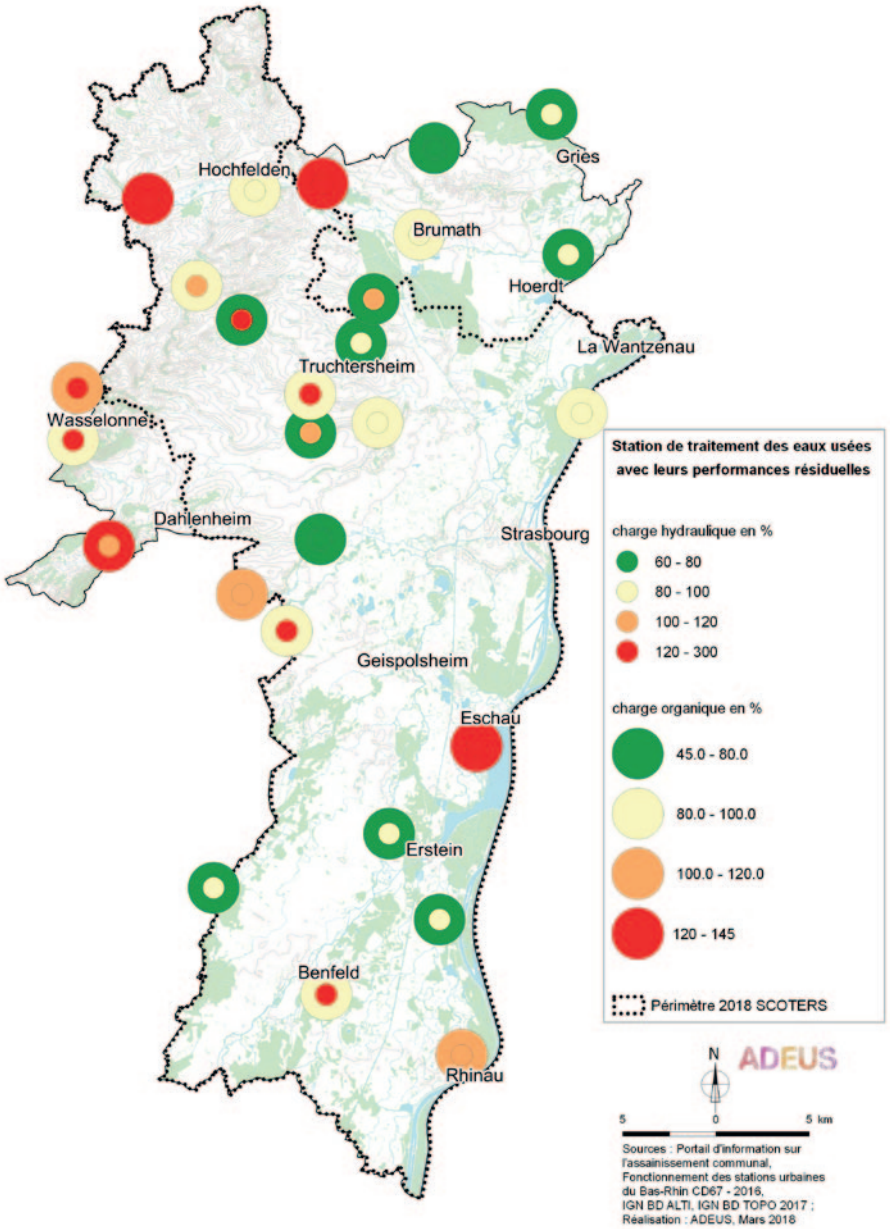
Le SCOTERS est couvert par le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) des parties françaises du district hydrographique du Rhin dont la révision a été approuvée par arrêté du 30 novembre 2015 et entrée en vigueur en décembre de la même année. Les orientations fondamentales et dispositions du SDAGE prévoient notamment que l'ouverture à l'urbanisation d'un nouveau secteur ne peut pas être envisagée si la collecte et le traitement des eaux usées qui en seraient issus ne peuvent pas être effectués dans des conditions conformes à la réglementation en vigueur (ou au moins programme d'action).

Ainsi, l'enjeu principal du territoire est d'avoir une adéquation entre les ambitions de développement urbain et les capacités de traitement des eaux usées, notamment au niveau de Mommenheim, Plobsheim et Scharrachbergheim, Rhinau, Hoehengoeft dont les capacités de traitement sont insuffisantes actuellement.

Les enjeux secondaires résident dans la poursuite des travaux de déconnection des eaux claires parasites, d'où l'orientation du DOO sur la nécessaire réduction de la part des eaux pluviales injectées dans les réseaux (DOO, p44). Les réseaux des communes de Benfeld, Kienheim, Mommenheim, Eschau, Stutzheim, Truchtersheim et Rhinau,

Gougenheim, Hoengoeft sont les plus sensibles à la charge hydraulique qui peut occasionner des rejets dans le milieu naturel d'eaux usées polluées lors d'épisodes pluvieux conséquents.

LES STATIONS DE TRAITEMENT DES EAUX USÉES AVEC LEURS PERFORMANCES RÉSIDUELLES



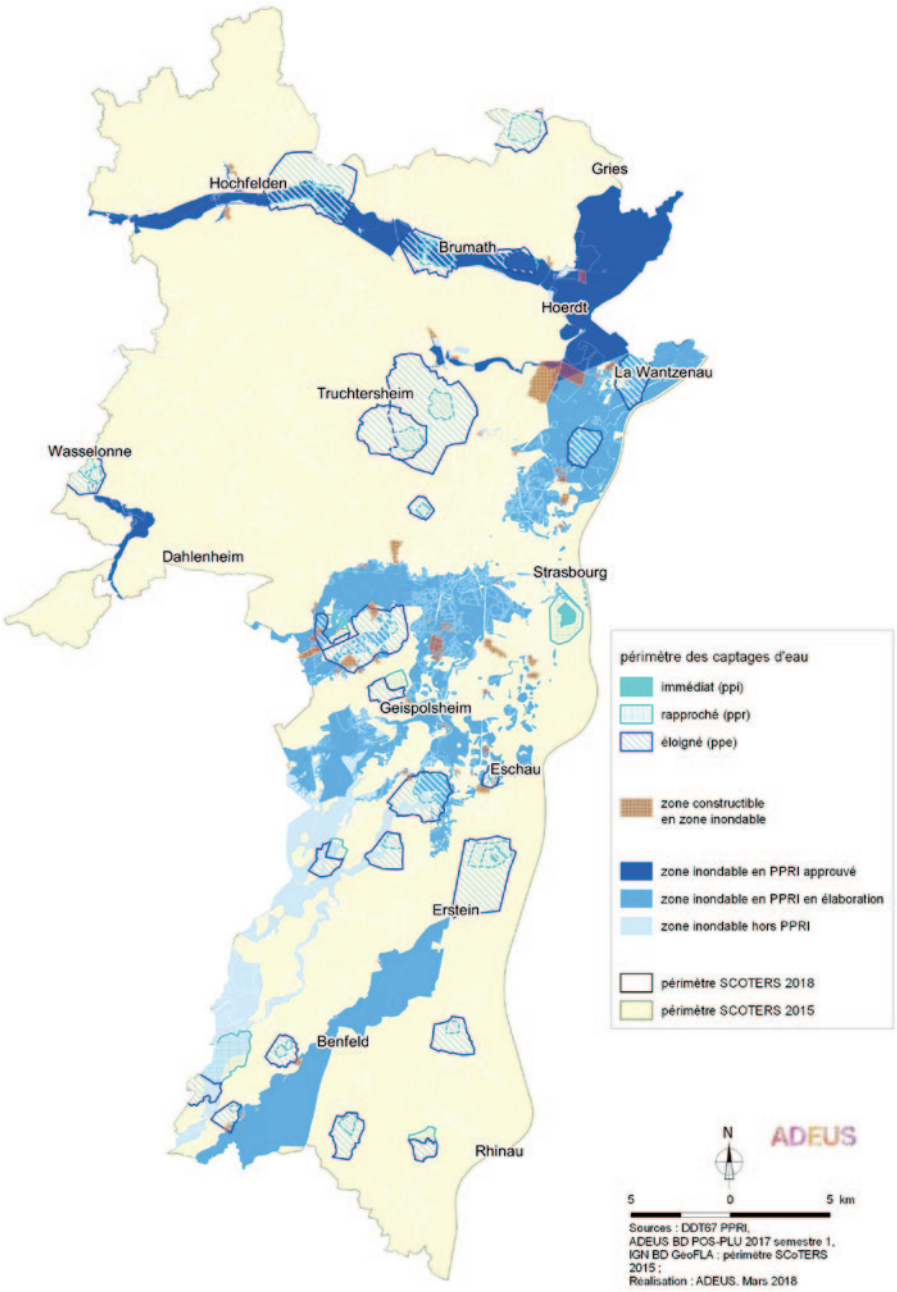
Un territoire soumis à des aléas forts d'inondation

Le territoire du SCOTERS constitue un « nœud » hydrographique exceptionnel : la Zorn, l'Ill, la Bruche et le Rhin en constituent l'ossature principale, à laquelle se connectent canaux, anciens bras, cours d'eau phréatiques et fossés (Ostwaldergraben, Rhin Tortu, Souffel, Landgraben, Ehn, Andlau, Scheer, Canal du Rhône au Rhin et canal de la Marne au Rhin). En y intégrant les masses d'eau superficielles comme les étangs et gravières, les zones humides et la nappe phréatique souvent peu profonde, le territoire est fortement marqué par la présence de l'eau et très vulnérable aux phénomènes qui sont liés aux fortes pluies.

Plusieurs de ces zones ont fait l'objet d'un plan de prévention du risque inondation cartographiant de manière précise le risque (plan approuvé pour la Zorn pour l'Ill et la Bruch, en cours d'élaboration). D'autres ne présentent, pour le moment, qu'une cartographie du risque sans être directement opposable (Andlau-Scheer).

Depuis le dernier bilan du SCOTERS, le Préfet a approuvé le Plan de Gestion du Risque Inondation PGRI 2016-2021. Il vise à décliner, à l'échelle globale du Bassin Rhin Meuse, la Stratégie Nationale de Gestion du Risque Inondation SNGRI qui prévoit d'augmenter la sécurité des populations exposées, de stabiliser à court terme, et réduire à moyen terme, le coût des dommages liés à l'inondation, et à raccourcir fortement le délai de retour à la normale des territoires sinistrés. Il fixe des objectifs à atteindre à l'échelle du bassin et sur les Territoires à Risque important d'Inondation, et édicte des dispositions à mettre en œuvre pour y parvenir. Globalement, les constructions nouvelles sont interdites en zone d'aléa inondation fort avec des dérogations pour les constructions au sein des dents creuses urbaines et les projets d'intérêt stratégique.

LES ZONES D'URBANISATION FUTURE INTERSECTANT DES SECTEURS SOUMIS AUX ALÉAS D'INONDATION



De nombreux PLU et PLUi sont en cours d'évolution : il est donc fort probable que ces secteurs redeviennent non constructibles à l'avenir.

De nombreuses zones urbaines en zone inondable

Compte tenu de la forte présence de l'eau sur le territoire, la prise en compte des risques inondations constitue un enjeu primordial. De nombreuses zones existantes ont été construites dans ces secteurs inondables et de nombreuses zones y sont encore constructibles. La constructibilité est conditionnée à la prise en compte du risque (DOO p43). Il s'agit globalement de zones agricoles à constructibilité limitée, de zones en dents creuses urbaines, de zones soumises au seul risque de remontée de nappe.

Les problématiques d'inondabilité dépassent très largement le périmètre du SCOTERS puisque la solidarité à l'échelle d'un bassin versant permet d'agir en amont des zones les plus urbanisées en préservant les zones d'expansion de crue, en concertation avec le monde agricole et le respect des activités économiques. Le dialogue permet de répartir équitablement les responsabilités et l'effort de compensation des impacts des inondations entre tous les territoires et acteurs d'un bassin dans une vision plus globale, géographiquement plus large qu'un SCoT (dont le périmètre s'est, a fortiori, réduit).

Détail des zones d'urbanisation future en zone inondable

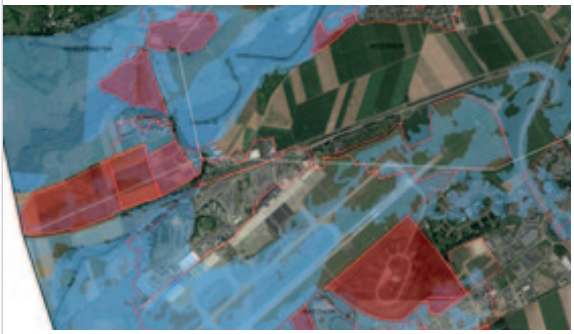
Outre les secteurs à constructibilité limitée qui présentent un enjeu réduit, quelques zones d'extension urbaine sont encore prévues en zones inondables et pose question au regard des orientations du DOO relatives à la prévention du risque inondation (DOO orientations 1b). Ces zones représentent les enjeux les plus importants du territoire.

- Par exemple, l'extension de la zone d'activités de Weyersheim, tout comme la petite zone artisanale de Hoerdt *(hors périmètre depuis 2017)*.

- le projet d'extension de la zone d'activités de la raffinerie – extension urbaine de La Wantzenau

- l'extension urbaine au sud d'Oberschaeffolsheim

- le projet d'extension de la zone d'activités de Hangenbieten



- l'extension de la zone urbaine de Kogenheim

Développement urbain des zones soumises au risque de coulées d'eau boueuse

Le DOO du SCOTERS (1c, p43) stipule que les projets d'aménagement (de toute nature) doivent prendre en compte les contraintes liées à la morphologie des terrains en pente et de la nature du sous-sol.

Ces orientations concernent essentiellement les communes du nord et de l'ouest du territoire du SCOTERS qui sont les plus sensibles à l'aléa de coulées d'eau boueuse en raison des pentes plus importantes mais aussi de la nature lœssique des sols (caractère fortement mobilisable du lœss lors d'épisodes pluvieux importants). Les coulées sont en effet favorisées par la diminution des surfaces toujours en herbe et l'extension des surfaces en cultures semées au printemps (période où surviennent des pluies de forte intensité et des orages).

La carte de l'ARAA *(Association pour la Relance Agronomique en Alsace)* peut être utilisée pour localiser les zones sensibles notamment les zones d'extension de l'urbanisation qui peuvent être situées aux exutoires de ces coulées.

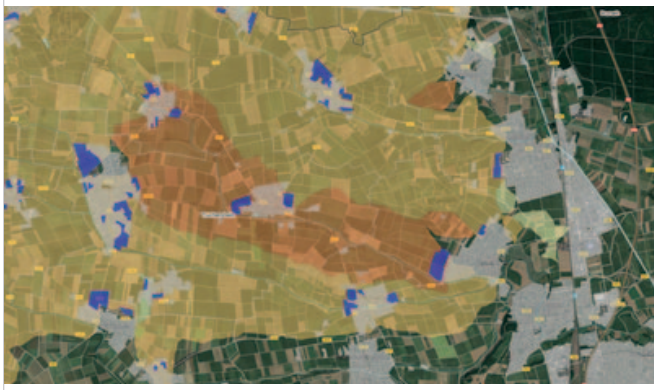
Hormis les zones de constructibilité très limitée en zones agricoles et naturelles, plusieurs zones constructibles pour de l'habitation ou de l'activité sont encore soumises à ce risque dans le SCOTERS, au regard de l'orientation 1c du DOO.

La prise en compte du risque de coulées d'eau boueuse sur les territoires se traduit par la définition d'une stratégie globale de gestion du risque. Outre une réflexion sur le reclassement des zones de développement urbain les plus impactées et l'intégration de dispositifs de gestion dans les plans d'aménagement des extensions, la gouvernance de la gestion du risque est plurielle. Elle intègre l'articulation entre les espaces urbains et agricoles mais aussi avec l'ensemble des territoires de chaque bassin versant (au-delà des limites administratives), dans la dynamique des questions posées par la loi sur la GEMAPI et la continuité des espaces.

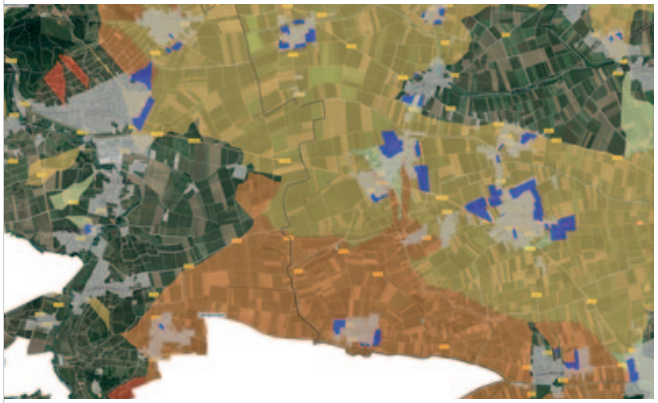
Détail des zones constructibles en zone à risque élevé (bleu) de coulées boueuses (jaune)

- zone d'habitation en cours d'aménagement de la briqueterie à Mommenheim (hors périmètre depuis 2017)

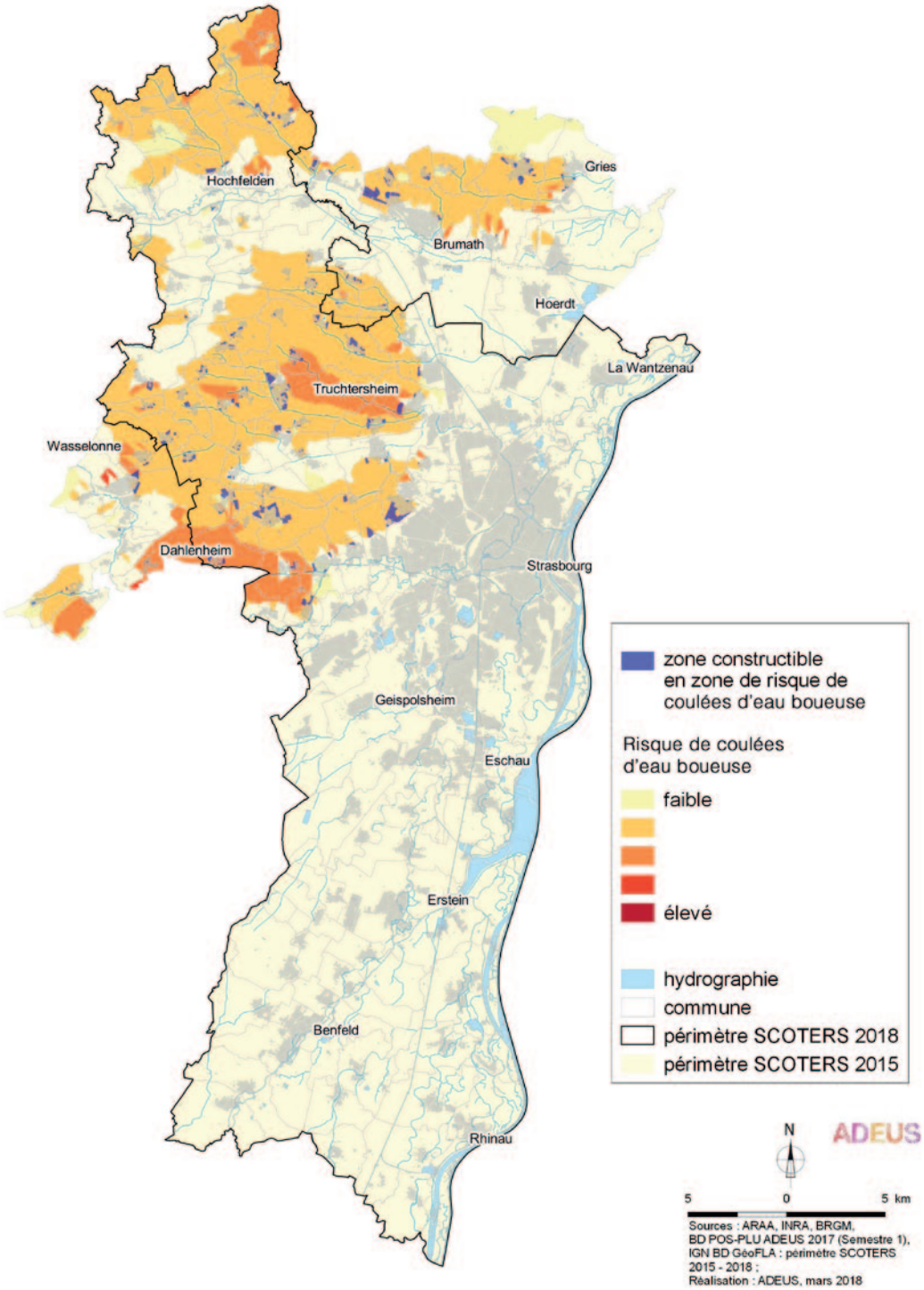
- zones de construction dans le Kochersberg, notamment à Reitwiller, Truchtersheim et Lampertheim



- zones d'extension de Marlenheim (hors périmètre depuis 2017), Osthoffen et Breuschwickersheim



LES RISQUES DE COULÉES D'EAU BOUEUSE



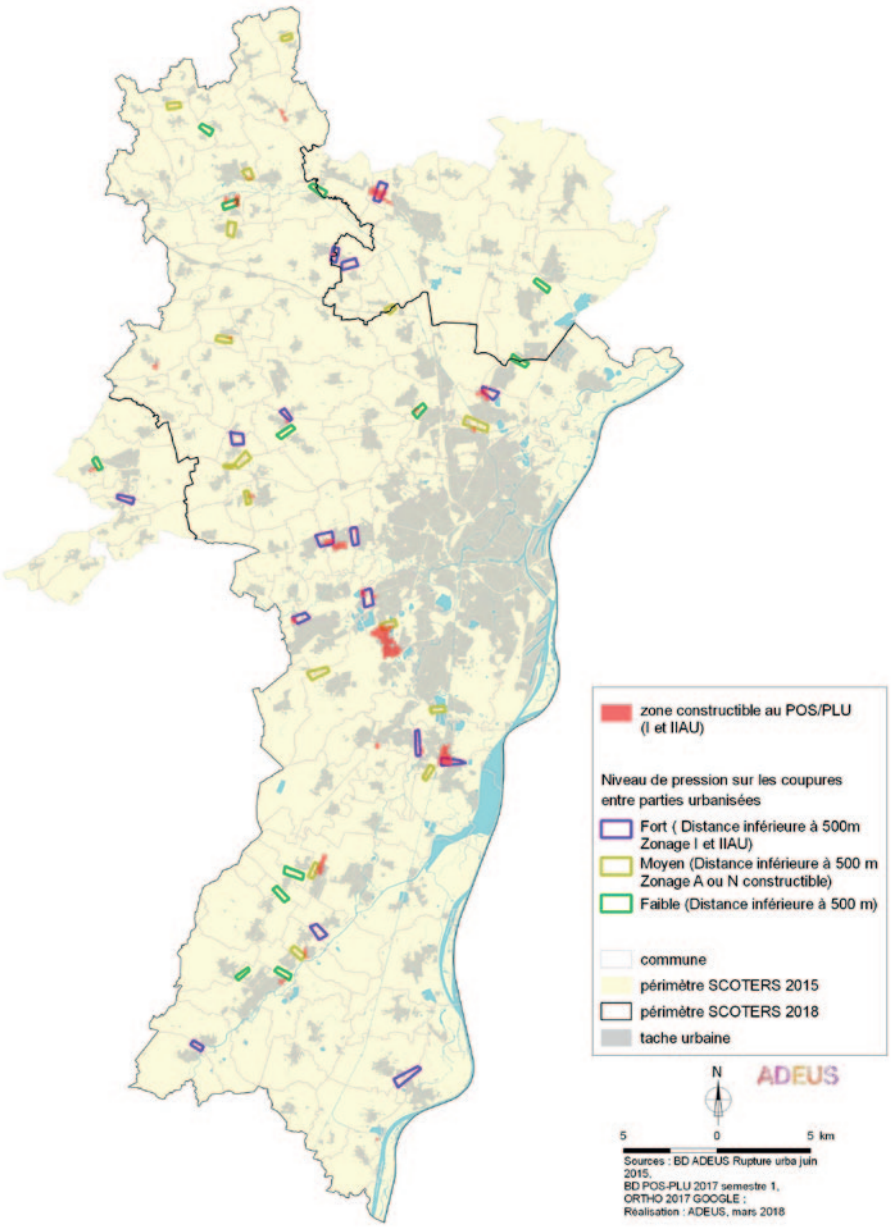
Des zones préservées pour la trame verte/bleue et les paysages : l'enjeu des zones tampons

L'étalement urbain et la conurbation conduisent à une banalisation des paysages traditionnels alsaciens. Ces risques peuvent être évités en prenant soin de préserver les coupures significatives d'urbanisation existantes (environ 500 m). Le maintien de ces coupures participe à la mise en oeuvre d'orientations multiples du SCOTERS dont les principales sont la qualité paysagère des entrées de ville (DOO, chapitre VII, p39 et suivantes), mais également l'intégration de la dimension économique des espaces agricoles (DOO p18 et p25) ou encore les orientations visant au maintien et au renforcement des équilibres écologiques (DOO, chapitre 2).

Sur le territoire du SCOTERS, près de 40 coupures d'urbanisation sont considérées comme prioritaires, au vu des enjeux écologiques (corridors pour la biodiversité) ou paysagers (vues sur les paysages emblématiques du territoire).

L'analyse de la construction et la constructibilité de ces secteurs permettent d'apprécier la maîtrise de la conurbation. Si certaines de ces zones ont fait l'objet d'une prise en compte de ces enjeux en réduisant la constructibilité, plusieurs sites ont déjà été urbanisés ou présentent encore un potentiel de constructibilité important. Dans ce dernier cas, des actions peuvent encore être adoptées dans les documents locaux d'urbanisme pour en éviter les conséquences sur les paysages (orientations du chapitre VII du DOO) et les continuités écologiques (orientations du chapitre II du DOO).

LES COUPURES SIGNIFICATIVES À L'URBANISATION À MAINTENIR



Les zones les plus sensibles mais déjà urbanisées

Il s'agit ici des zones déjà urbanisées pour lesquelles les corridors tampons n'ont pas été pris en compte.

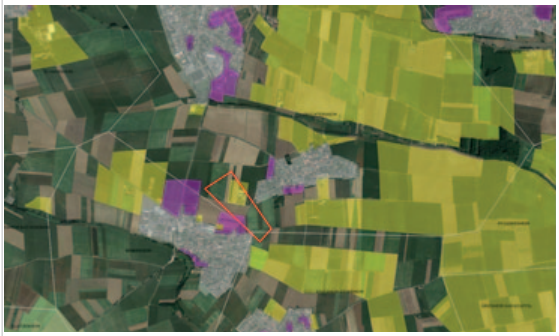
- zone d'activités de Brumath Mommenheim

- lotissement les Oies de Donnenheim et grande zone agricole constructible de Bilwisheim

Les zones les plus sensibles non encore urbanisées

Il s'agit ici des zones urbanisables qui présentent un enjeu de préservation du corridor tampon. L'extension urbaine et le zonage des documents d'urbanisme peuvent encore être adaptés pour prendre en compte ces corridors.

- zone d'habitat de Wiwersheim à proximité de Behlenheim-Truchtersheim



- extension de la zone d'activités Wienerberger et zone d'habitation d'Oberschaeffolsheim

- zone d'activités de Plobsheim vers Eschau

- zone d'activités et d'habitation entre Boofzheim et Rhinau

- zone d'activités de Sermersheim et grande zone naturelle constructible de Kogenheim.

⊙ Bonnes pratiques : les zones sensibles épargnées depuis les prescriptions du SCOTERS (modification n° 4).

- zone agricole constructible entre Osthouse et Matzenheim qui est devenue inconstructible.

Légende : les applats de couleur font référence à la légende de la carte figurant p77.

⊙ Enjeux de pérennisation des coupures urbaines

Les espaces interstitiels n'ont pas une simple vocation environnementale pour les corridors biologiques. Il s'agit aussi de pouvoir maîtriser la silhouette groupée traditionnelle des villages alsaciens et de traiter plus qualitativement les franges urbaines des villages. Les outils de suivi du maintien des coupures déjà mis en œuvre, permettent l'identification des secteurs devant faire l'objet d'une réflexion sur le développement urbain.

Note : ces enjeux font l'objet de fiches techniques (voir la partie sur la mise en oeuvre du SCOTERS, ci-après).

Cette prévention permet également de garantir la cohérence du développement du territoire avec les enjeux de préservation des corridors biologiques et ainsi faciliter la mise en œuvre de mesures de réduction et de compensation des opérations d'aménagement à venir sur le territoire. En effet, la constitution d'une mesure environnementale a infiniment plus de chance de réussir au sein d'un réseau maillé de corridors, que si elle est réalisée de manière isolée.

Notes :

- Ces enjeux font l'objet de fiches techniques (voir la partie sur la mise en oeuvre du SCOTERS, ci-après).

- D'autres exemples de sites de développement potentiel affectant les coupures à l'urbanisation figurent en annexe du document.

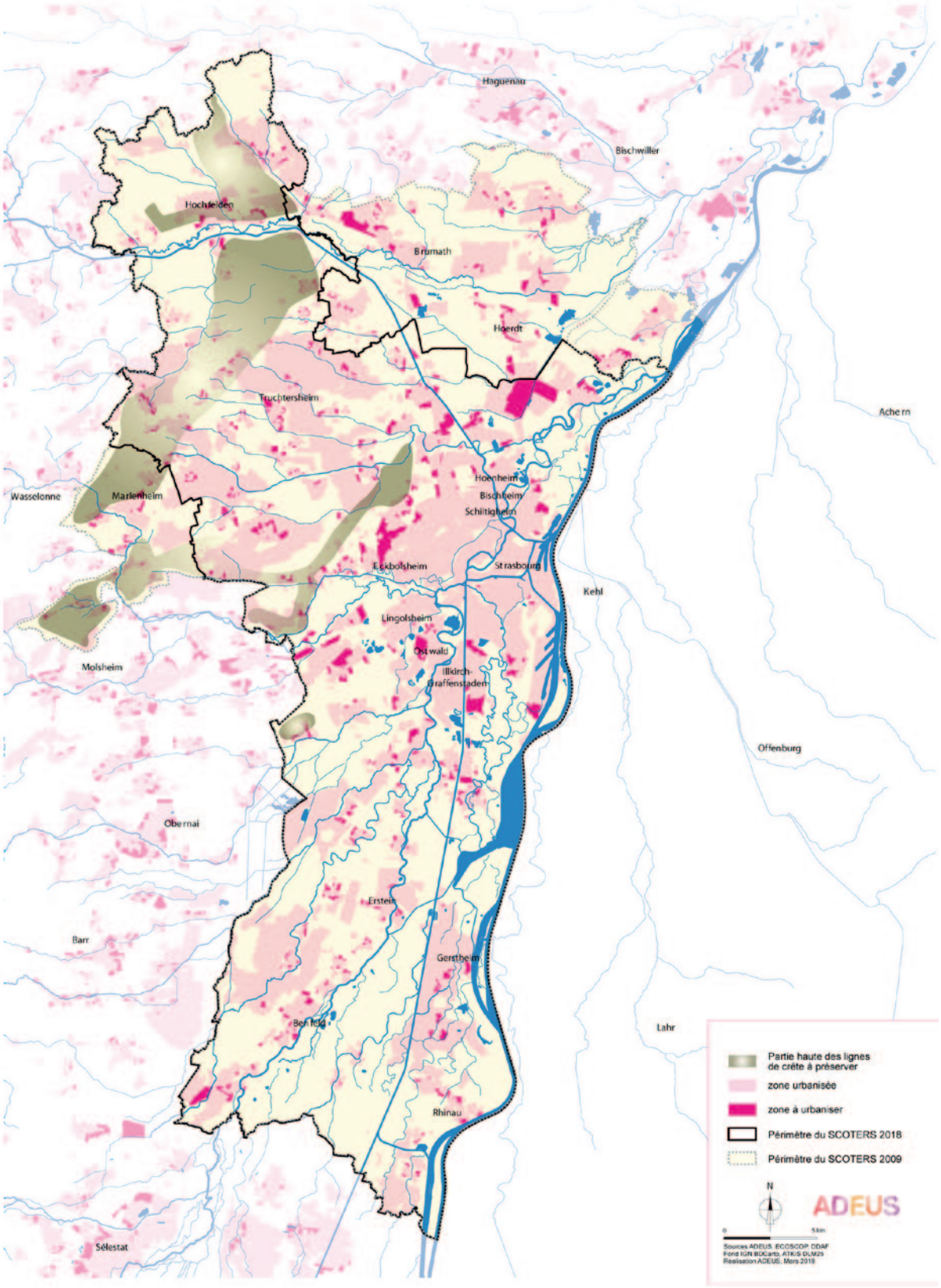
Une urbanisation des zones sensibles du point de vue paysager : les crêtes et les coteaux

Le SCOTERS a défini plusieurs orientations visant à préserver les paysages dont les lignes de crêtes et les coteaux *(DOO p.40 et p.20 mais aussi p.25 et p.43)*. Il s'agit de prévoir des prescriptions d'interdictions ou de limitations de hauteurs de constructions et d'installations sur ces secteurs exposés sur les pentes des coteaux pour en assurer l'intégration paysagère.

Plusieurs zones à urbaniser sont prévues dans ces secteurs sensibles du point de vue paysager (autour de Hochfelden, Wingersheim, Durningen, Willgotheim, Marlenheim, Bergbieten, Breuschwickersheim, Achenheim ou encore Nierderhausbergen). L'enjeu principal de ces secteurs consiste en la prise en compte de mesures particulières favorisant l'intégration paysagère des constructions, notamment une limitation des hauteurs de construction et une forme urbaine adaptée.

L'analyse de l'évolution des paysages des lignes de crêtes depuis le bilan intermédiaire de 2012 montre que cette problématique a bien été intégrée dans les documents locaux d'urbanisme qui préservent ces éléments de relief de toute urbanisation future. La principale menace de dégradation et de mitage de ces espaces vient de la capacité offerte aux zones déjà bâties, de pouvoir procéder à des extensions de bâtiments. Ainsi, une opération qui semble limitée en termes d'impact au niveau local, peut avoir un impact majeur dans la perception globale du relief. Cette destructuration des perceptions, engendrée par la perception d'un mitage, est autant préjudiciable à la qualité de vie des populations ayant vue sur le coteau (cadre de vie, sentiment d'accessibilité directe aux espaces agricoles ou de nature, ...) que sur le plan de l'attractivité touristique (image du village traditionnel alsacien compact, dans son écrin agricole).

ZONES D'EXTENSION URBAINE AU SEIN DES LIGNES DE FORCE DU PAYSAGE (PARTIES HAUTES DES LIGNES DE CRÊTE)



Impact de l'urbanisation sur les corridors écologiques

Les corridors écologiques majeurs du territoire sont globalement pris en compte car faisant quasiment l'objet d'une sanctuarisation par des dispositifs Natura 2000, soit d'une inscription au sein d'une Trame Verte et Bleue régionale ou même locale. Ces espaces font l'objet des orientations du chapitre II du DOO et sont cartographiés (p14 du DOO).

⊙ Des zones d'urbanisation future affectant encore des zones d'intérêt écologique

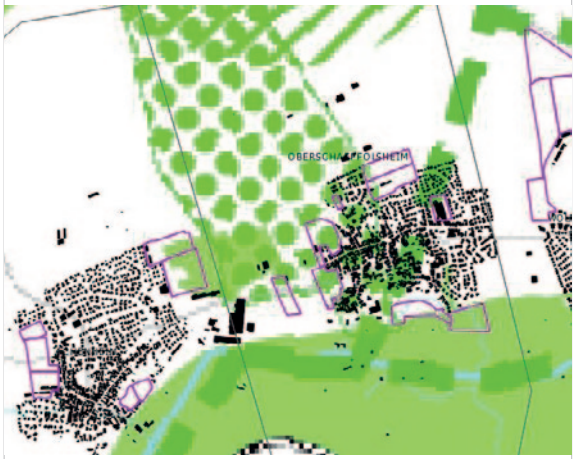
Depuis les prescriptions du SCOTERS (modification n° 4), plusieurs zones d'urbanisation future affectent encore des zones d'intérêt écologique variés, tels que des axes à enjeux environnementaux multiples à préserver (Zones humides, Natura 2000, zones inondables, couloirs climatiques...), des zones écologiques ou paysagères sensibles, ou encore des corridors écologiques d'échelle régionale à restaurer.

Sont concernés le Ried de la Bruche, celui de l'Ill, de la Zorn ou encore le Bruch de l'Andlau et la zone inondable de la Scheer.

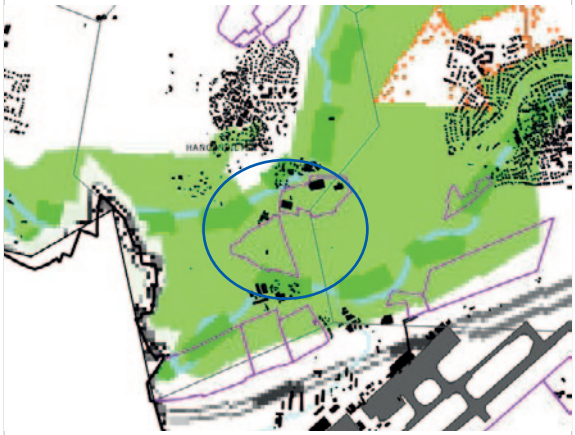
- zone d'activités ouest de Weyersheim et zone d'habitation à l'est

Légende : les aplats de couleur font référence à la légende de la carte ci-dessus.

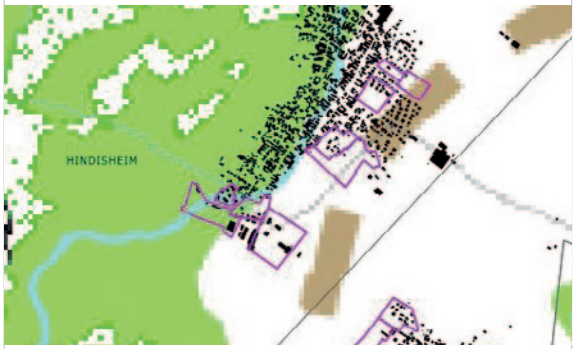
- lotissement est d'Achenheim en cours d'aménagement (secteur HIRSCHBERG). Zone d'extension d'Oberschaeffolsheim ouest et sud.



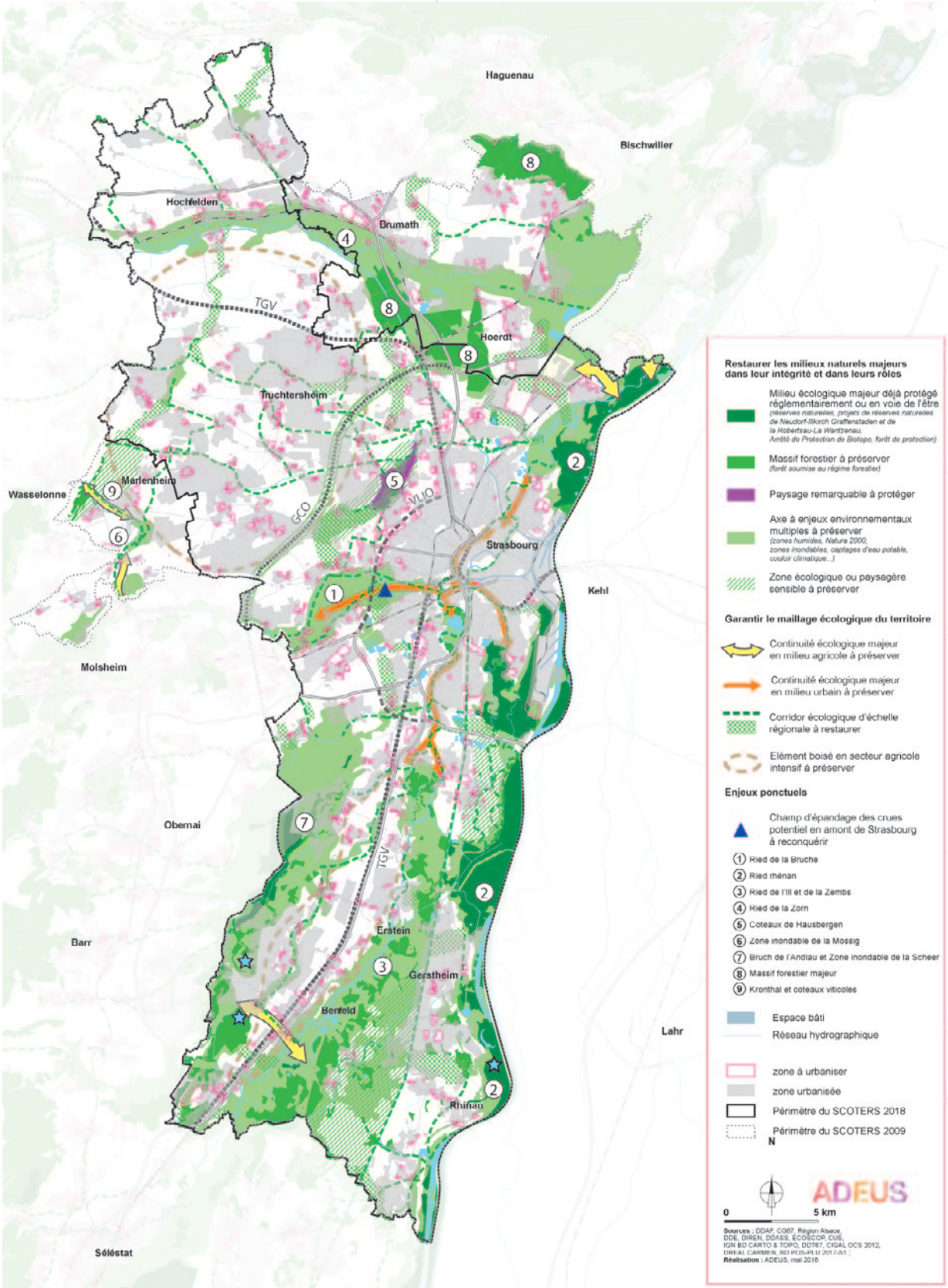
- zones d'activités et équipements sud de Hagenbieten (les deux zones entourées vont être abandonnées à l'occasion de la révision du PLUi de l'Eurométropole)



- zone de sport d'Hindisheim



ZONES D'URBANISATION ET CORRIDORS ÉCOLOGIQUES



- zones d'extension de Schaeffersheim dans le corridor du Bruch de l'Andlau-Scheer.

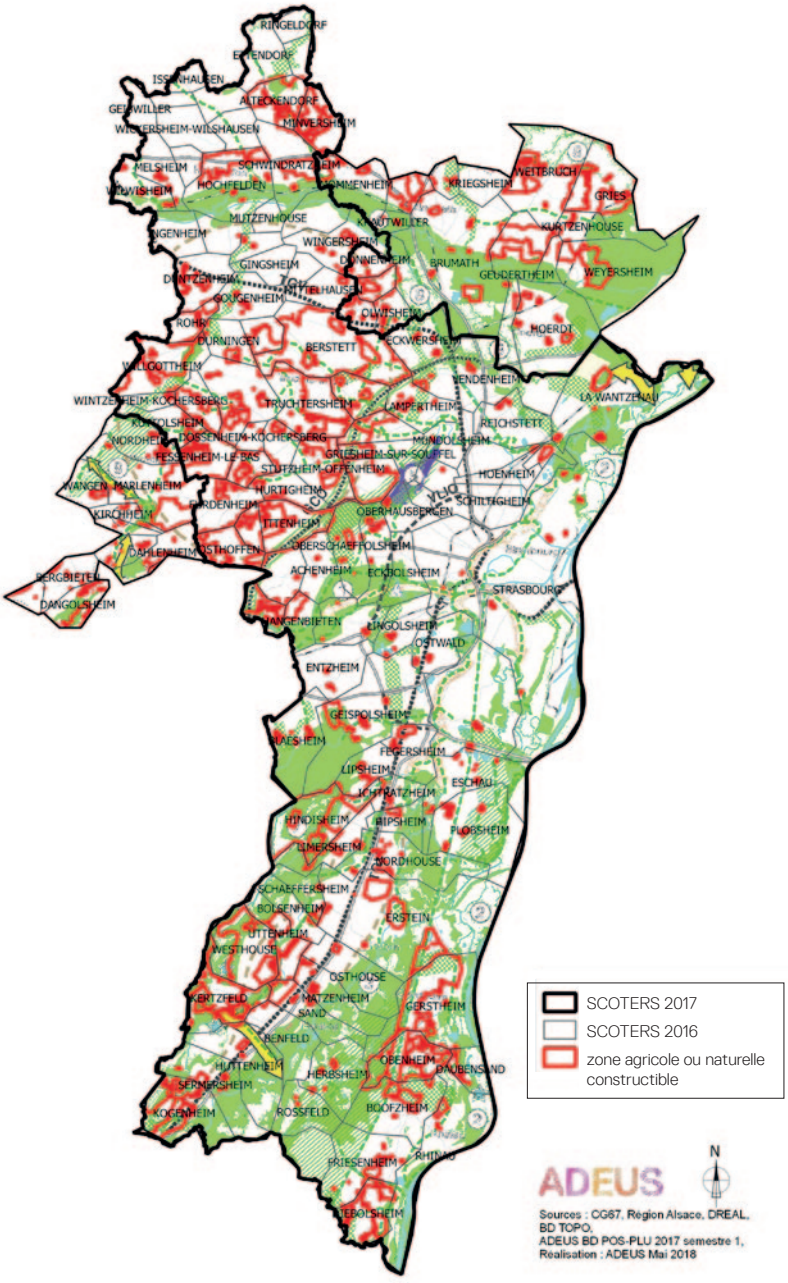
Des zones naturelles et agricoles constructibles affectant encore des zones d'intérêt écologique

Outre les zones d'urbanisation future citées précédemment, de nombreuses zones naturelles ou agricoles sont constructibles dans les zones d'intérêt écologiques (Alteckendorf, Wilwisheim, Krautwiller*, Brumath*, Weyersheim*, La Wantzenau, Berstett, Pfettisheim, Oberschaeffolsheim, Marlenheim*, Geispolsheim, Hindisheim, Limersheim, Erstein, Gerstheim, Westhouse, Obenheim, Kogenheim, Boofzheim...). Ces potentielles constructions peuvent contribuer au mitage du territoire et aux coupures de corridors écologiques.

* *communes hors périmètre SCOTERS depuis 2017*

NOTE : d'autres exemples de sites de développement potentiel affectant les espaces naturels et agricoles d'intérêt écologique figurent en annexe du document.

LES ZONES AGRICOLES ET NATURELLES CONSTRUCTIBLES AFFECTANT DES CORRIDORS ÉCOLOGIQUES



Enjeux de maintien des corridors écologiques sur le long terme

Comme pour les coupures urbaines à préserver, le maintien des corridors écologiques majeurs et des noyaux de biodiversité participe à la cohérence des politiques d'aménagement des mesures de réduction et compensation environnementales. Cette mise en réseau et ces corridors sont les gages de l'efficacité des mesures, de la résilience du territoire, facilitant ainsi la réalisation des opérations d'aménagement.

Une urbanisation des zones humides

Ce volet est à mettre en lien avec les zones de développement soumises à un risque d'innondation.

S'agissant d'un territoire présentant un chevelu hydrographique dense à la convergence de nombreux cours d'eau, plusieurs sites d'urbanisation prévus au sein du périmètre du SCOTERS affectent des zones à dominante humide au regard des orientations de préservation de ces zones (1.d, DOO p15) ; la principale, en termes de superficie, étant la friche industrielle de Reichstett.

Les nombreux services rendus par les zones humides sont encore mésestimés au stade « urbanisme réglementaire » (participation à l'épuration des eaux, ralentissement dynamique des crues, support de biodiversité…), rendant ces milieux vulnérables aux pressions d'urbanisation. La réglementation actuelle relative à l'eau (partie Milieu aquatique du Code de l'environnement) prévient néanmoins la destruction de ces milieux au stade « opérationnel » des projets d'aménagement.

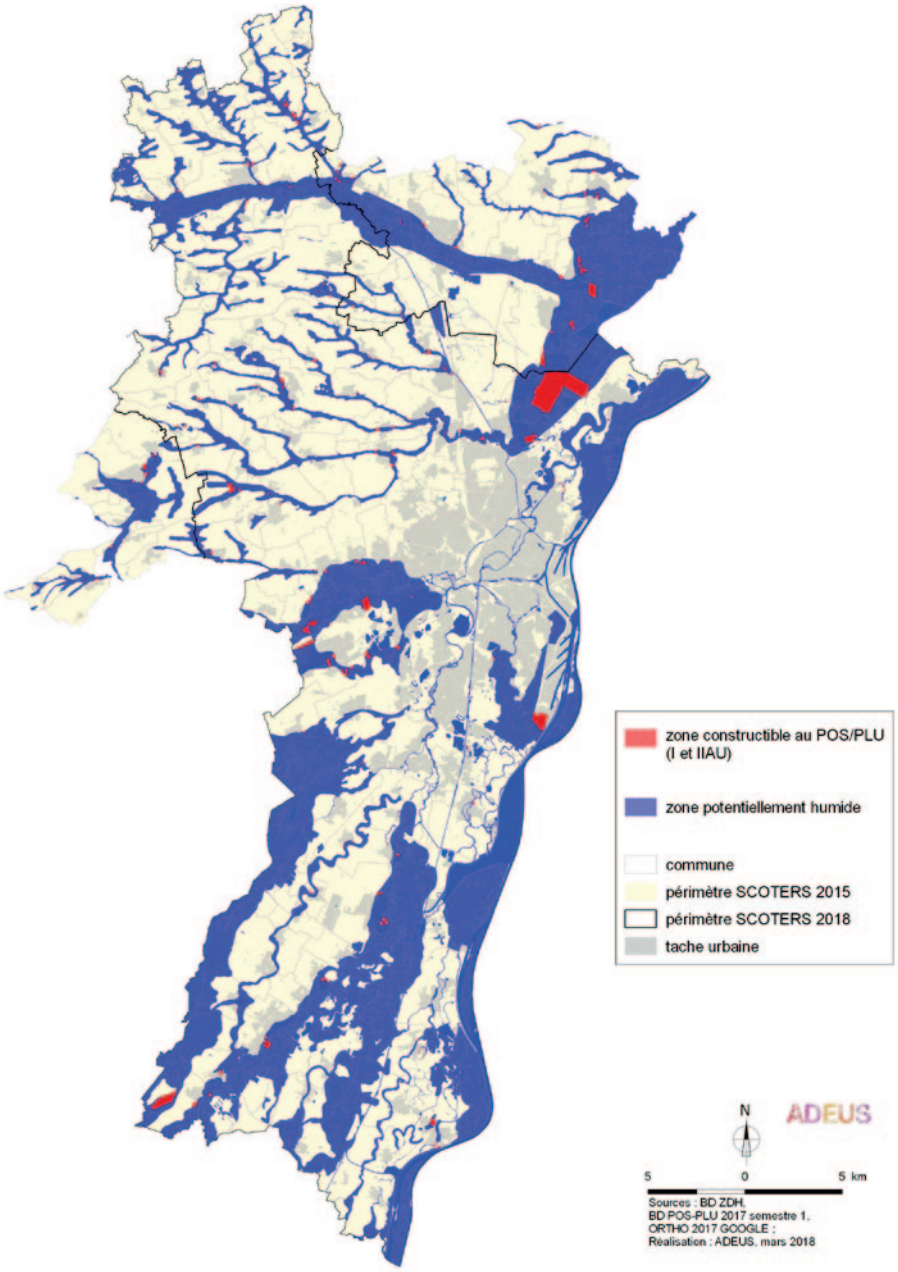
L'enjeu principal réside dans la prise en compte des milieux humides de manière anticipée au stade « urbanisme réglementaire » pour assurer la cohérence territoriale des mesures et ainsi faciliter les mises en œuvre au stade « opérationnel ».

Protéger les espaces agricoles

Le SCOTERS aborde les principaux enjeux agricoles en les hiérarchisant selon leur vocation et leur intérêt agronomique *(DOO p25 et p18-20)*. Toutefois, la mesure de ses orientations se focalise en priorité sur la question de la consommation foncière, la connaissance et l'impact d'un SCoT étant limité sur les autres dimensions économiques et fonctionnelles (filières, vulnérabilité économique, etc.).

En l'absence de données régionales récentes (***BDOCS***) on se référera aux indicateurs du volet foncier (Cf p60 et suivantes). On retiendra que la réduction de la consommation foncière en matière d'activités économiques et résidentielles tendent à démontrer que le SCOTERS a tenu ses engagements, à son échelle, en matière de préservation des terres arables.

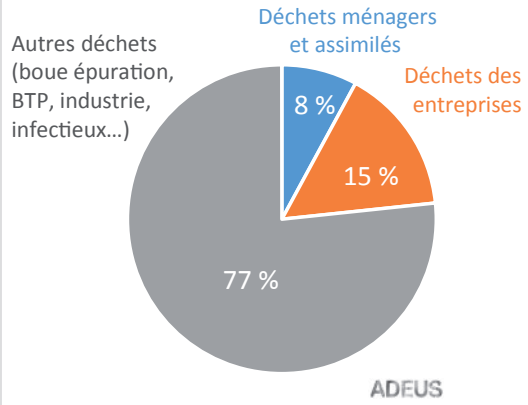
LES ZONES HUMIDES



Gestion des déchets ménagers

Si la filière de déchets ménagers est bien connue et suivie, car relevant de la compétence des collectivités du SCOTERS, les autres déchets, notamment liés aux activités économiques (entreprises, BTP, hospitaliers…) sont collectés en dehors du service public alors qu'ils représentent plus de 90 % des déchets produits à l'échelle alsacienne.

GISEMENTS DE DÉCHETS EN ALSACE (2015)

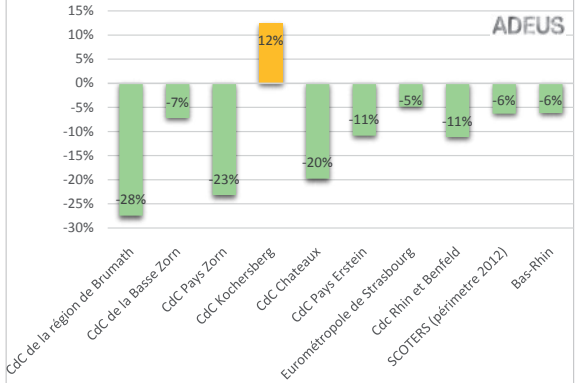


Source : Départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin, étude interdépartementale sur les capacités d'enfouissement des DIB, PREDD, étude INSEE sur les déchets banals des entreprises

Une baisse de la production de déchets ménagers dans le SCOTERS

Le territoire du SCOTERS a globalement réduit ses volumes de déchets ménagers produits, à l'instar de la tendance départementale. Les efforts de la population se traduisent par une forte diminution des quantités d'ordures ménagères collectées en porte à porte avec cependant une augmentation des quantités de déchets occasionnels (gravats, déchets verts, encombrants).

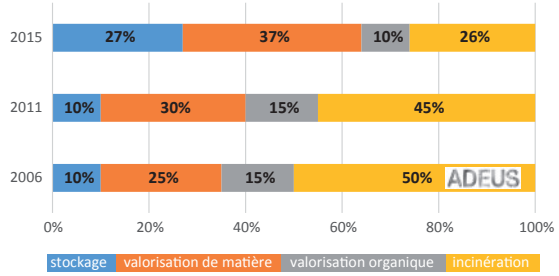
ÉVOLUTION DE LA COLLECTE DE DÉCHETS MÉNAGERS 2011-2015



Source : Conseil Départemental 67

Une évolution des filières de traitement des déchets ménagers au sein du SCOTERS

ÉVOLUTION DES FILIÈRES DE TRAITEMENT



Source : Conseil Départemental 67

Pour ce qui concerne la gestion des déchets ménagers à l'échelle des intercommunalités du SCOTERS, la principale évolution concerne la forte réduction depuis 2011 des déchets subissant un traitement par incinération. En effet, l'usine d'incinération des ordures ménagères de l'Eurométropole de Strasbourg fait l'objet d'une réduction d'activités depuis 2013 puis d'un arrêt complet depuis 2016 pour des raisons techniques. Ainsi, les déchets précédemment incinérés sont provisoirement évacués par la filière stockage/ enfouissement sur de multiples sites dédiés.

Indépendamment de la problématique temporaire de l'usine d'incinération de Strasbourg, on notera la forte progression de la valorisation des déchets recyclés s'appuyant sur des filières qui disposent encore de marges de progression.

Un réseau de déchetterie en développement

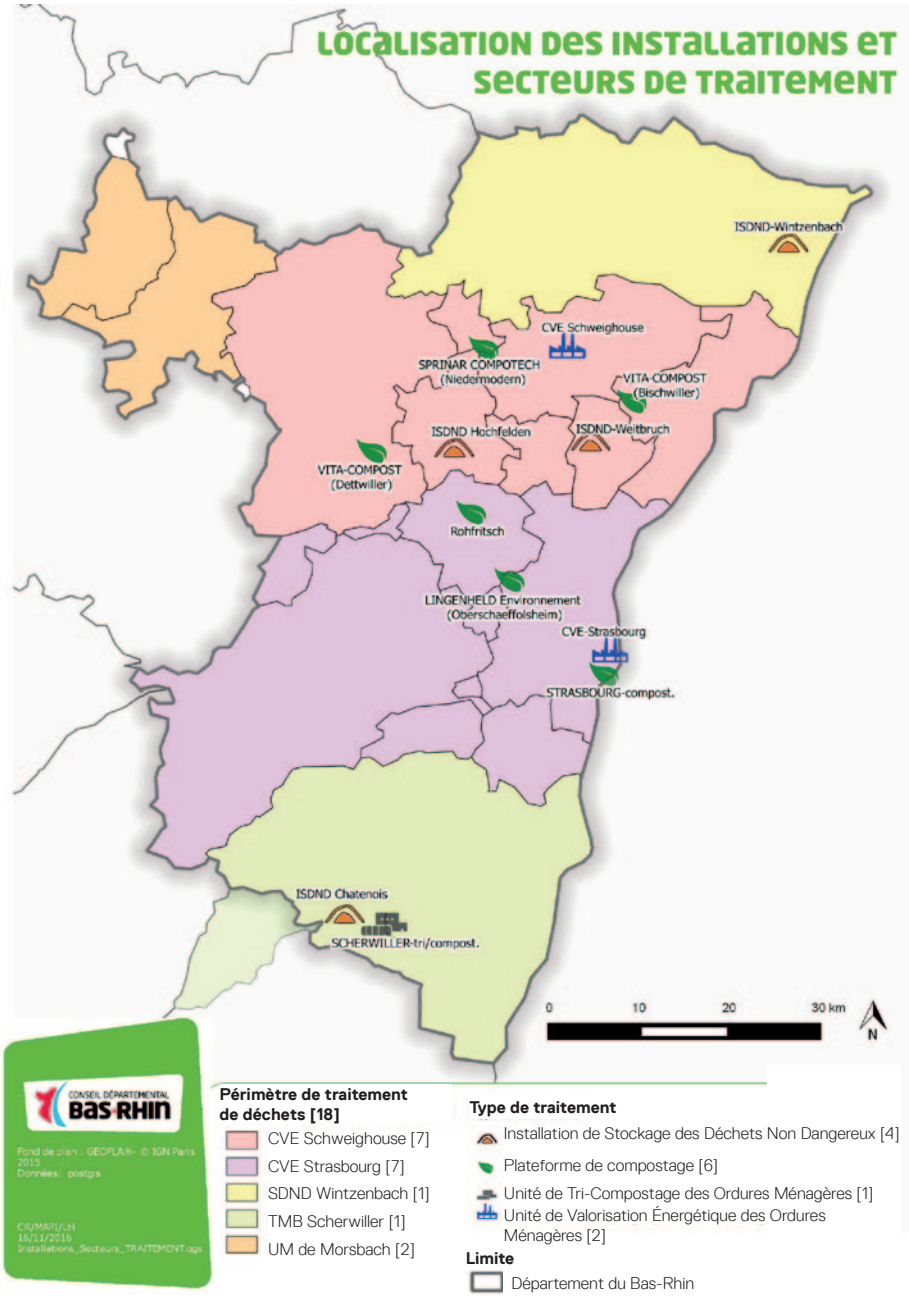
Pour assurer le maillage équilibré du territoire, le réseau de déchetterie a été complété par les réaménagements et les nouveaux sites prévus dans le SCoT, notamment à Dossenheim-Kochersberg, Schiltigheim-Wacken, Strasbourg-Meinau, Boofzheim.

Un enjeu de solidarité entre les territoires

Les secteurs de traitement des déchets ménagers s'étendent au-delà du périmètre du SCOTERS et sont organisés par bassin de traitement : au nord SMITOM Haguenau-Saverne, au centre Strasbourg-SENERVAL et au sud SMICTOM Alsace Centrale (la CC du Canton d'Erstein ayant rejoint ce dernier depuis la fusion des Communautés de communes).
Ces solidarités répondent à l'orientation de création et de renforcement d'un maillage territorial en matière de tri et de gestion des déchets (3.d, DOO p45).

Néanmoins, la fermeture provisoire de longue durée de l'usine d'incinération de Strasbourg montre la fragilité des filières de traitement des déchets du territoire. La mise en réseau permettrait d'offrir une souplesse permettant de garantir la résilience du système global (capacité à retrouver un équilibre après un phénomène extrême).

De la même manière, l'implantation d'un nouveau site de stockage de déchets non dangereux en compléments des installations de Weitbruch (fin d'exploitation 2021) et Hochfelden (fermé en 2016) est encore à prévoir selon le Plan de Prévention et de gestion des déchets non Dangereux du Bas-Rhin approuvé en 2013. Dans le cadre de ses nouvelles attributions, la Région Grand-Est élabore actuellement un Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets à l'échelle du Grand Est en lien avec le SRADDET qui prévoit la règle suivante : "Prendre en compte les capacités et la localisation des installations (à définir PRPGD) nécessaires à garantir l'autosuffisance régionale à l'horizon de 6 et 12 ans, garantir le respect du principe de proximité et prévoir les besoins de capacités en cas de situations exceptionnelles".



AIR-CLIMAT

Indicateurs utilisés :

Le potentiel ou pouvoir de réchauffement global (PRG) : cet indicateur permet d'apprécier, en une seule donnée, le poids des principaux gaz à effet de serre (le dioxyde de carbone (CO2), le méthane (CH4), le protoxyde d'azote (N2O), les hydrofluorocarbures (HFC), les perfluorocarbures (PFC), l'hexafluorure de soufre (SF6) et le trifluorure d'azote (NF3)). Le PRG exprime, en kilotonnes équivalents CO2 (kt CO2e), l'effet cumulé des substances émises dans l'air qui contribuent à l'accroissement de l'effet de serre.

Séquestration carbone : la séquestration carbone correspond au captage et au stockage du CO2 dans les éco-systèmes (sols et forêts) et dans les produits issus du bois. Il s'agit de la différence entre les émissions de GES du secteur UTCATF (Utilisation des Terres, aux Changements d'Affectation des Terres et Foresterie) et l'absorption (stockage) de GES de ce même secteur. Une valeur négative indique une séquestration (c'est-à-dire, une absorption plus importante que les émissions) ; une valeur positive indique une émission (c'est-à-dire, des émissions plus importantes que l'absorption).

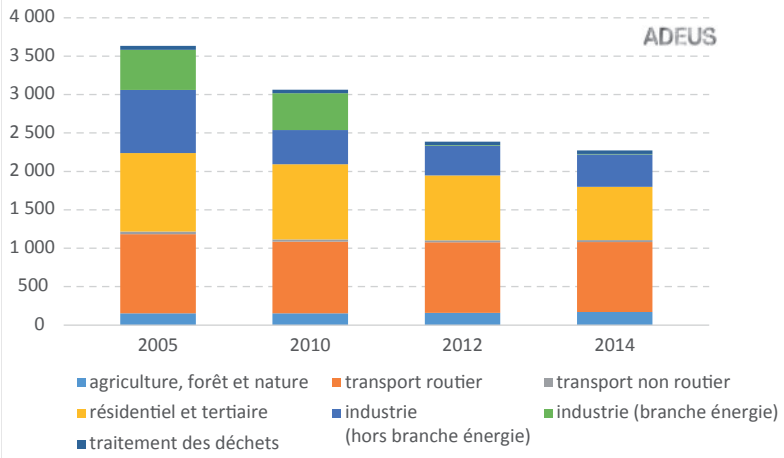
Des émissions de GES en baisse dans le SCOTERS

Les changements climatiques sont des modifications durables du climat. Les activités humaines accélèrent ce phénomène naturel dû à la variabilité naturelle du climat : c'est ce qu'on appelle l'effet de serre additionnel. L'exploitation de combustibles fossiles, le chauffage et la climatisation des bâtiments, la consommation d'électricité ou encore le transport sont tous des exemples d'activités qui augmentent les émissions de GES et qui contribuent ainsi au réchauffement climatique. Les modifications climatiques à venir sont marquées par l'incertitude sur l'ampleur et la vitesse de ces changements. Les activités humaines émettrices de GES risquent d'amplifier des évènements déjà connus des territoires : épisodes de forte chaleur ou de froid extrême, inondations, coulées boueuses ou mouvements de terrains liés à des épisodes pluvieux extrêmes, etc.

Le potentiel ou pouvoir de réchauffement global (PRG) est un indicateur qui traduit cet effet de serre additionnel induit par l'émission de GES[1]. Les GES sont le dioxyde de carbone (CO2), le méthane (CH4), le protoxyde d'azote (N2O) et les gaz fluorés, le CO2 étant le GES ayant l'impact le plus important sur le réchauffement climatique.

Le graphique ci-dessous montre une tendance du PRG à la baisse depuis plusieurs années, avec un infléchissement entre 2010 et 2012 lié à la réduction de l'activité économique et surtout à l'arrêt puis à la fermeture de la raffinerie de Reichstett. **Cet évènement a permis au SCOTERS d'atteindre l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de -20 % fixé par le SRCAE de la Région Alsace en 2003**. Cependant, les émissions de GES doivent encore diminuer pour atteindre le facteur 4 d'ici 2050.

ÉVOLUTION DU POTENTIEL DE RÉCHAUFFEMENT GLOBAL PAR SECTEUR (EN kt CO2e)



Source : ATMO Grand Est - Invent'Air V2016 V

NOTE : La prise en compte de la nature en ville

La végétalisation des milieux urbains, son traitement, la variété et le cumul de ses fonctions contribuent à de multiples aspects de la qualité urbaine pas seulement du point de vue de l'énergie : ventilation par îlots de fraîcheur, puits à carbone, atténuation de la densité perçue, fonctions récréatives, fonctions agronomiques, maintien de la biodiversité, etc.

Ces aspects ont fait l'objet de travaux multiples dans la mise en oeuvre du SCOTERS *(études thermographiques de la plateforme énergie, mise en oeuvre des TVB, etc.)*, mais n'ont pas encore de traduction en termes d'indicateurs de suivi spécifiques. La nature en ville est néanmoins abordée à travers les indicateurs de consommation foncière, l'analyse de l'évolution des trames vertes et bleues, la préservation des lignes de crêtes, des zones humides ou encore des coupures à l'urbanisation *(orientations suivies dans ce présent chapitre)*.

1. La définition utilisée par l'ATMO Grand Est est basée sur celle du 5ème rapport du GIEC (Groupe Intergouvernemental d'Experts sur l'évolution du Climat).

Le poids important des secteurs du transport routier, résidentiel-tertiaire et de l'industrie dans les émissions de GES.

Le transport routier est le principal émetteur de gaz à effet de serre dans le SCOTERS (40 % des émissions totales en 2014) suivi des secteurs résidentiel et tertiaire et de l'industrie. Ces trois secteurs contribuent à près de 90 % des émissions. Cette répartition reflète les caractéristiques du territoire : une population et un trafic dense et une industrie ancrée sur le territoire.

Le CO_2, principal responsable du réchauffement climatique

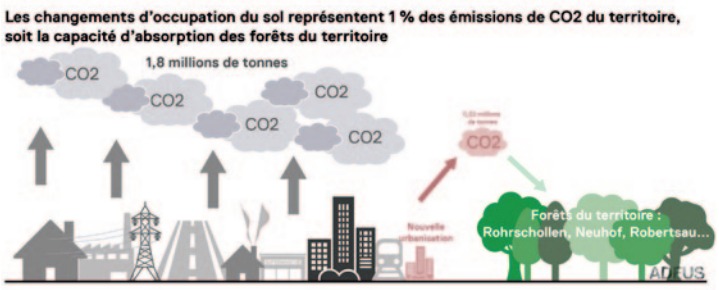
Bien que les quantités de CO_2 émises diminuent, la répartition par polluants montre la part importante du CO_2, en lien notamment avec le transport routier et les secteurs résidentiel et tertiaire.

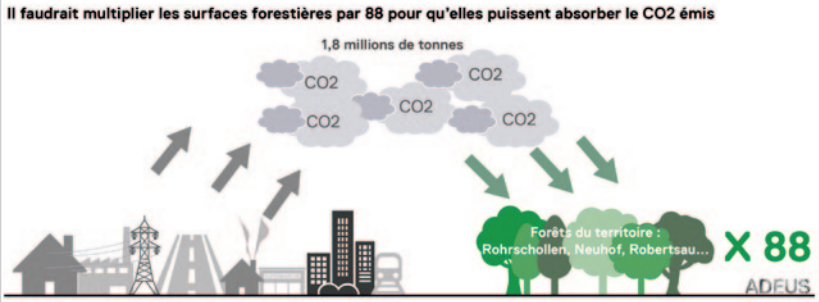
En 2014, 2 855 kt de CO_2 sont émis sur le territoire du SCOTERS. Ce volume doit encore diminuer pour atteindre le facteur 4 d'ici 2050.

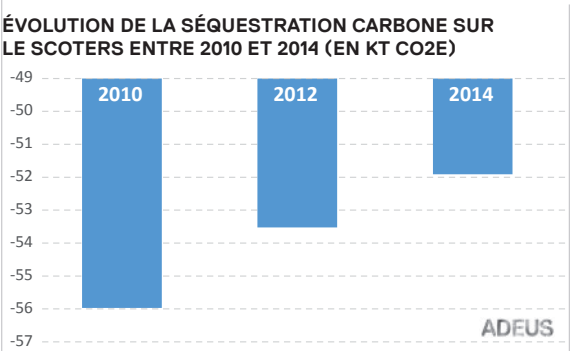
C'est en particulier sur ce polluant que les documents d'urbanisme ont un rôle à jouer puisqu'ils sont liés à la combustion, notamment dûe au chauffage fuel et au bois dans les secteurs résidentiel et tertiaire, mais également au secteur de transports routiers. Les changements d'utilisation des sols (urbanisation, défrichage, imperméabilisation des sols : routes, parkings, ...) participent également aux émissions de CO_2. Ainsi, les changements d'utilisation des sols dans l'Eurométropole représentent 1 % des émissions du CO_2 du SCOTERS, soit la capacité d'absorption des forêts présentes dans l'Eurométropole.

Le végétal, et les forêts en particulier sont des puits de carbone : elles permettent le stockage du GES, d'où l'enjeu de leur préservation.

En 2014, le SCOTERS capitalise un total de près de 52 kt CO2e séquestrés sur son territoire. On constate cependant une diminution de la quantité séquestrée entre 2010 et 2014 (-7 %). La végétalisation des espaces urbains et la préservation de la trame verte et bleue **constituent l'un des leviers d'augmentation de la capacité de séquestration du territoire**, et donc d'atténuation du changement climatique.







Source : ATMO Grand Est - Invent'Air V2016 V2

La qualité de l'air voit les émissions de polluants atmosphériques se réduire dans le SCOTERS

La majorité des polluants atmosphériques présente une forte réduction des émissions sur le territoire du SCOTERS suivant la trajectoire de réduction au niveau de la région Grand Est, et vise le respect des objectifs nationaux d'émissions polluantes en 2030 (Plan National de Réduction des Émissions de Polluants Atmosphériques PREPA défini par l'arrêté du 10 mai 2017).

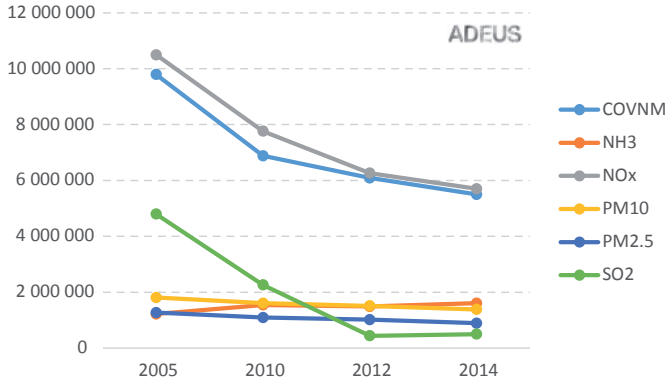
Réduction des émissions plus facile pour certains :

- **Oxyde d'azote NOx :** les émissions de NOx issues de la combustion et du transport, seraient réduites de manière tendancielle par l'amélioration des technologies des motorisations alternatives au diesel et à l'essence imposée au niveau national d'ici 2040.
- **Dioxyde de Soufre SO2 :** les émissions de ce polluant industriel ont considérablement diminué en raison de la fermeture du principal émetteur local : la raffinerie de Reichstett.

Réduction des émissions plus difficile pour d'autres :

- **Carbone organique volatile non méthanique COVNM :** ces polluants directement nocifs (ex. benzène, styrène…) sont également des polluants indirects en tant que précurseur d'ozone. Ils sont issus des solvants utilisés en milieu industriel mais surtout des solvants domestiques (peintures, colles, produits isolants, cosmétiques, encens…). L'enjeu principal repose sur la réduction de la consommation de ces produits et l'utilisation d'alternatives peu émissives en COVNM.
- **Ammoniac NH3 :** l'ammoniac est principalement issu de l'agriculture (fertilisation minérale, élevage). Il s'agit du seul indicateur de pollution qui n'observe pas de baisse d'émissions depuis 2005. Outre les pratiques d'épandage et d'enfouissement des effluents d'élevage, la réduction de la fertilisation à l'ammoniac serait à intégrer en lien avec les réflexions de réduction des émissions de gaz à effet de serre (maintien et mise en place de prairies).
- **Particules fines PM10 et très fines PM 2,5 :** les particules fines et très fines sont issues principalement du chauffage résidentiel et des transports routiers (moteur, usures pneus…). Des renouvellements d'appareil de combustion (renouvellement des anciens appareils de chauffage bois datant d'avant 2002) mais surtout, un changement de mode de vie (renforcement de l'utilisation des modes de transports alternatifs à la voiture ; les véhicules électriques émettant encore des particules fines par usure des pneumatiques et des freins) constituent les enjeux principaux d'évolution des émissions.

ÉMISSIONS DE POLLUANTS ATMOSPHÉRIQUES SUR LE TERRITOIRE DU SCOTERS*



* : Le périmètre du SCOTERS s'entend ici par le périmètre 2017.
Source ATMO Grand Est - Invent'Air V2016 V2

Mais une persistance des phénomènes de pics de pollution dans des secteurs d'exposition de population

Si la plupart des polluants atmosphériques voient leur émission réduite sur le territoire du SCOTERS, des pics de pollution sont encore observés régulièrement (pollution particulaire en période hivernale ; pollution à l'ozone en période estivale). Les zones situées à proximité des axes autoroutiers constituent les lieux où les concentrations de polluants sont les plus élevées. Ainsi, ces secteurs sont soumis le plus souvent aux dépassements des normes de pollution atmosphérique.

Outre des informations de vigilance sanitaire à destination des personnes les plus sensibles suivant les principes de l'arrêté inter-préfectoral relatif à la gestion des épisodes de pollution atmosphérique en date du 24 mai 2017, ces pics peuvent désormais être suivis de mesures de promotion des déplacements en transport en commun et de mesures de restriction de circulation ou d'utilisation sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg (Crit'Air) depuis le 31 octobre 2017.

Catégories de véhicules suivants l'arrêté interministériel du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques

Enjeux de santé publique

La pollution de l'air n'affecte pas que le cœur aggloméré de la métropole de Strasbourg. Les territoires plus ruraux sont également concernés, notamment sur les polluants agricoles mais aussi les particules issues des dispositifs de chauffage bois. La baisse globale des émissions de polluants du territoire est un bon signe qui tend à atteindre les orientations du SCOTERS en la matière (3.b, DOO p45) mais les quelques pics de pollution et surtout des pollutions chroniques, exposent quotidiennement la population à des risques sanitaires. La prise en compte dans les aménagements et la mise en place d'actions visant à réduire durablement la pollution atmosphérique permettraient de préserver la santé et la qualité de vie de la population.

ÉNERGIE

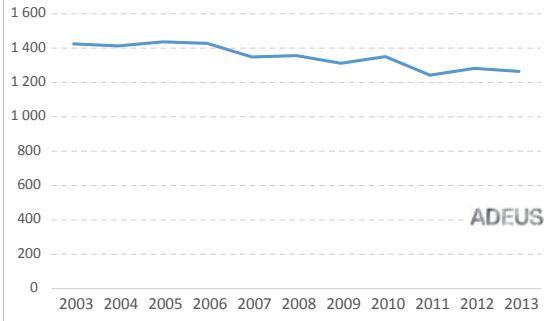
Indicateurs utilisés :

La consommation d'énergie finale : l'énergie finale est l'énergie qui est disponible pour l'utilisateur final. La consommation finale énergétique est donc celle qui rend le mieux compte de l'activité d'un territoire. Il est à noter qu'elle ne prend pas en compte la manière dont elle est utilisée, ni le rendement des équipements l'utilisant.

La production d'énergie : il s'agit de l'énergie produite sur le territoire ; ici le territoire du SCOTERS, à partir des ressources dont il dispose.

Une consommation légèrement en baisse depuis 2003

ÉNERGIE FINALE CONSOMMÉE DEPUIS 2003 SUR LE SCOTERS EN KTEP

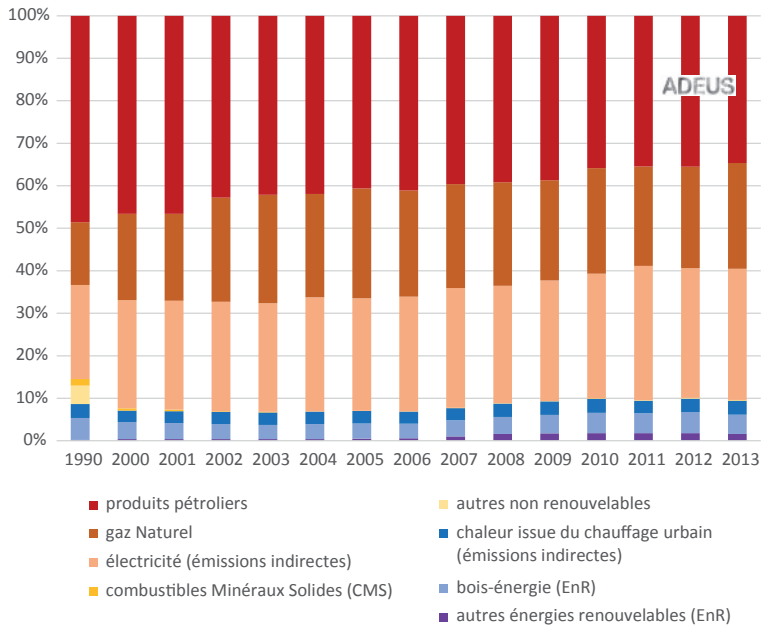


Source : CREA ALSACE/ASPA 15042402-TD

La consommation d'énergie du SCOTERS est en 2013 de 1 264 kTep (kilo Tonnes équivalent pétrole), soit la moitié des consommations du Bas-Rhin. Ceci s'explique par l'intensité de l'activité économique du territoire, mais aussi par sa densité de population importante : 581 hab/km², plus du double de la moyenne du Bas-Rhin (232 hab/km²). Ainsi, ramenée au nombre d'habitants, la consommation est de 2,1 kTep/habitant alors qu'elle est de 2,3 kTep sur le Bas-Rhin et de 2,8 kTep en moyenne en Alsace. Depuis 2003, année de référence du SRCAE de la Région Alsace, le SCOTERS a diminué ses consommations d'énergie de 11 %, notamment ces dernières années. Cette baisse n'est pas uniquement liée à des efforts volontaires de maîtrise de l'énergie, mais surtout à une baisse de l'activité économique et des hivers plus cléments.

Une dépendance aux énergies fossiles

ÉNERGIE FINALE CONSOMMÉE PAR TYPE D'ÉNERGIE SUR LE SCOTERS ENTRE 1990 ET 2013



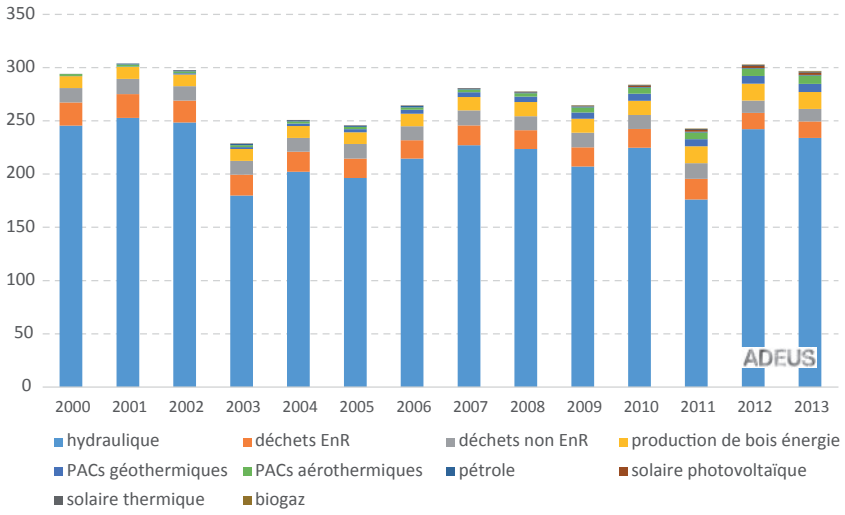
Source : CREA ALSACE/ASPA 15042402-TD

Comme en 1990, en 2013, **la part des énergies fossiles dans la consommation finale d'énergie du SCOTERS reste importante.** En 2013, l'énergie consommée sur le territoire est principalement issue du pétrole (35 %), du gaz naturel (25 %) et de l'électricité (31 %).

Viennent ensuite les énergies issues du bois, du chauffage urbain (mix énergétique distribué sous forme de chaleur), et en moindre mesure du charbon. La part d'énergies renouvelables dans la consommation finale en énergie du territoire reste faible (moins de 10 %) et la production d'énergies renouvelables stagne depuis les cinq dernières années. C'est d'abord la production d'énergie hydraulique (la Communauté de communes du canton d'Erstein et l'Eurométropole de Strasbourg) qui, ces dernières années, a tiré le territoire vers le haut en matière de production d'énergies renouvelables, suivie du bois-énergie. Ces deux énergies représentent près de 90 % de la production d'énergies renouvelables du territoire en 2013. Toutefois, ces deux énergies atteignent aujourd'hui leurs capacités maximales de production et, puisque la production totale d'énergies renouvelables du territoire est essentiellement corrélée à la production hydraulique, elle reste tributaire du Rhin, et donc tributaire des aléas climatiques (canicule de 2003, par exemple).

Un bouquet énergétique plus diversifié à base d'énergies renouvelables locales (solaire photovoltaïque et thermique, géothermie, méthanisation, etc.) se met très lentement en place depuis 2008, mais la production totale tend à stagner et ne suffit pas à couvrir les besoins en énergie du SCOTERS en 2012 (moins de 10 % des consommations énergétiques totales du territoire du SCOTERS).

ÉNERGIE FINALE CONSOMMÉE PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ SUR LE SCOTERS ENTRE 2003 ET 2013

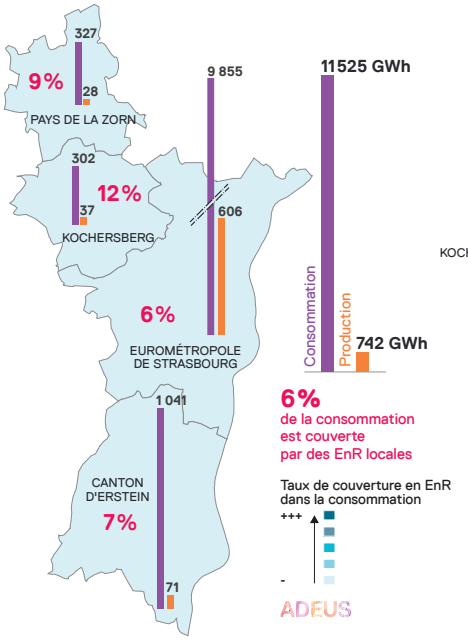


Source : CREA ALSACE/ASPA 15042402-TD

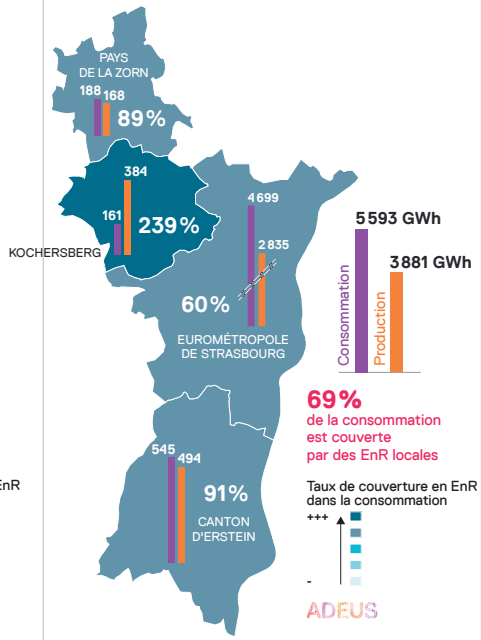
RAPPORT ENTRE ÉNERGIE CONSOMMÉE EN ENR PRODUITES DANS LES CC DU SCOTERS

Source : Outil 100% EnR, ADEME 2016

EN 2012



EN 2050



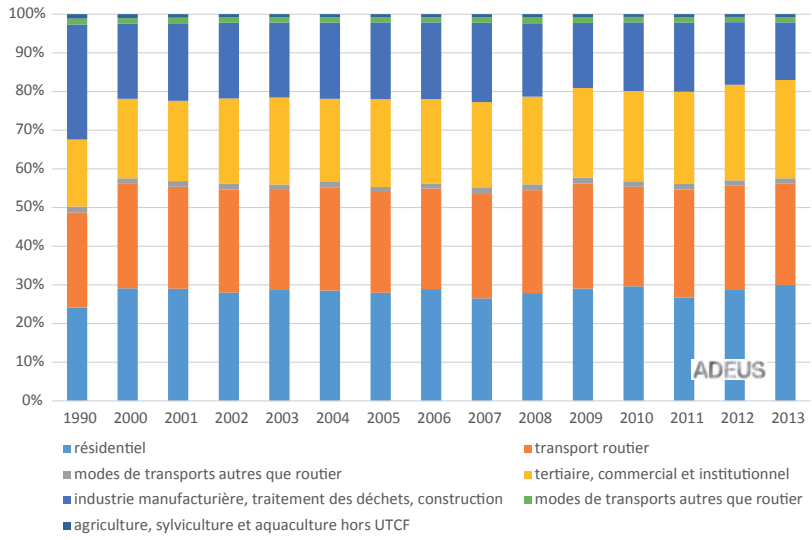
Le poids important des ménages dans les consommations

Les consommations du territoire sont dues à 83 % à trois secteurs : résidentiel, transports et tertiaire. Depuis 1990, **la baisse de l'activité économique est visible sur la consommation énergétique du secteur industriel**. En revanche, la consommation des autres secteurs, en particulier les secteurs résidentiels, transports et tertiaire, reste stable ces dernières années.

Si l'on ajoute les consommations du secteur résidentiel à celles imputables aux voitures particulières du secteur des transports, **Les ménages représentent environ 44 % des consommations totales** du SCOTERS en énergie finale. Ils consomment de l'énergie notamment pour chauffer leur logement et réaliser leur programme d'activités : se rendre sur leur lieu de travail ou leurs lieux d'achats et d'activités de loisirs.

- **Dans le secteur résidentiel :** 82 % de l'énergie consommée sont utilisés pour produire de la chaleur ; il y a donc dans ce secteur un intérêt majeur à agir sur les questions liées à la performance énergétique du bâti *(forme urbaine, enveloppe bâtie, système de chauffage et eau chaude sanitaire à partir d'énergie produite localement : solaire thermique en toiture, réseaux de chaleur bois, géothermie, biogaz, incinération des déchets, etc.)*, d'autant qu'un peu plus de la moitié des habitations du SCOTERS sont des logements anciens, datant d'avant 1975. Avant cette date, il n'y avait pas de réglementation thermique. La période de 1949-1974 est marquée par les constructions de masse d'après-guerre pour reconstruire le parc détruit et répondre aux besoins accrus par le baby-boom, notamment dans le parc de logements social. Ces logements sont particulièrement énergivores (jusqu'à deux tiers d'énergie de chauffage supplémentaires par rapport à un logement d'après 1999).

ÉNERGIE FINALE CONSOMMÉE PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ SUR LE SCOTERS ENTRE 2003 ET 2013



Source : CREA ALSACE/ASPA 15042402-TD

- **Dans le secteur transport :** 94 % des consommations du secteur transport sont dûs à trois modes de transports : voitures particulières, poids-lourds, utilitaires légers. Pour les déplacements dans le SCOTERS, l'énergie consommée est à 90 % issue du pétrole, une énergie dont la combustion est polluante (gaz à effet de serre et émissions de particules) et pouvant connaître des aléas d'importation induisant des variations de disponibilité et de prix. La voiture particulière représente la moitié des consommations d'énergie du secteur transports. C'est en effet le mode de transport privilégié par les ménages dans le SCOTERS en 2009 : 72 % des kilomètres parcourus se font en voiture. Une voiture consomme 35 fois plus que la marche à pied ou le vélo, et les distances parcourues en voiture particulière continuent d'augmenter. Il y a donc dans ce secteur un intérêt majeur à agir sur les questions liées à la localisation des activités, des services et des commerces de proximité pour réduire les distances parcourues, mais aussi au développement des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle et à la qualité des espaces publics et aménagements associés (pistes cyclables, cheminements piétons, etc.).

- **Dans le secteur tertiaire :** comme dans le secteur résidentiel, la majorité des consommations sert ici aussi au chauffage des locaux, mais apparaissent également quatre postes de consommations secondaires équivalents : eau chaude, cuisson, électricité spécifique et climatisation.

Si la climatisation ne représente que 12 % des consommations de ce secteur en 2013, les consommations de ce poste n'ont cessé d'augmenter ces dernières années (+88 % entre 1990 et 2013, et + 20 % entre 2006 et 2013). **Il y a donc dans ce secteur un intérêt majeur à agir sur les questions liées au rafraîchissement du bâti :** performance énergétique ou végétalisation par exemple, pour améliorer le confort d'été.
Dans ce secteur, plus de 40 % de l'énergie consommée sont d'origine électrique et cette consommation d'énergie n'a cessé d'augmenter ces dernières années : elle a pratiquement doublé entre 1990 et 2013 (+92 %), et elle a augmenté de 21 % entre 2006 et 2013. Il y a donc dans ce secteur un intérêt majeur à agir sur les questions liées à la production d'électricité renouvelable locale : éoliennes, photovoltaïque en toiture, géothermie haute température, etc.

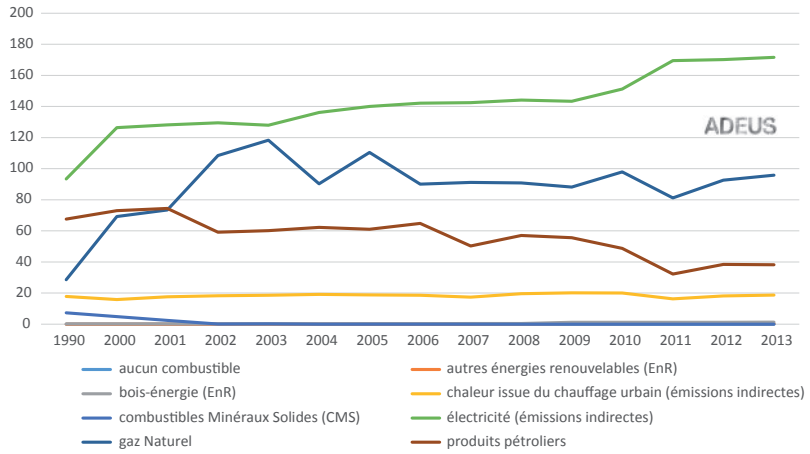
L'ENJEU GLOBAL DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE À TRAVERS LE SCOTERS

La transition énergétique ne repose pas seulement sur la production d'énergies renouvelables, mises en avant dans ces analyses. Elle ne peut être opérationnelle qu'en lien avec une plus grande sobriété des consommations.

De ce fait, les orientation du SCOTERS **en matière d'articulation entre urbanisation et transports collectifs,** visant à promouvoir la part modale des transports alternatifs à la voiture individuelle, sont des leviers importants en matière d'énergie.

Il en va de même pour les orientations en matière de logement, visant à **favoriser la réhabiliation du parc ancien et promouvoir des formes d'habitat plus sobres** en matière de consommation.

CONSOMMATION D'ÉNERGIE FINALE DANS LE SECTEUR TERTIAIRE SUR LE SCOTERS PAR ÉNERGIE ENTRE 1990 ET 2013 (EN KTEP)



Source : CREA ALSACE/ASPA 15042402-TD

L'ENJEU DE MAÎTRISE DE LA CONSOMMATION D'ÉLECTRICITÉ

En France, l'énergie électrique est essentiellement produite dans des centrales nucléaires (ex. : Fessenheim), mais aussi pour les périodes de pointe de consommation à partir de centrales thermiques (ex. : La Maxe et Blénod en Moselle). Ces deux modes de production font appel à des énergies fossiles (uranium, fioul, gaz, charbon).

La production d'électricité centralisée à partir d'énergie fossile et son acheminement sur de longues distances induisent de nombreuses pertes. L'énergie primaire est alors l'énergie contenue dans les matières premières et, l'énergie finale celle qui va être consommée et facturée à l'usager après les processus de transformation, production et transport. En France, par convention, on considère qu'il faut 2,58 kWh d'énergie primaire pour fournir 1 kWh d'électricité finale à l'usager. Cette consommation d'électricité a par ailleurs d'autres conséquences comme la gestion des besoins et des pointes sur les réseaux de transport et de distribution d'énergie. Lors de périodes de froid, la consommation en France atteint chaque jour un pic maximum aux alentours de 19h00. En été, et surtout par forte chaleur, le pic se produit aux alentours de 13h00, car la demande d'énergie électrique est alors la plus élevée de la journée (climatisations, ventilateurs, etc.). Cette gestion des pointes de consommation est une problématique qui risque de s'intensifier ces prochaines années avec le développement des usages de l'électricité (smartphones, tablettes, voitures électriques, etc.)

ENVIRONNEMENT, AIR, CLIMAT, ÉNERGIE

Éléments pour la conclusion :

Si le bilan précédent de 2012 a révélé certaines évolutions du territoire, ces dernières ne relevaient que peu des influences directes du SCOTERS (qualité d'eau de nappe phréatique, qualité de cours d'eau, maillage déchetteries, qualité de l'air…). Le bilan 2018 est recentré sur des actions plus directes du SCOTERS (urbanisation de zones sensibles pour le paysage, l'environnement…), la principale limite étant l'absence de mesures actualisées annuellement dans le domaine de l'environnement ne permettant pas de quantifier les évolutions depuis l'adoption du document et la modification no4 portant sur l'environnement et l'énergie.

Eau potable et assainissement

- la qualité de la nappe souterraine s'est améliorée mais dépasse encore le seuil de potabilité par endroit (enjeu de la poursuite de la sécurisation de l'alimentation en eau potable). Des zones à urbaniser demeurent encore en périmètre de protection de captage d'eau potable ;
- la qualité des cours d'eau s'est globalement améliorée, mais reste moyenne voire médiocre dans la partie nord. Certaines stations d'épuration sont en limite de capacité (secteur de la Zorn), avec un enjeu de rénovation et de mutualisation de ces équipements.

Risques et sécurité

- des zones à construire sont encore situées en zones inondables même si elles sont moins nombreuses que par le passé ;
- des zones constructibles demeurent soumises au risque de coulées d'eau boueuse (Kochersberg et Zorn).

Biodiversité et paysage

- une dizaine de zones tampons paysages/ naturelles entre zones urbanisées demeurent constructibles dans les documents locaux d'urbanisme en vigueur (à relativiser dans la mesure où trois PLUi sont en cours d'élaboration ou de modification) ;
- les lignes de crêtes et les coteaux ont été préservés de l'urbanisation, mais les capacités d'extension du bâti existant peuvent dégrader durablement la perception des coteaux en cas de mauvaise insertion paysagère ;
- des corridors écologiques majeurs préservés (réglementation nationale) mais des corridors locaux sont plus difficiles à maintenir. Des zones humides restent encore constructibles.

Pollutions

- déchets : le maillage des déchetteries est relativement équilibré. Les taux de recyclages matière et organique sont moins bons dans les secteurs les plus urbanisés. La production des déchets ménagers est en baisse mais la filière qui évolue défavorablement par augmentation de l'enfouissement et du transport en camion en raison de la fermeture de l'usine d'incinération de Strasbourg ;
- qualité de l'Air : la qualité de l'air pour la santé humaine est globalement satisfaisante avec une réduction des polluants atmosphériques. Des dépassements ponctuels sont observés aux abords des voies routières principales.

Agriculture

- un manque d'indicateurs autres que les impacts de la consommation foncière, du fait de l'obsolescence des données régionales (méthodologie en cours d'évolution).

Energie

- 56 % de la consommation totale d'énergie primaire du département sont consommés par le SCOTERS. Le secteur résidentiel consomme plus de la moitié de l'énergie primaire sous forme d'électricité. Les secteurs « transports routiers » et « résidentiel-tertiaire » cumulés représentent près des deux tiers des émissions de CO2. La part importante des émissions de CO2 (combustion) par le secteur résidentiel est liée aux modes de chauffage au fuel et au bois. Elle confirme l'intérêt de l'orientation sur l'efficacité énergétique des logements. **En particulier l'enjeu de rénovation du parc ancien** ;
- une problématique nouvelle pour le SCOTERS (et les documents de planification en général) qui, si elle est encore peu traduite en termes d'orientations dans le DOO, s'est vue mise en œuvre par le développement de nouveaux outils (plateforme de transition énergétique des territoires). Le SCOTERS peut jouer un rôle d'accompagnement des collectivités, (ateliers, rencontres territoriales, fiches d'indicateurs par intercommunalités, etc.), notamment pour la réalisation de PCAET.

ENVIRONNEMENT, AIR, CLIMAT, ÉNERGIE

Des pistes pour l'évolution du SCOTERS :

Le bilan 2018 permet de faire émerger les principaux enjeux du territoire dans les années à venir :

- gestion des pressions d'urbanisation des secteurs sensibles du point de vue environnemental et paysager. Cela passe notamment par la création d'indicateurs permettant d'évaluer l'évolution du végétal en milieu urbain ou bien encore la préservation des cours d'eau *(en lien avec les fiches-outils de mise en oeuvre du SCOTERS) ;*
- une plus grande affirmation des enjeux de nature en ville, de nature multiple en matière d'attractivité, de qualité de vie, de qualité de l'air, de régulation thermique face au réchauffement climatique, de fonctionnement des écosystèmes et d'enrichissement de la biodiversité, d'aménités des espaces publics, de support d'équipements ludiques ou de loisirs, etc ;
- poursuite de la préservation des terres agricoles (plusieurs orientations dans le SCoT actuel), à travers notamment les orientations sur le foncier ;
- régulation de l'exposition des populations aux pollutions atmosphériques ;
- solidarité des territoires à grande échelle au-delà des périmètres administratifs pour ce qui concerne l'eau potable, l'assainissement, la gestion des risques inondations, des coulées d'eau boueuses, la gestion des déchets ;
- nécessaire compléments d'indicateurs relatifs d'une part à l'agriculture (autres que fonciers) et d'autre part à l'évolution de la végétalisation et de la nature dans les tissus urbains ;
- préservation des corridors paysagers et écologiques, en particulier pour garantir la cohérence des politiques d'aménagement des mesures de réduction et (en dernier lieu) de compensation environnementales (mise en réseau des systèmes écologiques pour assurer la résilience) ;
- une plus grande affirmation des enjeux de nature en ville, de nature multiple en matière d'attractivité, de qualité de vie, de qualité de l'air, de régulation thermique face au réchauffement climatique, de fonctionnement des écosystèmes et d'enrichissement de la biodiversité, d'aménités des espaces publics, de support d'équipements ludiques ou de loisirs, etc ;
- l'énergie, levier majeur de l'organisation des territoires et du fonctionnement urbain est à prendre davantage en compte. Faut-il privilégier la sensibilisation et l'accompagnement des collectivités dans leurs stratégies en matière de transition énergétique ? Comment traduire ses enjeux en termes d'orientations ?
- s'inscrire en complémentarité avec le programme d'action des Plans Air Climat Enérgie Territoriaux (PCAET), obligatoires pour les EPCI de plus de 20 000 habitants depuis la loi de transition énergétique.

L'EXERCICE D'ÉVALUATION 2018

Retour sur la mise en œuvre : compatibilité et zoom sur les travaux sur l'énergie

FERME ET BÂTIMENTS AGRICOLES AVEC TOITURE RECOUVERTE DE PANNEAU SOLAIRE, ITTENHEIM

Retour sur la mise en œuvre : compatibilité et zoom sur les travaux autour de l'énergie

Par la nécessité d'évaluer leurs effets à 6 ans, le législateur pousse les SCoT a être des documents vivants, en phase avec l'actualité du territoire et dans l'objectif d'une bonne appropriation par les divers acteurs concernés. Cette mise en œuvre est assurée par le syndicat mixte porteur du SCoT, ses élus comme ses techniciens.

Eléments-clés de la mise en œuvre du SCOTERS : retour sur 10 années de mise en oeuvre

2006 — Approbation du SCOTERS

2009 — Loi ENE I

Commission compatibilité

Groupes de réflexion (Stammtisch)

- Des fiches pédagogiques pour la mise en œuvre du SCoT (foncier gare, logements aidés, stationnement…)
- Des réunions partenariales d'échanges
- Bilans annuels de suivi

2010 — Loi ENE II

Groupe foncier

Groupe économie

- Rencontres de secteurs
- Rencontres intercommunales
- Conférence débat en présence de P. Veltz

2011 — Parole aux politiques

2012 — Evaluation du SCOTERS

- Définition des enveloppes foncières (modif 2)
- Révision de l'armature urbaine (modif 2)
- Dispositif de suivi du foncier
- Rencontres intercommunales
- Evaluation à 6 ans

2013 — Suivi du foncier

2014 — Loi ALUR, Loi MAPTAM

- Travaux sur le commerce (modif 3)
- Mise en œuvre des outils du suivi du foncier
- Rencontres intercommunales sur le foncier
- Rencontres par secteurs sur les modes de vie
- Rencontres sur le SRCE

2015 — Loi NOTRe

- Travaux sur l'énergie : formation, ateliers, étude friches
- Grenellisation du SCOTERS (modif 4), fiche outils
- Dispositif de suivi du foncier
- Rencontres intercommunales
- Réflexions InterSCoT vis-à-vis du SRADDET

2016 2017 — Plateforme sur l'énergie

Parmi les différentes actions de mise en œuvre on peut citer :

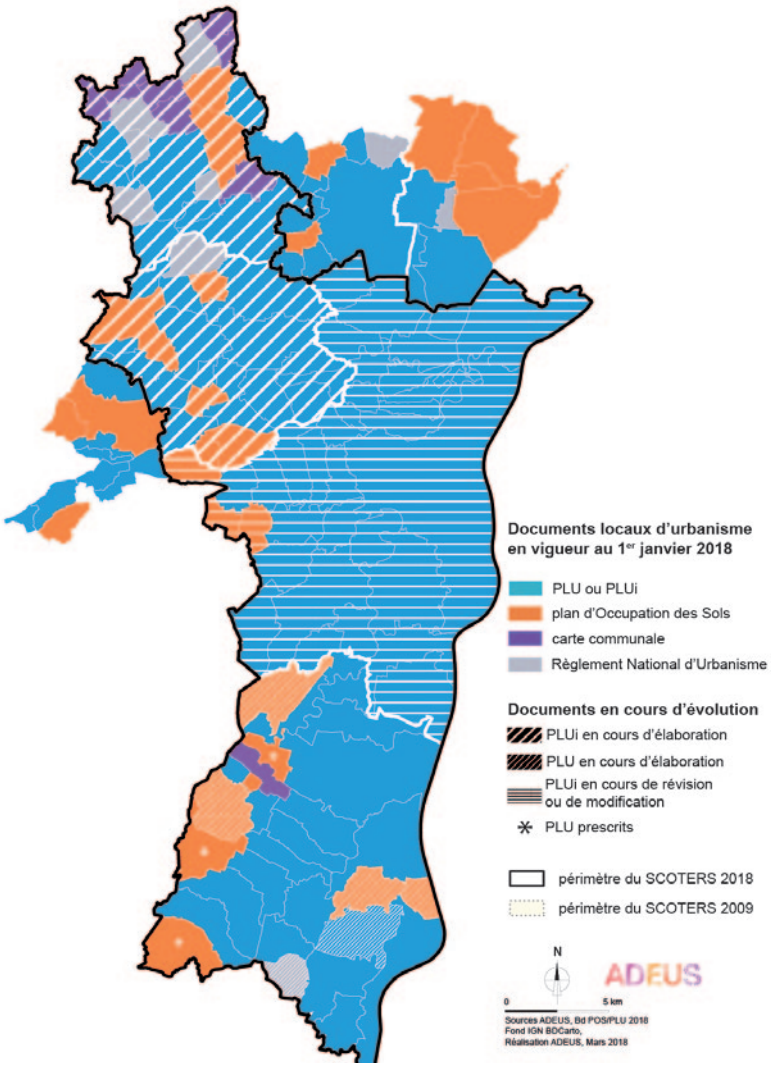
- Accompagnement et suivi des documents d'urbanismes locaux
  - la compatibilité : avis du bureau (PLU/PLUi, PA, PC) et travaux de la commission compatibilité jusqu'en 2017
  - l'accompagnement des projets et démarches locales dont les documents d'urbanisme : conseil, accompagnement technique, ...
    A noter que la structuration du territoire en PLUi entraine un travail d'accompagnement plus lourd, mais plus ponctuel.

- Animation du territoire : connaissance, approfondissement des orientations
  - l'élaboration de documents pédagogiques et d'aide à la décision : fiches outils, fiches thématiques (voir annexes)
  - les réunions territoriales d'échanges entre élus du SCOTERS (rencontres annuelles par secteur géographique), thématiques (rencontres annuelles du foncier par EPCI) et de débat (conférence ponctuelle)
  - les réunions partenariales, avec la DDT, la CCI, la Région, le Département, la chambre d'agriculture, etc.
  - des groupes de travail thématiques : 3 groupes actifs de 2013 à 2016 pilotés par des élus référents (foncier, économie-commerce et environnement)

- Suivi et prospective
  - le suivi d'indicateurs : conventionnement avec l'ADEUS (observatoires, fiches, etc.)
  - le partenariat avec l'ADEUS en matière de connaissance et de partage : programme de travail partenarial annuel, travaux prospectifs, etc.
  - énergie : TEPCV, Plateforme d'appui à la transition énergétique (site pilote), visites de sites structurants et EnR, ateliers, ...

- Relai auprès de démarches supra
  - les échanges InterSCoT, techniques et politiques : élaboration d'une contribution commune au SRADDET en 2016/2017, échanges et coordination selon actualités
  - le relai du projet de territoire dans des démarches supra : PREFACE, PDH, SDAGE, ...
  - l'accompagnement de projets structurants (COS/requalification A35, ...) et de démarches collectives de territoire (PNA Hamster ...)

DOCUMENTS LOCAUX D'URBANISME EN VIGUEUR DANS LE SCOTERS AU 1ER JANVIER 2018



	2012 (juin à déc.)		2013		2014		2015		2016		2017		2018 (janv. à mai)	
PLU arrêtés	PLU de Rohr	1	PLU Benfeld	1	PLU Gambsheim	1	PLU Dunzenheim	1	PLUI Eurométropole	1	PLU Westhouse	1		
	PLU d'Herbsheim	1	PLU de Friesenheim	1	PLU Nordhouse	1	PLU de Waltenheim-sur-Zorn	1			PLU Witternheim	1		
	PLU d'Hipsheim	1	PLU de Scharrachbergheim-Irmstett	1	PLU Berstett	1	PLU de Flexbourg	1						
	PLU d'Hohfrankenheim	1	PLU Waltenheim	1	PLU Marlenheim	1	PLU Berstett	1						
	PLU de Nordheim	1	PLU d'Achenheim	1	PLU de Melsheim	1								
	PLU de Mittelschaeffolsheim	1	PLU Sermersheim	1										
	PLU d'Erstein	1	PLU Benfeld	1										
	PLU d'Hurtigheim	1	PLU Rossfeld	1										
	PLU de Mittelschaeffolsheim (arrêt 2)	1	PLU Olwisheim	1										
	PLU de Mittelhausen	1	PLU Matzenheim	1										
	PLU de Dahlenheim	1	PLU Gambsheim	1										
			PLU Nordhouse	1										
TOTAL		11		12		5		4		1		2		0
Révision														
TOTAL		0						0		0		0		0
Cartes communales														
TOTAL		0						0		0		0		0
Révision simplifiée POS / PLU														
TOTAL		0						0		0		0		0
Modification POS / PLU	PLU de Geispolsheim (n°1)	1	PLU de Furdenheim (n°3)	1	POS Bernolsheim (n°2)	1	PLU Truchtersheim (n°7)	1	POS d'Oberhausbergen (n°6)	1	PLU Limersheim (n°2)	1		
	PLU de Rottelsheim (n°2)	1	POS d'Entzheim (n°4)	1	POS Flexbourg (n°5)	1	PLU Pfettissheim (n°1)	1	PLU d'Erstein (n°1)	1	PLU Huttenheim (n°2)	1		
	PLU de Kirchheim (n°2)	1	PLU de Lampertheim (n°2)	1	PLU Sand (n°1)	1	POS de Wolfisheim (n°11)	1	PLU Hoerdt (n°2)	1	PLU Erstein (n°2)	1		
	PLU de Kirchheim (n°3)	1	PLU de Rhinau (n°2)	1	POS de Bischheim (n°7)	1	PLU Fessenheim-Le-Bas (n°6)	1	PLU Osthouse (n°1)	1	PLU Gerstheim (n°2)	1		
	PLU de Schnersheim (n°2)	1	PLU de Geudertheim (n°2)	1	POS de Lingolsheim (n°8)	1	POS Schiltigheim (n°9)	1	POS Fegersheim (n°8)	1	PLU Sand (n°2)	1		
	PLU de Limersheim (n°1)	1	ZAC de l'Etoile (n°2)	1	PLU de Duppigheim (n°3 - commune voisine)	1	PLU d'Ostwald (n°1)	1	POS Entzheim (n°5)	1	PLUi Eurométropole de Strasbourg (n°1)	1	PLU Hoerdt (n°3) commune voisine	1
	PLU Stutzheim-Offenheim (n°1)	1	POS de la Wantzenau (n°4)	1			POS de Strasbourg (n°37)	1	POS Strasbourg (n°38)	1			PLU Wingersheim (n°1)	1
	POS de Bischheim (n°5)	1	PLU de Breushwickersheim (n°2)	1			PLU Bergbieten (n°1)	1	PLU Wintzenheim-Kochersberg (n°2)	1				

	2012 (juin à déc.)		2013		2014		2015		2016		2017		2018 (janv. à mai)	
Modification POS / PLU			PLU de Souffelweyersheim (n°2)	1			PLU Lampertheim (n°3) - ZCN	1	PLU Benfeld (n°1)	1				
			POS Bischheim (n°6)	1			POS Mundolsheim (n°4) - ZCN	1						
			PLU Duppigheim - commune voisine (n°2)	1			POS Reichstett (n°13) - ZCN	1						
	POS de Lingolsheim (°7)	1	POS Hoenheim (n°8)	1			PLU Vendeneheim (n°2) - Raffinerie	1						
	POS d'Illkirch (n°5)	1	PLU Schnersheim (n°3)	1			PLU Vendeneheim (n°3) - ZCN	1						
	POS Intercommunal-Ittenheim (n°5)	1	POS Eschau (n°1)	1			PLU Mommeheim (n°1)	1						
	POS Intercommunal-Hurtigheim (n°5)	1	POS Hangenbieten (n°5)	1										
	PLU de Wintzenheim-Kochersberg (n°2)	1	POS Furdenheim (n°4)	1										
	POS de Berstett (n°5)	1	POS Bernolsheim (n°2)	1										
			PLU de Truchtersheim (n°6)	1										
			POS de Strasbourg (n°36)	1										
			POS de Blaesheim (n°2)	1										
TOTAL		14		20		6		14		0		6		2
Modifications simplifiées POS / PLU	PLU Wintzenheim-Kochersberg (n°1)	1	PLU Hoerdt	1	POS Schwindratzheim (n°2)	1	POS Dinsheim-sur-Bruche - commune voisine (n°1)	1	PLU Holtzheim (n°1)	1	PLUi Eurométropole de Strasbourg (n°1)	1	PLU Melsheim (n°1)	1
			POS Kolbsheim (n°1)	1	PLU Erstein (n°1)	1	POS Ernolsheim-sur-Bruche - commune voisine (n°1)	1	POS Kertzfeld (n°1)	1	PLU Matzenheim (n°2)	1		
			POS Weysersheim (n°1)	1	PLU Wingersheim (n°1)	1	POS Eschau (n°1)	1	PLU Gerstheim (n°2)	1				
			POS Schwindratzheim (n°2)	1	PLU Matzenheim (n°1)	1	PLU Huttenheim (n°1)	1	PLU Brumath (n°2)	1				
			PLU Erstein (n°1)	1	POS Weyersehim (n°2)	1	PLU Hochfelden (n°2)	1	PLU Scharrachbergheim (n°1)	1				
			PLU Wingersheim (n°1)	1	PLU Gerstheim (n°1)	1	POS Bernolsheim	1	PLU Hurtigheim (n°1)	1				
			POS de Hindisheim (n°1)	1	POS Hindisheim (n°3)	1	PLU Furdenheim (n°1)	1	PLU Truchtersheim (n°1)	1				
			POS d'Illkirch-Graffenstaden (n°1)				PLU Brumath (n°1)	1	PLU Sermersheim (n°1)	1				
							PLU Erstein (n°2)	1	PLU Limersheim (n°1)	1				
							PLU Uttenheim (n°1)	1						
TOTAL		1		7		7		10		9		2		1

	2012 (juin à déc.)		2013		2014		2015		2016		2017		2018 (janv. à mai)	
Permis d'aménager	Bergbieten	1	Berstett (rue du Muhlbach)	1	Strasbourg (les Houblonnières)	1	Achenheim (Strasse 2)	1	Vendenheim (Ecoparc Rhénan-raffinerie)	1			Benfeld (lotissement Schulzenfeld)	1
	Osthouse	1	Griesheim-sur-Souffel (Bois vert)	1	Stutzheim-Offenheim (La croix st André)	1	Achenheim (Muehlmatten)	1	Truchtersheim (lotissement Hoef2)	1	Matzenheim (l'ecrin Vert)	1		
	Vendenheim (Eco-quartier aux portes du Kochersberg)	1	Rohr (rue Nonneberg)	1	QUADRANTII (Entzheim)	1	Flexbourg (lotissement)	1	Strasbourg (chemin Beulenwoerth)	1	Fessenheim-le-Bas (AFUL les Coquelicots)	1		
	Stutzheim-Offenheim - ferme Quirin	1	Geispolsheim (rue de Lingolsheim)	1	Parc Activites Nord (Holtzheim)	1	Vendenheim (chateaux Surcy)	1	Breuchwikersheim (Tournesols)	1	Benfeld (lotissement du Château)	1		
	Lampertheim	1	Rottelsheim (Kurze anwand)	1	Houblonnières (Wingersheimheim)	1	Gerstheim (Oberfeld)	1	Mommenheim (les Tuileries 2)	1	Kuttolsheim (rue des Seigneurs)	1		
	Durningen - Lieu-dit Eppersheimer weg	1	Gries (Brendel)	1	Route de Strasbourg (Achenheim)	1	Strasbourg (bd de Dresde)	1	Minversheim (les Vignes)	1	Osthouse (Domaine Wasserburg)	1		
	Lipsheim (rue Chopin)	1	Plobsheim (rue des vergers)	1	Les Tournesols (Breuschwickerheim)	1	Kurtzenhouse (Galgenstraenge)	1	Achenheim (rue du Moulin)	1	Durningen (Les Toits du Kochersberg)	1		
	Mittelhausbergen (rue Victoire)	1	Ilkirch-Graffenstaden (rue des platanes)	1	Rue des Creisiers (Geudertheim)	1	Mittelhausen (rue des hirondelles)	1	Mommenheim (rue des Romains)	1				
	Strasbourg (allée printemps)	1	Hoerdt (Hippodrome)	1	5 Rue du Parc (Entzheim)	1	Hangenbieten (Wellauweg)	1	Hangenbieten (tranche 2 ZAC)	1				
	Ilkirch (rue Le Corbusier)	1	Wingersheim (Houblonnières)	1			Hangenbieten (Auf Die Entzeheimer Strasse)	1	Mundolsheim (quartier du Parc)	1				
			Strasbourg (rue Giraudoux)	1			Nordhouse (Tulipes)	1	Vendenheim (Ecoparc Rhénan)	1				
	Mommenheim (rue tuillerie)	1	Strasbourg (Houblonnières)	1	Rue du Parc à Entzheim	1	Strasbourg (Ilot bois)	1						
	Griesheim-sur-Souffel (Bois vert)	1	Stutzheim-Offenheim (La croix de saint André)	1	Lotissement Prairie (Achenheim)	1	Hochefelden (les hirondelles)	1						
			Holtzheim (Parc Joffre)	1	Lotissement (Kurtzenhouse)	1	Furdenheim (Altenweg)	1						
			Wintzenheim-Kochersberg	1			Oberschaeffolsehim (RD45)	1						
							Minversheim	1						
							Achenheim (Moulin)	1						
							Eschau (rue de l'Industrie)	1						
							Wiwersehim (Champs dorés)	1						
							Pfettisheim (rue des Faisans)	1						
							Sermersheim (rue des Celtes)	1						
TOTAL		12		15		12		21		11		6		1
Permis de construire	Strasbourg (Route de Schirmeck)	1	Stutzheim-Offenheim (ferme Quirin)	1	Strasbourg (rue de la Fédération)	1	Geispolsheim (route de lingolsheim)	1	Strasbourg (rue Louis Loucheur)	1	Strasbourg (rue de la Coopérative)	1	Strasbourg (SCI Orangerie)	1
	Strasbourg (Rue de la Rochelle)	1	Strasbourg (Route de la Lisière)	1	Strasbourg (rue de la Chartreuse)	1	Geispolsheim (rue du Fort)	1	Strasbourg (rue du Bassin d'Austerlitz BâtC)	1	Strasbourg (rue du Port du Rhin)	1		
	Strasbourg (Jean Mentelin)	1	Strasbourg (J Mentelin)		Strasbourg (Avenue de Colmar)	1	Mundolsheim (modificatif Cora)	1	Strasbourg (av de Vitry le François)	3	Erstein (ZAC du PAPE)	1		

	2012 (juin à déc.)		2013		2014		2015		2016		2017		2018 (janv. à mai)	
Permis de construire	Ostwald - Route du général Leclerc	1	Strasbourg (route de la Wantzenau)	1	Strasbourg (route Obershausbergen)	1	Obenheim (rue du Gl Walter)	1	Strasbourg (route du Rhin)	2	Erstein (rue Laure Mutschler)	1		
	Strasbourg (rte Wanrzenau)	1	Hangenbieten (Rue de champs)	1	Souffelweyersheim (Rue Industrie)	1	Strasbourg (Rue Epailly-maison médicale)	1	Strasbourg (Rue Schach)	1				
	Souffelweyersheim (rue Europe)	1	Strasbourg (rue de la chartreuse)	1	Stutzheim (Ferme Quirin)	1	Ostwald (Rives Bohrie)	1	Wingersheim (RD 58)	1				
	Ostwald (ZAC Bohrie)	5	Furdenheim (salle de judo baskett)	1	Strasbourg (Route Rhin)	1	336 avenue de Colmar (Strasbourg)	1	ZCN Lampertheim Mundolsheim Reichstett Vendenheim	1				
	Strasbourg (pt Europe)	1	Fegersheim (rue des Platanes)	1	Strasbourg (Route Schirmeck)	1	270 avenue de Colmar (Strasbourg)	1	Strasbourg (rue de la colonne ZAC Etoile)	1				
	Strasbourg (Chartreuse)	1	Strasbourg (rue commissaire div Becke)	1	Strasbourg (6 Rue Simonis)	1			Erstein (Centre commercial)	1				
	Strasbourg (Av Herrlenschmidt)	1	Strasbourg (rue Edmond Michelet)	1	Truchtersheim (Rue A Zeller)	1								
	Hurtigheim	1	Fégersheim (rue Lilly)	1	Truchtersheim (Bassin Dusuzeau)	1								
	Ostwald (ZAC Bohrie)	1	Strasbourg (rue Epailly)	1	Ostwald-a/b (12 rue de l'école)	1								
			Strasbourg (rue Racine)	1	Strasbourg (Rue Simonis)	1								
			Strasbourg (avenue de colmar)	1										
			Strasbourg (rue de la fédération)	1										
			Strasbourg (rue de la chartreuse)	1										
			Strasbourg (avenue de colmar)	1										
			Ostwald (ZAC Bohrie)	1										
			Illkirch-Graffenstaden (rue des platanes)	1										
			Hurtigheim (Rue des forgerons)	1										
TOTAL		16		19		13		8		12		4		1
Autres	Projet d'extension sud du tram vers Illkirch-Graffenstaden	1	Entrée Est de Stutzheim-Offenheim	1	Chaufferie du Wacken (Strasbourg)	1	Scot de l'Alsace du Nord	1	SCoT de la Bruche	1				
	Création d'une ligne à haut nivea de service entre la gare centrale et l'espace européen de l'entreprise à Schiltigheim	1	Projet de lotissement Mommenheim – AFUA « Les coteaux fleuris »	1	Cartes des surfaces inondables et des risques du TRI de l'agglomération de Strasbourg	1	Mise en compatibilité du PLU d'Ostwald (Déclaration de projet - Borhie)	1	Schiltigheim (Intérêt général et mise en compatibilité du projet Fischer)	1				
	SRCAE	1	Lotissement les Hauts de la Zorn à Weyersheim	1	Enquête publique intérêt général chaufferie Wacken	1								
	Mise en compatibilité du POS de Strasbourg avec « Extension, restructuration, rénovation du PMC »	1	Mise en compatibilité du POS de Strasbourg (Clestra)	1	Mise en compatibilité du PLU de Geispolsheim	1								

	2012 (juin à déc.)		2013		2014		2015		2016		2017		2018 (janv. à mai)	
Autres			DUP ZCN mise en compatibilité du SCOTERS	1										
			SCoT de la Bande Rhénane Nord	1										
			SCoT de Sélestat et sa Région	1										
			Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération strasbourgeoise	1										
			Projet de Schéma Régional de Cohérence Ecologique	1										
			Ergersheim (n°5) - commune voisine	1										
TOTAL	4		10		4		2		2		0		0	
	59		82		47		59		35		20		5	
TOTAL avis rendus par année	59													
TOTAL avis rendus sur les 6 ans	307													

RÉSULTATS

TOTAL des avis rendus sur des PLU arrêtés	35
TOTAL des avis rendus sur des Cartes communales	0
TOTAL des avis rendus sur des révisions, révisions simplifiées / modifications / modifications simplifiées	99
TOTAL des avis rendus sur des Permis d'aménager	81
TOTAL des avis rendus sur des Permis de construire	73
TOTAL des avis rendus sur d'autres documents	22
TOTAL des avis rendus sur les CDAC	40

Rétrospective des travaux menés par le syndicat mixte

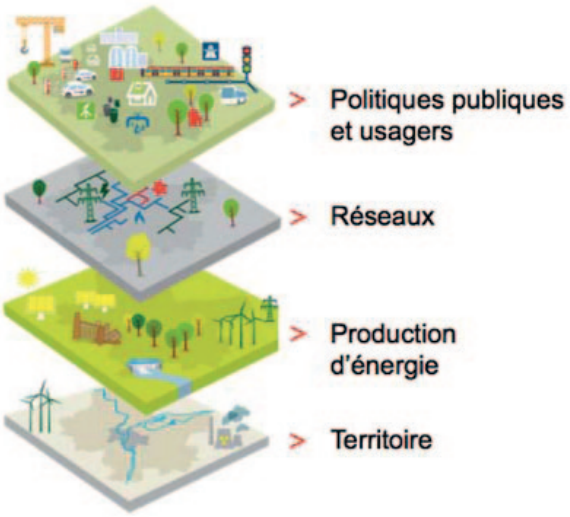
La planification énergétique territoriale : sobriété, efficacité et production d'EnR

Transition énergétique: la fin des idées reçues ?

- L'énergie, encore une thématique de plus à traiter dans mon document d'urbanisme !
- On peut construire où l'on veut, les réseaux d'énergie suivront !
- Peu importe l'énergie, l'essentiel est d'en produire !
- Les énergies renouvelables suffiront à réussir la transition énergétique !
- Les territoires peuvent être autonomes en énergie !
- L'énergie c'est l'affaire des énergéticiens !

Le rôle des collectivités sur les questions liées aux énergies renouvelables locales peut être multiple :

- **en matière de développement des EnR :** mise à disposition de foncier pour un projet d'EnR, valorisation et traitement des déchets ménagers, distribution de chaleur et développement de réseaux de chaleur urbaine, soutien à l'émergence de projets privés ou citoyens, communication, concertation et sensibilisation du grand public, innovation et exemplarité sur son patrimoine bâti,
- **en matière de sobriété et d'efficacité des réseaux (croisement entre réseaux d'énergie et projets d'extension) :** les documents d'urbanisme et de planification sont des outils clés pour diminuer les besoins en énergie à l'échelle d'un territoire donné ; il s'agit des plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET), du futur SRADDET qui comportera un volet énergie issu du schéma régional air climat énergie (SRCAE) et naturellement des SCoT et des PLU/PLUi. Si certains leviers des documents d'urbanisme ne sont pas vérifiables, ils permettent aux élus d'afficher leur niveau d'ambition en matière d'énergie et de préparer le dialogue avec les acteurs de l'aménagement (aménageurs et promoteurs notamment).



SCOTERS et énergie, où en est-on ?

En termes de mise en œuvre :

Le syndicat mixte pour le SCOTERS a participé aux travaux de l'ADEUS sur la plateforme d'appui à la transition énergétique des territoires. Ces travaux ont eu pour vocation d'accompagner la construction d'une stratégie de transition énergétique à décliner dans les politiques publiques et les documents cadre de planification.

La plateforme est un lieu de mutualisation de travaux entre énergéticiens, collectivités et urbanistes. Il s'agit, à travers la plateforme d'appui à la transition énergétique de travailler à une meilleure articulation entre la question de l'énergie et l'urbanisme. Les travaux de cette plateforme portent sur l'analyse du fonctionnement et du potentiel énergétique du territoire, la spatialisation des enjeux croisés, la construction de scénarios contrastés pour aboutir à l'identification d'une stratégie et sa déclinaison opérationnelle dans les documents d'urbanisme notamment.

Le SCOTERS en qualité de territoire pilote pour cette démarche a mis en place en 2015, en lien avec l'ADEUS, une organisation propre pour la construction de sa stratégie de transition énergétique. Celle-ci est déployée sous 3 axes : sobriété énergétique, efficacité des réseaux et production d'EnR locales.

Par ailleurs, le SCOTERS est labellisé « territoire à énergie positive pour la croissance verte » par le Ministre de l'Ecologie, du Développement depuis 2015. Plusieurs actions ont été portées dans ce cadre par le syndicat mixte, dont l'objectif est de contribuer à une meilleure articulation entre l'urbanisme et la transition énergétique.

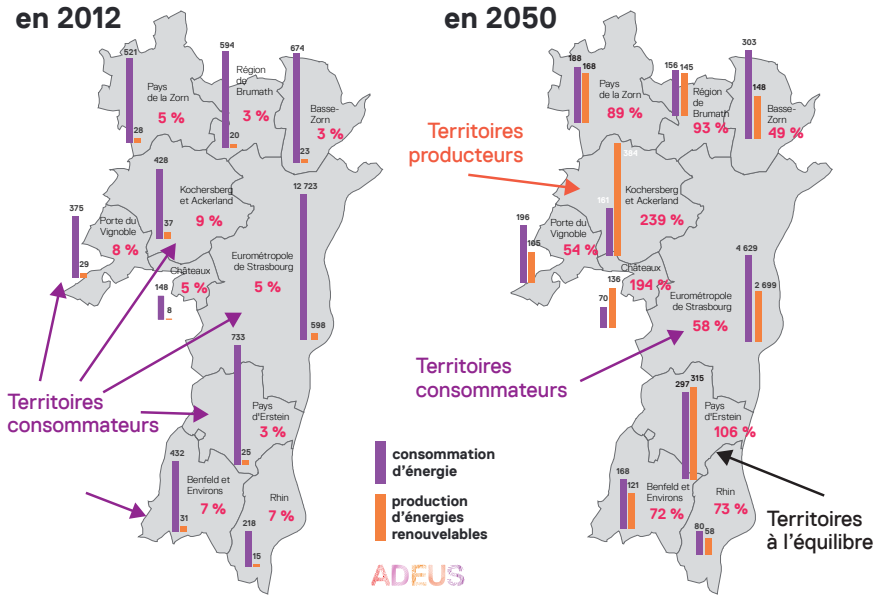
Trois ateliers à destination des élus et techniciens ont permis notamment d'identifier des pistes de leviers et d'outils pour traiter des questions énergétiques dans les documents d'urbanisme.
Ces rencontres ont également permis d'apporter un éclairage d'ensemble sur l'état de la production d'EnR sur le territoire et le profil des consommations de chaque intercommunalité. 90 personnes ont participé aux 3 demi-journées organisées par le syndicat mixte en 2017.

⊙ Ce que l'on retient de ces rencontres avec les élus en 2017 (ateliers et plateforme d'appui à la transition énergétique en partenariat avec l'ADEUS)

- un certain nombre d'éléments ont fait consensus auprès des élus participants :
  - le rôle fondamental des collectivités : l'énergie est une affaire de territoire et d'urbanisme, et pas seulement l'affaire des énergéticiens ;
  - la diversité des potentiels sur le territoire du SCOTERS et des enjeux en présence, pas uniquement environnementaux mais aussi économiques et sociaux : risque de précarité énergétique pour se chauffer et se déplacer en augmentation (d'ici 2030, 22 % des ménages du SCOTERS pourront être en situation de précarité énergétique avec 10 % de leur budget consacrés au chauffage).
- une nécessité en termes de capitalisation de connaissance, de sensibilisation sur la nécessité de changer les pratiques et de mise en réseau ;
- l'importance d'anticiper ces questions énergétiques dans les documents d'urbanisme (SCoT, PLU) pour a minima, ne pas bloquer ou ralentir un processus ou un projet, et plus largement pour afficher le niveau d'ambition du territoire et préparer le dialogue avec les aménageurs ;
- des difficultés partagées, qui persistent en termes d'acceptabilité, de conflit avec d'autres enjeux (notamment patrimoniaux), et de manque de compétences dans les communes en matière de transition énergétique ;
- des pistes pour tendre à répondre à ces difficultés : poursuivre le travail d'acculturation et d'accompagnement par une meilleure connaissance des potentiels et des faiblesses du territoire sur ces questions énergétiques ;
- l'enjeu de croiser des cultures professionnelles différentes pour mieux comprendre les métiers et problématiques de chacun (énergéticiens, élus et techniciens de l'urbanisme) et d'identifier les acteurs.

DES LIEUX DE PRODUCTION ET DE CONSOMMATION QUI SONT (ET RESTERONT) GÉOGRAPHIQUEMENT DISSOCIÉS

VALORISER L'EXCÉDENT DES UNS POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DES AUTRES



Extrait des travaux présentés lors de l'atelier du 20 octobre 2017 portant sur l'efficacité énergétique.

Quelques pistes pour identifier les synergies territoriales possibles et illustrer l'enjeu de travailler en réseau sur les questions énergétiques (enjeu de réciprocité).

En termes d'orientations

Le SCOTERS propose aujourd'hui peu de leviers pour agir directement sur les questions énergétiques. C'est un outil dont les communes peuvent se saisir. Une relecture des orientations du SCOTERS a été proposée lors des ateliers sous l'angle énergie :

- les orientations « aux effets indirects », telles que celles portant sur la densité, la mixité fonctionnelle, l'habitat intermédiaire, l'optimisation du foncier et la diminution de l'étalement urbain : ces orientations ont des effets positifs dans le cadre d'une stratégie énergétique et vont dans le sens d'un aménagement moins consommateur en énergie ;
- les orientations « aux effets directs » telles que celles permettant l'implantation des grandes installations d'intérêt collectif y compris dans les zones de contraintes environnementales si les installations sont liées à l'exploitation d'une ressource naturelle.

Perspectives : le SCOTERS demain, un « SCoT post-carbone » ?

Perspectives en termes de mise en œuvre

Le syndicat mixte poursuivra les travaux d'acculturation autour de toutes ces questions énergétiques. Trois rencontres sont en préparation et seront proposées en 2018 : le stationnement comme outil de transition énergétique, énergie et patrimoine, et l'éclairage public dans la transition énergétique.

Le syndicat mixte sera également relai des travaux à venir menés par l'agence d'urbanisme (ADEUS) en matière de précarité énergétique liée à l'habitat et au déplacement, de structuration de la filière « énergie » et de coût de l'inaction de la transition énergétique en matière sociale, économique et environnementale.

Cet accompagnement relève de la gouvernance et ne nécessite pas de modification ou de révision du document.

Les autres pistes de réflexion en termes de gouvernance seront également à explorer :

- expérimenter la mise en place de « contrat de réciprocité » sur la transition énergétique ;
- développer et diffuser plus d'outils d'acculturation à la transition énergétique auprès des élus, techniciens et partenaires ;
- développer une culture de partage, une culture commune et d'échange de bonnes pratiques (exemple : retour sur l'OAP énergie portée par l'Eurométropole de Strasbourg) ;
- travailler sur le lien spécifique entre énergie et mixité/densité ;
- etc.

Perspectives en termes d'orientations

Dans le cadre d'une révision, les élus pourraient faire évoluer le SCOTERS sur le volet transition énergétique à l'instar du SCoT de la région Mulhousienne et de nombreux autres SCoT en France. Parmi les pistes identifiées lors des ateliers, une réflexion pourrait être menée autour de plusieurs sujets :

- intégrer la production d'EnR et la transition énergétique au projet de territoire ;
- articuler zone d'extension et capacité des réseaux ;
- organiser l'implantation des dispositifs de production d'EnR (hors grandes installations d'intérêt collectif) pour permettre aux communes rencontrant des difficultés en termes d'acceptabilité de s'appuyer sur le SCoT ;
- localiser les projets d'unité de production d'EnR d'intérêt collectif ;
- imposer des performances énergétiques et environnementales renforcées dans des secteurs définis ;
- réfléchir le stationnement comme un outil de transition énergétique (mutualisation, place de la voiture, etc.) ;
- renforcer la continuité et l'intermodalité des réseaux de transport en commun ;
- développer une offre de transport ferroviaire ou fluvial ;
- identifier des plateformes logistiques à proximité des centralités urbaines : travailler sur les enjeux de la logistique et du dernier kilomètre ;
- fixer des ambitions en matière d'énergie auprès des acteurs économiques ;
- etc.

La révision du SCOTERS est l'occasion d'aller plus loin pour fixer des objectifs et des ambitions en matière de transition énergétique, aux PLU et documents soumis à un rapport de compatibilité (permis de construire et d'aménager) et ce, sur un territoire large de plus de 100 communes.

Les autres actions du syndicat mixte (2012-2018)

- Co-lauréat avec l'Eurométropole de Strasbourg du programme TEPCV (Territoires à énergie positive pour la croissance verte) pour lever des fonds (2015)
- Organisation d'une journée de formation en partenariat avec l'ADEME : urbanisme durable et écologique AUE2 (2016)
- Visites de sites de production d'EnR (2017) :
  - la station de pompage à Griesheim-sur-Souffel équipée de panneaux photovoltaïques (Contact : Gilles ANSELM, SDEA) ;
  - la centrale hydroélectrique à Erstein, (Contacts : Patrick Chanvillard et Jean Binnert, UME) ;
  - l'unité de méthanisation à Woellenheim (Contact : Florian Christ, agriculteur).
- Diffusion de fiches outils en partenariat avec l'ADEUS (en cours)
- Portage d'une étude sur le potentiel énergétique des friches recensées sur le territoire du SCOTERS (TEPCV). Objectif : apporter les connaissances et éléments d'aide à la décision aux communes et EPCI afin de déterminer dans quelles mesures un site présente un potentiel pour une installation de production d'EnR&R.

PISTES ET PERSPECTIVES POUR LE SCOTERS

STADE DE FOOTBALL, LA SOUFFEL, CANAL DE LA MARNE AU RHIN, SOUFFELWEYERSHEIM

Un SCoT comprend deux volets complémentaires :

- **règlementaire et prescriptif**, par le document opposable, notamment les orientations et objectifs du SCoT (DOO) ; et garantissant le lien de compatibilité avec les autres documents et schémas juridiquement liés à lui ;
- **gouvernance, animation et accompagnement** du territoire et de ses élus, par la mise en œuvre du SCoT.

Eléments relevant de l'évolution du document

- conforter l'articulation des différents niveaux de polarités du SCOTERS, avec une place pour chacun : conforter la métropole, accompagner les bourgs-centres et valoriser les villages et bassins de proximité ;
- ajuster l'armature urbaine et l'articuler avec la production de logements à l'échelle du SCOTERS dans une logique d'équilibre territorial : le SCOTERS s'intéresse aujourd'hui aux infrastructures et équipements pour évaluer le rôle d'une commune dans l'armature. Les logiques de déplacement (rabattement) ou des indices d'attractivité résidentielle pourraient également être pris en compte pour retravailler l'armature urbaine ;
- préciser les besoins en matière de logements (nombre de logements à produire, structure du parc, formes urbaines mixtes, etc.) et l'adapter aux territoires ;
- conforter les objectifs de densité, comme régulation des flux, justification des équipements et économie du foncier, en lien avec la métropolisation du territoire : rendre opposables (intégration au DOO), les objectifs de densité déterminés en 2013 aujourd'hui acceptés par tous ;
- coordonner les politiques d'habitat, d'économie et de service/loisirs de manière à encadrer les flux sur le territoire : corréler notamment les aspects économie (ZA) et mobilité ;
- anticiper davantage l'impact de l'urbanisation sur les besoins en matière de services et d'équipements à la population ;
- améliorer l'accessibilité interne du territoire et l'efficacité des transports en commun, comme alternative à la voiture individuelle, en renforçant notamment la connexion des gares aux transports en commun et modes doux ;
- engager une réflexion autour de l'organisation des transports en commun aujourd'hui centrée sur Strasbourg, ainsi que sur une organisation économique multi polarisée, également concentrée à ce jour sur la métropole ;
- engager une réflexion sur les possibilités d'optimiser le foncier économique (mutualisation de parkings, parkings à étage pour les centres commerciaux, ...) ;
- intégrer et traiter les sujets émergents (énergie, déchets, agriculture, etc.), en catalysant et diffusant les expériences existantes à l'échelle du SCoT ;
- partager la connaissance et les projets structurants qui le nécessitent avec les territoires voisins (ZA, déchets, eau, énergie, etc.) ;
- mettre à jour les projets structurants et anticiper les besoins nouveaux en matière d'équipements et infrastructures (problématique du dernier kilomètre et logistique urbaine par exemple) ;
- garantir la gestion de la pression de l'urbanisation sur les espaces naturels et gérer l'impact environnemental (nuisances, risques) pour les secteurs urbanisés et les habitants ;
- conforter la nature comme une ressource et un atout pour le territoire, y compris en milieu urbanisé : renforcer les orientations portant sur la nature en ville, les aspects qualitatifs des aménagements, etc ;
- préciser les dispositifs de suivi permettant d'évaluer l'application et la mise en œuvre des objectifs du SCOTERS dans les nouveaux champs d'intervention envisagés (agriculture, qualité des aménagements, stationnement, etc.).

Plusieurs points nécessitent la reprise du Projet d'Aménagement et de Développement Durable et/ou une modification des objectifs en matière de production de logements et d'économie du foncier, rendant une révision incontournable *(cf. article L 143-29 du code de l'urbanisme).*

En matière de mise en oeuvre

Lors des débats entre élus organisés au cours de cette évaluation, ils ont souligné à plusieurs reprises l'intérêt et la nécessité **d'échanger** entre eux sur les enjeux partagés et sur l'obligation de mise en cohérence de leurs actions respectives. Cela concerne également l'accompagnement des collectivités pour permettre la réalisation des orientations et objectifs du SCoT.

- *Sur ce point, le syndicat mixte pourrait :*
  - mettre en relation les communes par niveaux d'armature, dans le but de partager les problématiques et d'envisager ensemble des bonnes pratiques ;
  - constituer des groupes de travail thématiques, avec des rencontres annuelles ou biannuelles, éventuellement en lien avec les SCoT voisins : partage d'expérience, mise en pratique des orientations, etc. L'Eurométropole est très innovante sur plusieurs sujets (énergie, plan climat, agriculture périurbaine, etc.). Les autres intercommunalités ont également travaillé sur de multiples sujets (parking à silo, centrale hydroélectrique, aménagement de gare multimodale, unité de méthanisation, consignes de tri, etc.) c'est une chance pour tout le territoire de pouvoir bénéficier de l'expérience des communes et EPCI du SCOTERS ;
  - renforcer l'accompagnement des communes et EPCI dans l'élaboration ou la révision des documents d'urbanisme, pour traduire règlementairement les objectifs du SCoT ;
  - renforcer l'accompagnement des communes et EPCI membres sur des sujets identifiés en tension : acceptabilité des densités et diversité des formes urbaines, nécessité de produire du LLS (logement locatif social) sur tout le territoire (y compris dans les bourgs-centres pour maintenir la jeunesse) ;
  - accompagner les collectivités en charge des PLUi vers un suivi des effets du PLUi en lien avec les orientations du SCoT ;
  - organiser des rencontres annuelles par EPCI avec les membres du bureau, à l'image des rencontres sur le foncier ;
  - relayer plus régulièrement l'activité et les actualités du SCOTERS auprès des communes et EPCI : présentation annuelle en conseil communautaire ;
  - échange d'expériences entre collectivités pour permettre leur diffusion : OAP, patrimoine et projet urbain, etc.

Les élus ont par ailleurs reconnu la plus-value **du rôle d'intermédiaire** du SCOTERS, en tant que **scène de dialogue et de négociation** réaliste et reconnue sur des dossiers publics *(hamster)* ou avec les acteurs de l'aménagement *(promoteurs)*, ainsi que son **rôle de relais ou de porte-voix** selon le cas, entre échelles supra et infra *(SRADDET, InterSCoT, FédéSCoT - le SCOTERS est référent Grand Est depuis 2017 -, etc.)*. Cet accompagnement à une échelle intermédiaire semble en effet aujourd'hui incontournable.

- *Sur ce point, le syndicat mixte pourrait :*
  - poursuivre les échanges InterSCoT, dans le cadre de l'élaboration du SRADDET ;
  - poursuivre les échanges InterSCoT, pour une mise en cohérence des projets et des politiques publiques entre territoires voisins ;
  - accompagner les EPCI dans des projets de réciprocité ;

Le SCoT constitue par ailleurs **un référentiel d'aménagement et de développement pour demain**, qui pousse à l'émergence d'ambitions nouvelles et donne l'opportunité de creuser des sujets et de faire progresser la perception de nouveaux enjeux, comme par exemple récemment sur les questions de transition énergétique (actions de sensibilisation / formation).

- *Sur ce point, le syndicat mixte pourrait :*
  - poursuivre la traduction des enjeux énergétiques dans les documents d'urbanisme ;
  - accompagner l'émergence de projets de production d'EnR (étude friche en cours) ;
  - permettre des rencontres thématiques sur des sujets tels que les filières économiques (matériaux de construction, alimentation, etc.) ;
  - expérimenter la mise en place de « contrat de réciprocité » ;
  - développer et diffuser plus d'outils d'acculturation, de partage et de bonnes pratiques auprès des élus, techniciens et partenaires *(CAUE, ABF, énergéticiens, ADEUS, etc.)* ;
  - approfondir la connaissance des critères d'attractivité résidentielle et des logiques de déplacement ;

- approfondir les échanges et travaux avec des acteurs tels que les promoteurs (offre et répartition du logement), le CAUE (projets urbains, réhabilitations) ;
- tendre vers une stratégie foncière et faire évoluer les outils de suivi et de connaissance du foncier.

Enfin, les enjeux de **démarches transfrontalières** ont été abordés par les élus au regard de la situation géographique du SCOTERS.

- *Sur ce point, le syndicat mixte pourrait :*
  - soutenir des projets à vocation transfrontalière, par leur inscription dans le SCOTERS et l'organisation de rencontres inter-territoriales transfrontalières ;
  - travailler plus étroitement avec les acteurs concernés côté allemand, pour une mise en cohérence de l'aménagement du territoire : rencontres politiques.

Il s'agit là de pistes d'actions à développer, dans la mesure des moyens humains et financiers du syndicat mixte. Une éventuelle évolution de la structure porteuse du SCoT (cf. p.11) peut également ouvrir de nouvelles perspectives, notamment pour porter des actions propres et légitimer le rôle d'intermédiaire du SCoT.

CONCLUSION

Éléments de synthèse et de cadrage pour conclure

I. Méthodologie

A – Douze ans de mise en œuvre du SCOTERS : les moyens et actions engagés

Le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg (SCOTERS) a été adopté par délibération du Comité syndical le 1er juin 2006. Conformément à la loi Engagement National pour l'Environnement (loi ENE) du 12 juillet 2010, le SCOTERS a fait l'objet d'une analyse des résultats de son application qui a conduit le Comité syndical, par délibération du 29 juin 2012, à décider du maintien des objectifs au vu de cette analyse.

Trois procédures de modification complèteront ensuite le document : la modification n°2 en 2013 définira des objectifs fonciers chiffrés et consolidera l'armature urbaine, les modifications n°3 et n°4 de 2016 porteront respectivement sur le volet commercial et le volet environnemental. Ces travaux se sont appuyés sur plusieurs années de réflexions et d'échanges au sein de groupes de travail, et ont fait l'objet de concertations avec les acteurs concernés.

Par ailleurs, le Syndicat mixte s'est fortement engagé, depuis 2012, sur la question de l'énergie, enjeu central pour le territoire dans les années à venir.

La mise en œuvre du SCOTERS engagée dès 2006 poursuit plusieurs objectifs :

- l'accompagnement et la pédagogie ;
- la traduction réglementaire des orientations du SCOTERS dans les documents soumis à l'obligation de compatibilité ;
- l'analyse des résultats du SCOTERS.

Voir partie « retour sur la mise en œuvre »

Les moyens mobilisés pour concrétiser le projet du SCOTERS sont donc à la fois pédagogiques, réglementaires et dans le champ de l'analyse des résultats et de l'observation du territoire. C'est ce qui permet au Syndicat mixte d'anticiper les sujets et de veiller à l'actualité de son dispositif.

B – Analyse des résultats

Le travail d'analyse des résultats de l'application du SCOTERS s'est structuré, sous l'autorité du Président et du Bureau du Syndicat mixte, selon deux axes forts, menés en parallèle :

- s'appuyer sur la parole des élus membres du SCOTERS, dans un souci de concertation et d'appropriation de la démarche ;
- s'appuyer sur les travaux prospectifs de l'ADEUS et sur les observatoires qui ont été développés après l'entrée en vigueur du SCOTERS, permettant d'en mesurer et qualifier ces effets.

II. Analyse des résultats d'application du SCOTERS

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du SCOTERS fixe pour objectifs de :

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

Les orientations arrêtées par le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) pour mettre en œuvre ces objectifs se conçoivent autour de 5 axes dont l'analyse des résultats présente le bilan suivant :

Répondre au besoin de logements et d'équipements sur un territoire où chaque commune a un rôle à jouer

- les objectifs de production de logements ont été atteints avec néanmoins une répartition Eurométropole/ hors Eurométropole qui a varié dans le temps : Strasbourg et l'Eurométropole sont dorénavant les territoires les plus dynamiques quand les autres intercommunalités voient un ralentissement de la construction neuve ;
- la production de logements neufs, sur la période d'application du SCOTERS 2012-2018, s'est maintenue sur les niveaux hauts de l'armature urbaine ;
- un rééquilibrage progressif de l'offre s'opère, mais des efforts significatifs de diversification de l'offre restent à poursuivre d'autant que l'on observe une reprise de l'individuel dans les villages et communes bassins de proximité ;
- des efforts de développement et de diffusion de l'offre sociale sont observés, mais la concentration dans l'espace métropolitain reste très marquée et la diffusion dans les bourgs-centres difficile par manque d'engagement des bailleurs sociaux sur les territoires hors métropole.

Ces constats ne contredisent ni les orientations du SCOTERS relatives à ses objectifs de production et à la constitution de l'armature urbaine, dans le sens où ils correspondent aux capacités du territoire et restent stimulants pour les politiques d'habitat, ni les moyens mis en œuvre pour les réaliser. Néanmoins les débats appellent à affiner cette première analyse et à nuancer ces constats au regard des éléments suivants :

- **l'armature urbaine est reconnue et acceptée.** Elle est un outil essentiel pour limiter la construction anarchique et la consommation foncière. **Néanmoins,** et même si les évolutions apportées dans le cadre de la modification n°2 ont permis son amélioration, **l'armature urbaine ne constitue plus systématiquement une référence valable pour la répartition de l'effort de logements**. Le facteur limitant étant d'une part une conception encore trop restreinte de la notion de desserte structurante par les transports en commun (quid des logiques de déplacements/de rabattement), et d'autre part une armature encore trop rigide qui ne permet pas certaines nuances (entre une commune village en limite de l'Eurométropole ou située dans l'arrière Kochersberg par exemple). Certaines communes ont par ailleurs connu ces dernières années des évolutions constantes qui les placent plutôt dans un rang supérieur ou inférieur de l'armature. Enfin, de nouvelles organisations internes aux EPCI sont mises en évidence localement. Ces évolutions, reprises dans les projets de PLUi, interrogent la pérennité de l'armature urbaine sous sa forme actuelle ;
- au delà de l'objectif quantitatif, **la nature du parc de logements à proposer** (petits ou grands, collectifs ou individuels, en location ou en accession) **reste déterminante quant aux profils des populations accueillies et dans une logique de complémentarité des migrations résidentielles**. De même, le patrimoine bâti devra être préservé dans le cadre du renouvellement urbain ;
- l'urbanisation et les migrations résidentielles à l'œuvre ont un impact sur les services et équipements à proposer à la population ainsi que sur les infrastructures et équipements. **Cette articulation logements / équipements est peu traitée dans le SCOTERS, leur anticipation est néanmoins une préoccupation majeure des territoires** ;
- **les orientations portant sur les aspects qualitatifs des aménagements visés dans le DOO sont indispensables** (bonne insertion des modes doux, gestion des eaux pluviales, aspects architecturaux des constructions, etc.) mais dépourvues d'indicateurs de suivi pour en vérifier leur application et mise en œuvre ;
- **les objectifs de densité ne sont pas remis en cause d'un point de vue réglementaire.** Ils relèvent néanmoins aujourd'hui d'une doctrine interne au SCOTERS sur la base de la fiche outil portant modification n°2. **L'intégration** de cette fiche outil et **des objectifs de densité au DOO permettrait de les rendre définitivement opposables**.

Organiser le territoire autour des transports en commun

L'analyse de la production de logements confirme l'intérêt de l'armature urbaine du SCOTERS en tant que dispositif d'organisation du territoire. Ce principe d'organisation d'une urbanisation en réseau est à renforcer et l'enjeu de l'articulation transport structurant/urbanisme est confirmé. Néanmoins cette analyse ne doit pas masquer certains éléments :

- la **nécessité de retravailler l'armature urbaine** (cf. chapitre précédent sur la question des logements). Les logiques de déplacements pourraient être des éléments sur lesquels s'appuyer pour retravailler l'armature urbaine afin de mieux prendre en compte les stratégies de rabattement sur les bourgs-centres et renforcer les complémentarités entre bassins de vie, et ce en complément des notions actuelles utilisées pour évaluer le rôle d'une commune dans l'armature (bonne desserte en transport collectif, proximité des services du quotidien notamment) ;
- même si l'accessibilité de l'Eurométropole a nettement profité de la réalisation de grands projets, la problématique de congestion du trafic pour y accéder et l'exposition de la population aux pollutions engendrées par le transport, restent un vrai sujet et demeurent un enjeu fort d'amélioration. Améliorer l'efficacité des transports en commun en réfléchissant aux **leviers pour améliorer la multi-modalité sur le territoire** (renforcer la connexion des gares aux transports en commun et aux cheminements cyclables par exemple) pourrait être une piste de réflexion **pour améliorer l'efficacité des transports en commun** ;
- **l'accès à l'emploi** fortement polarisé en 1ère couronne de l'Eurométropole **reste difficile depuis l'ensemble des bassins de vie** du fait de la centralisation des transports collectifs sur la gare SNCF et la gare routière. La question de « portes d'agglomération » reste entière (le dispositif des parcs-relais strasbourgeois aujourd'hui localisés dans les secteurs difficiles d'accès en heure de pointe) ainsi que le déploiement de parkings de rabattement en 2ème couronne voire dans les villes proches (à l'instar du parking en silo à Erstein) ou encore le besoin de liaisons entre les polarités (sans passage nécessaire par le centre de Strasbourg) ;
- **la question du périmètre actuel du SCOTERS doit également réinterroger les alliances avec les territoires voisins**. Beaucoup de territoires participent à la métropolisation et il sera d'autant plus important de coordonner les enjeux des SCoT. La mise en commun d'outils d'observation et d'analyse pourrait être une piste à creuser pour permettre les échanges à l'échelle d'un plus vaste territoire.

Optimiser et partager le développement économique

Le poids économique de la région de Strasbourg est renforcé. Sur la question de la consommation foncière dédiée aux zones d'activités, on constate que **le SCOTERS est doté d'un système de calibrage de localisation et de hiérarchisation des sites qui produit des effets**. Il s'agit néanmoins d'appréhender ces résultats plus globalement en prenant en compte des éléments qui réinterrogent la stratégie économique du SCOTERS :

- l'**impact des sites et projets économiques majeurs portés par les territoires voisins** sur le fonctionnement du territoire et l'attractivité du SCOTERS, notamment en matière d'habitat et d'accessibilité ;
- l'**actualisation de l'armature des sites stratégiques** au regard des projets non réalisés (maintenus ou écartés) et la définition de critères qui permettront de les hiérarchiser. **L'accessibilité des sites économiques** est identifiée comme étant une marge de progression ;
- les **enjeux liés au développement du port autonome de Strasbourg** dont l'envergure dépasse très largement les limites du SCOTERS et qui suppose de réfléchir à une stratégie multi-sites et logistique, y compris logistique urbaine avec des perspectives de desserte du centre-ville par les moyens fluviaux compte tenu de la proximité du terminal nord ;
- l'**émergence de sujets nouveaux** tels que le numérique, la logistique urbaine ou l'optimisation du stationnement en zones d'activités et commerciales.

Assurer une gestion économe de l'espace

On note une **nette optimisation de la consommation foncière** et ceci dans tous les niveaux de l'armature urbaine. Autant de facteurs qui témoignent du **rôle encadrant du SCOTERS** et ses effets en matière de réduction de la consommation foncière, alors même que l'objectif de production de logements a été atteint.

Les constats qui précèdent confirment les orientations du SCOTERS qui ont été efficaces pour encadrer l'optimisation de l'usage du foncier. **L'effort doit néanmoins se poursuivre** d'autant plus que l'analyse observe, d'une part un retour de l'individuel à partir de 2015 dans les villages et bassins de proximité, et d'autre part une diminution de la part des mutations sur les territoires hors Eurométropole.

Le Syndicat mixte pourrait accompagner les communes et intercommunalités à travers l'élaboration de fiches pédagogiques autour des outils fonciers et/ou fiscaux favorisant la maîtrise foncière en renouvellement urbain, et l'organisation d'ateliers-débats sur ces questions (renforcement de la mise en œuvre).

Préserver le cadre de vie, la santé, les ressources et le bon fonctionnement écologique du territoire

L'analyse pointe des **enjeux de solidarités territoriales en matière d'environnement** (eau, déchets, risques, etc.) qui relèvent de la mise en œuvre du SCoT plus que d'une évolution de ses orientations. D'autre part, le changement climatique et les pratiques d'urbanisation tendent à augmenter les risques sur les biens et les personnes.

L'analyse montre ainsi que les orientations du SCOTERS, confirmées et précisées en 2016, demeurent valides et pertinentes. Il conviendra néanmoins de **porter davantage attention à l'enjeu énergétique : la transition énergétique** est un levier fort de développement, susceptible de se traduire par des orientations dans le DOO et un renforcement du travail d'accompagnement déjà en cours.

CONCLUSION

⊙ **L'analyse des résultats du SCOTERS montre une bonne appropriation de son projet de territoire. Le SCOTERS est connu et s'applique en bonne intelligence.**

Ses partenariats avec les différents acteurs de l'urbanisme réglementaire, que ce soit l'Etat, le Département, l'Eurométropole ou les EPCI ont permis de **forger une véritable doctrine d'application du SCOTERS**.

Elle est portée au sein du Syndicat mixte par le Bureau qui formalise les avis concernant les PLU et les projets d'aménagement.

La gouvernance en place est aujourd'hui suffisamment forte pour avoir permis l'analyse des résultats du document dans toute sa complexité.

Enfin, lors de l'évaluation, **l'intérêt et la nécessité d'échanger et de mettre en cohérence les actions des collectivités ont été clairement soulignés. Le SCOTERS est ainsi conforté en tant qu'outil stratégique** permettant de définir puis de développer un projet politique de territoire. Le volet mise en œuvre du SCOTERS gagnera ainsi à être encore développé.

⊙ Plusieurs points mis en évidence lors de l'analyse des résultats du SCOTERS nécessitent la **reprise du projet de territoire traduit par le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) :**

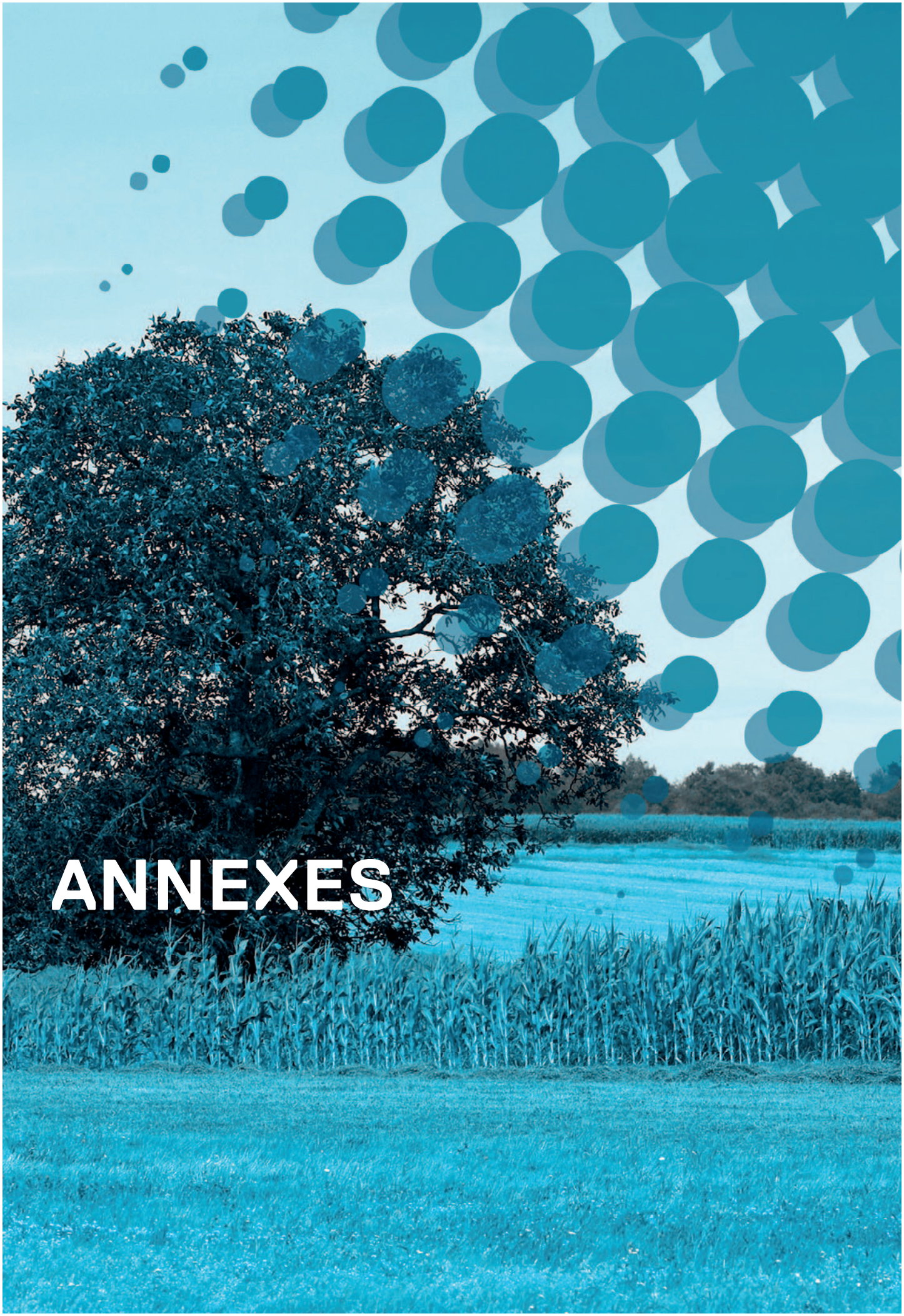
- introduction et traitement de sujets émergents (énergie, déchets, numérique, nouvelles mobilités, ...) ;
- actualisation des projets structurants et besoins nouveaux ;
- intégration des phénomènes de métropolisation, en matière d'ambitions et d'équilibres territoriaux, au regard notamment des nouvelles organisations territoriales : flux et offre de mobilité réinterrogés sur la base de logiques interterritoriales ;
- ajustements de l'armature urbaine.

De plus, le bilan établi en matière de production de logements (aspects qualitatifs notamment) et d'objectifs chiffrés de consommation économe d'espace implique une **reconsidération des orientations du SCOTERS**. Les objectifs de densité gagneraient également à être intégrés au DOO.

Conformément à l'article L 143-29 du CU, ces deux points imposent une révision du SCOTERS.

⊙ L'évaluation pointe enfin un certain nombre **d'évolutions à prendre en considération :**

- nouveau périmètre et impact sur le fonctionnement du territoire (économie, mobilité), enjeux grande échelle liés au fonctionnement métropolitain du territoire ;
- évolution des modes de vie, des nouvelles technologies et impact sur la mobilité et les besoins en équipements et services.


ANNEXES

Sommaire annexes

Délibération du Comité syndical du 17 mai 2018 . . . . . p. 151

Courrier : Réflexion sur les périmètres de SCoT - InterSCoT du 4 mai 2018 . . . . . p. 172

Tableaux procédures modification/révision . . . . . p. 174

Autres exemples de zones de développement impactant les coupures de l'urbanisation . . . . . p. 178

Autres exemples de zones de développement impactant les zones d'interêt écologique . . . . . p. 180

Documents utiles et références consultables . . . . . p. 181

République française
Département du Bas-Rhin

scoters
syndicat
mixte

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DU COMITÉ SYNDICAL DU 17 MAI 2018 À 10 H 30

Centre administratif de l'Eurométropole
Salon Carré
Convocation du 7 mai 2018

Membres en exercices :	30 titulaires 30 suppléants	Membres présents :	17 titulaires 9 suppléants

Délibération n°324 du Comité syndical

6. Evaluation : analyse des résultats de l'application du SCOTERS

A – Douze ans de mise en œuvre du SCOTERS : les moyens et actions engagés

Le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg (SCOTERS) a été adopté par délibération du Comité syndical le 1er juin 2006. Conformément à la loi Engagement National pour l'Environnement (loi ENE) du 12 juillet 2010, le SCOTERS a fait l'objet d'une analyse des résultats de son application qui a conduit le Comité syndical, par délibération du 29 juin 2012, à décider du maintien des objectifs au vu de cette analyse. Trois procédures de modification complèteront ensuite le document : la modification n°2 en 2013 définira des objectifs fonciers chiffrés et consolidera l'armature urbaine, la modification n°3 portera sur le volet commercial et la modification n°4 sur le volet environnemental.

Le travail de mise en œuvre du SCOTERS, constant depuis 2006, a quant à lui poursuivi plusieurs objectifs :

- l'accompagnement et la pédagogie ;
- la traduction réglementaire des orientations du SCOTERS dans les documents soumis à l'obligation de compatibilité ;
- et l'analyse des résultats du SCOTERS.

Extrait / comité syndical / SCOTERS / 17.05.2018

Accompagnement et pédagogie

Dès 2006, le SCOTERS s'est structuré pour développer une action pédagogique. Des commissions ont été créées. Elles regroupent élus et techniciens des intercommunalités du SCOTERS mais surtout permettent la rencontre avec les représentants des personnes publiques associées : Etat, Région, Département et chambres consulaires sont associés.

Si entre 2006 et 2012 les sujets abordés dans ces commissions correspondent aux orientations les plus délicates à mettre en œuvre, ceux traités par les groupes de travail à partir de 2012 correspondent aux sujets portant évolution du document (modifications n°2, 3 et 4 mentionnées ci-dessus).

Ainsi, le groupe de travail « foncier » a travaillé :

- d'une part sur les besoins fonciers au regard d'objectifs d'économie et de développement du SCOTERS, sur la définition des indicateurs et sur les outils à déployer pour en assurer le suivi ;
- d'autre part sur les secteurs prioritaires de développement du SCOTERS en lien avec la problématique des déplacements et en intégrant la notion de proximité des équipements et services (armature urbaine).

La modification n°2 a été approuvée le 22 octobre 2013 et le travail a été capitalisé par une fiche outil diffusée aux communes et sur laquelle le Syndicat mixte s'appuie encore aujourd'hui pour élaborer les avis portant compatibilité des projets au regard du SCOTERS.

Un groupe de travail « Economie et urbanisme commercial », dont la feuille de route a été validée en Comité syndical dès 2011, a mené une réflexion exploratoire sur l'aménagement commercial à partir d'un diagnostic partagé et à identifier une stratégie afin de construire le volet commercial du SCOTERS : l'objectif a été d'une part d'actualiser le diagnostic commercial du rapport de présentation et d'autre part de compléter les orientations du Document d'orientation et d'objectifs. Ce travail a associé les acteurs économiques du territoire (commerçants, enseignes, promoteurs et investisseurs immobiliers), les partenaires (chambres consulaires, Etat, Région, Département) et les communes et intercommunalités et ce, à chacune des étapes clés de l'exercice (diagnostic, définition de la stratégie et traduction en orientations dans le DOO). L'enquête publique s'est déroulée d'octobre à novembre 2015. La modification n°3 du SCOTERS a été approuvée le 11 mars 2016.

En matière d'environnement, la démarche s'est articulée autour de deux groupes de travail :

- un groupe « technique » composé des personnes publiques associées dont le travail a consisté d'une part à mesurer les écarts du contenu du SCOTERS au regard des attendus législatifs et d'autre part à identifier les évolutions nécessaires dans les documents constitutifs du SCOTERS ;

Extrait / comité syndical / SCOTERS / 17.05.2018

- un groupe « politique » piloté par un membre du bureau et dont le travail a porté sur le partage de l'évaluation environnementale et l'identification des enjeux pour le territoire du SCOTERS et des thématiques sur lesquelles il était nécessaire de porter l'attention. Ces débats ont été capitalisés par des fiches outils diffusées aux communes et intercommunalités début 2018.

Tout au long de ce travail, il y a eu des temps de concertation avec les acteurs du territoire, les partenaires institutionnels (Etat, chambres consulaires, Région, Département, etc.) et le monde associatif. Le public a été informé de la réflexion et consulté à travers une enquête publique qui s'est déroulée de mai à juin 2016. La modification n°4 a été approuvée le 21 octobre 2016.

La question de l'énergie a fait l'objet de nombreux travaux depuis 2012 :

- le Syndicat mixte pour le SCOTERS a participé aux travaux de l'ADEUS sur la plateforme d'appui à la transition énergétique des territoires et a été identifié site pilote : Les travaux menés avec l'ADEUS ont porté sur l'analyse du fonctionnement et du potentiel énergétique du territoire et ont eu pour vocation d'accompagner la construction d'une stratégie de transition énergétique à décliner dans les politiques publiques et les documents cadre de planification ;
- labellisé « territoire à énergie positive pour la croissance verte » par le Ministre de l'Ecologie en 2015, le Syndicat mixte a également mis en place une organisation propre pour la construction de sa stratégie de transition énergétique, déployée sous 3 axes : sobriété énergétique, efficacité des réseaux et production d'EnR locales. Plusieurs actions ont été menées dans ce cadre :
    - une journée de formation en partenariat avec l'ADEME autour de la démarche AUE2 (urbanisme durable et écologique) ;
    - trois rencontres en 2017 à destination des élus et techniciens ;
    - une étude sur le potentiel énergétique des friches recensées sur le territoire du SCOTERS avec l'appui du bureau d'études TRANSENERGIE.

La plateforme et les ateliers constituent un lieu de mutualisation de travaux entre énergéticiens, collectivités et urbanistes. L'objectif a été de travailler à une meilleure articulation entre la question de l'énergie et l'urbanisme.

Traduction des orientations du SCOTERS

Le SCOTERS est un document cadre, notamment pour les PLU et les projets d'aménagement qui génèrent plus de 5 000 m² de surface de plancher auxquels il s'impose dans un rapport de compatibilité. La commission compatibilité du Syndicat mixte est le lieu où s'apprécie l'adéquation des projets communaux avec le SCOTERS.

C'est un lieu de gouvernance et un temps d'échange très important. Sur la base d'une instruction technique, la commission propose un avis au Bureau qui formalise la position du Syndicat mixte. Le Bureau informe le Comité syndical des avis rendus.

Extrait / comité syndical / SCOTERS / 17.05.2018

La commission ne s'est plus réunie depuis 2016, les dossiers étaient soumis directement en bureau pour avis.
Il a été décidé en bureau du 25 septembre 2017 de ne pas réactiver cette commission pour le moment et de traiter les dossiers directement en Bureau.

Evaluer, anticiper

• Afin de pourvoir suivre et réajuster ses efforts de mise en œuvre du projet de territoire, le Syndicat mixte a confié à l'ADEUS la création et le suivi annuel d'un ensemble d'indicateurs sur les « orientations à effets décisionnels directs » du SCOTERS.

C'est sur cette base, enrichie des travaux menés par l'équipe du Syndicat mixte et des débats portés par les élus, que s'est construite l'analyse des résultats du SCOTERS.

• Les moyens mobilisés pour concrétiser le projet du SCOTERS sont donc à la fois pédagogiques, réglementaires et dans le champ de l'analyse des résultats et de l'observation du territoire. C'est ce qui permet au Syndicat mixte d'anticiper les sujets et de veiller à l'actualité de son dispositif.

L'année 2010 a été un tournant au niveau de la mise en œuvre avec l'organisation d'une conférence des maires et de 12 rencontres avec les intercommunalités. Il s'agissait de s'appuyer sur l'échelle de l'intercommunalité et d'anticiper les changements de la Loi Engagement National pour l'Environnement qui - à l'époque – était encore en discussion. Ce changement de posture s'est traduit depuis 2011 et jusqu'à aujourd'hui par la systématisation de rencontres annuelles du foncier avec les intercommunalités.

B – ANALYSE DES RESULTATS

• Depuis six mois, le Syndicat mixte a travaillé avec l'appui de l'ADEUS sur l'analyse des résultats de l'application du SCOTERS. Une réunion a été organisée avec les représentants des personnes publiques associées en septembre 2016. Ils n'ont pas été davantage associés afin de laisser aux élus la possibilité de s'approprier l'exercice d'évaluation.

Le travail s'est ainsi structuré, sous l'autorité du Président et du Bureau du Syndicat mixte, selon deux axes forts :

- s'appuyer sur la parole des communes et intercommunalités membres du SCOTERS ;

- s'appuyer à la fois sur les travaux prospectifs de l'ADEUS et sur les observatoires qui ont été développés après l'entrée en vigueur du SCOTERS pour en observer les effets.

Extrait / comité syndical / SCOTERS / 17.05.2018

L'analyse des résultats est faite à partir des indicateurs, outils et statistiques disponibles et vérifiés à ce jour.

• Le rapport d'évaluation se structure de la manière suivante :

- **Une première partie** est consacrée à la présentation du contexte de l'évaluation et de l'organisation du débat politique sur le projet de territoire.

  Le territoire du SCOTERS ainsi que ses partenaires (Région, EPCI) ont fait l'objet de reconfigurations conséquentes entre 2014 et 2017, réinterrogeant les échelles et compétences de chacun ainsi que leurs relations : un SCOTERS au périmètre réduit dans un paysage de collectivités élargies, des enjeux métropolitains croissants.
  En matière de planification également, le législateur définit une nouvelle hiérarchie en 3 niveaux (SRADDET-SCoT-PLUi/PLU) venant requestionner le rôle du SCoT.

  La parole a été donnée aux maires et présidents des intercommunalités dans le cadre d'une enquête et de 7 rencontres politiques.

- **Une seconde partie** est consacrée à la connaissance fine des effets du SCOTERS grâce aux retours des élus d'une part et des indicateurs de suivi du SCOTERS d'autre part.

C'est ici qu'est abordée l'analyse proprement dite et la question de l'actualité du projet de territoire du SCOTERS.

• Les temps forts du travail d'analyse

Les principaux moments d'échanges de l'analyse des résultats sont résumés ci-dessous.

Ce calendrier témoigne de la volonté de concertation du Syndicat mixte :

- **Enquête** - envoi d'un questionnaire aux communes et intercommunalités le 15 novembre 2017.
Taux de retour de 38%.

- **Rencontres intercommunales 2018 :**
Cdc du Canton d'Erstein 19/01/2018
CdC du Pays de a Zorn 29/01/2018
CdC du Kochersberg 15/02/2018
EMS réunion des maires 23/02/2018
Elles ont réuni près de 130 participants.

Extrait / comité syndical / SCOTERS / 17.05.2018

- **Groupes de travail :**
  Accompagner les modes de vie 16/03/2018
  Préserver et valoriser les ressources du territoire 19/03/2018
  Conforter l'attractivité du SCOTERS 21/03/2018
  Le format resserré des ateliers (40 participants) a permis à chacun de s'exprimer.

- **Bureaux du** 25/09/2017 et du 08/02/2018.

Extrait / comité syndical / SCOTERS / 17.05.2018

II. Analyse des résultats d'application du SCOTERS

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du SCOTERS fixe pour objectifs de :

- conforter la métropole strasbourgeoise, cœur de la nouvelle Europe ;

- veiller au développement équilibré de la région urbaine ;

- préserver, développer et mettre en valeur les qualités du territoire.

Les orientations arrêtées par le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) pour mettre en œuvre ces objectifs se conçoivent autour de 5 axes dont il convient de présenter l'analyse des résultats.

Répondre au besoin de logements et d'équipements sur un territoire où chaque commune a un rôle à jouer.

1. Au moment de l'approbation du SCOTERS, la population s'établissait à un peu plus de 600 000 habitants. Sa variation était de + 0,79% (1990-1999).

Sur la base d'un scénario tendanciel d'évolution de la population, le SCOTERS prévoit un objectif de progression de 5 000 habitants par an, de manière à porter la population du territoire à 650 000 habitants en 2016.

L'objectif d'accueillir + 50 000 habitants est quasiment rempli. **Toutefois, la dynamique démographique entre 1999 et 2015 s'est contractée et est en-deçà du scénario de développement initial : elle s'établit en moyenne à +0,49% par an entre 1999 et 2015 pour l'ancien périmètre du SCOTERS, soit 46 862 habitants supplémentaires.** A l'échelle du nouveau périmètre, l'évolution annuelle moyenne a été de 0,47% par an soit 41 917 habitants supplémentaires.

Le constat du ralentissement du rythme de croissance de la population doit cependant être affiné :

- d'une part, on observe une reprise du développement de l'offre neuve au sein de l'Eurométropole liée à une politique de l'habitat adoptée dès 2009 et reprise dans le PLUi approuvé en 2016. Cette reprise marquée est un phénomène de fond (métropolisation du territoire) ;
- les Communautés de communes du Kochersberg et du Canton d'Erstein progressent avec une croissance annuelle moyenne qui dépasse 1% ;
- la taille des ménages ne cesse de se réduire. Or la composition des ménages est un facteur clé pour la projection des besoins en logements d'un projet de territoire.

Extrait / comité syndical / SCOTERS / 17.05.2018

Il est rappelé que le SCoT partait du constat selon lequel le rayonnement métropolitain de Strasbourg et sa région passe par leur capacité à répondre aux besoins en logements du territoire. C'est la capacité d'accueil de la région et son attractivité qui sont en jeu.

2. Partant de cet objectif démographique, le SCOTERS fixe un objectif à 10 ans de production de 4 000 logements par an.
En rapport avec la constitution de l'armature urbaine, cet effort est réparti sur le territoire de la manière suivante :

- 900 logements / an sur Strasbourg
- 1 800 logements / an dans l'Eurométropole hors Strasbourg
- 1 300 logements/ an sur le reste du territoire, hors Eurométropole.

Les objectifs quantitatifs annuels de production ont été remplis avec une moyenne de 4 040 logements par an entre 2012 et 2016. Les chiffres de 2017 n'ont pu être intégrés mais ils confirmeront la bonne tenue de la construction neuve, sous l'impulsion de la reprise très marquée sur l'Eurométropole. Strasbourg et l'EMS portent une part significative de la production neuve du SCOTERS, allant au-delà de ses objectifs.

Outre ces objectifs quantitatifs et afin de limiter l'étalement urbain, le SCoT donne la priorité au renouvellement urbain, à la maîtrise des zones d'extension en fonction de l'armature urbaine et à la construction d'au moins 25 % d'habitat intermédiaire dans toutes les communes.

Enfin, le SCOTERS vise la production d'un habitat diversifié et de logements sociaux, notamment dans les bourgs-centres (20% générés à l'échelle de la commune pour toute opération de plus de 12 logements).

Au vu de ces constats, le scénario démographique peut sembler aujourd'hui ambitieux. Néanmoins, dans une perspective de renforcement de l'attractivité de la métropole, le territoire se doit de poursuivre sur une stratégie volontariste.

3. Ainsi qu'il a été exposé, l'objectif de production de logements doit être atteint, autant qu'il est possible, au regard de l'objectif de constitution d'une armature urbaine.

• Le but des orientations du SCoT était d'aboutir à la construction d'un territoire où chaque commune à un rôle à jouer

Pour dynamiser l'ensemble de la Région de Strasbourg, 6 niveaux complémentaires d'organisation du territoire sont mis en place. Il s'agit de répondre aux besoins des habitants et de renforcer l'attractivité de la métropole strasbourgeoise. C'est l'armature urbaine.

Extrait / comité syndical / SCOTERS / 17.05.2018

Elle distingue - dans le périmètre actuel du SCOTERS - Strasbourg, les 3 pôles urbains de l'EMS, 6 bourgs-centres, les communes bassins de proximité et les communes dont le développement doit être maîtrisé en rapport avec leur taille.

• Le constat est que la logique de l'armature urbaine fonctionne au regard de l'objectif de production de logements :

Le DOO vise à répartir l'offre neuve de logements entre les différents échelons de l'armature urbaine, afin de la développer dans les niveaux les plus élevés. Entre 2007 et 2016 on observe que les niveaux supérieurs de l'armature sont effectivement renforcés, puisqu'ils concentrent près des ¾ de l'offre neuve de logements (contre 63% entre 1997 et 2006). Le développement des villages se stabilise voir diminue durant la période d'application du SCOTERS.

• Au niveau de la nature de l'offre :

Le collectif se renforce très nettement du fait de la reprise de la construction neuve à Strasbourg, tandis que l'individuel poursuit sa lente décroissance. Cette moyenne à l'échelle du SCOTERS masque néanmoins des disparités en fonction du niveau d'armature : plus l'on s'éloigne de l'espace métropolitain, plus l'individuel devient important dans la production de logements et inversement.
Cette « spécialisation » des typologies de logements produits a un impact direct sur la taille des logements : les collectifs produisent davantage de petits logements tandis que l'individuel davantage de grands logements. Ainsi l'espace métropolitain concentre 79% des petits logements construits (1 et 2 pièces), quand les villages accueillent 42% des 5 pièces et plus dans le SCOTERS. Cette spécialisation des typologies de logements influe la structure même des ménages : le déficit de couples avec enfant se fait davantage sentir dans l'espace métropolitain que dans les villages. La question du parcours résidentiel est posée.

Concernant le parc locatif social, 81% du parc total du Bas-Rhin se concentre sur le SCOTERS (79% sur l'Eurométropole). Entre 2005 et 2015 près de 8 000 nouveaux logements locatifs sociaux ont été réalisés. L'objectif de production de 800 logements par an visé par le SCOTERS est atteint. Néanmoins la production s'est développée au ¾ dans l'espace métropolitain. La diffusion de ce type d'offre vers les bourgs-centres et les territoires hors de l'EMS visée elle aussi par le SCOTERS, est difficile dans la pratique. On observe une rupture des partenariats avec les bailleurs sociaux.

• Enfin, au niveau de la forme urbaine produite, l'offre collective s'est développée dans l'ensemble des niveaux de l'armature urbaine jusqu'en 2015 et représente désormais les ¾ de l'offre produite. Les tendances plus récentes (2016-2017) observent néanmoins une reprise de l'individuel dans les villages et communes bassins de proximité.

Bilan :

Extrait / comité syndical / SCOTERS / 17.05.2018

- en premier lieu, les objectifs de production de logements ont été atteints avec néanmoins une répartition EMS / hors EMS qui a varié dans le temps : Strasbourg et l'Eurométropole sont dorénavant les territoires les plus dynamiques quand les autres intercommunalités voient un ralentissement de la construction neuve ;
- en deuxième lieu, la production de logements neufs, sur la période d'application du SCOTERS 2012-2018, s'est maintenue sur les niveaux hauts de l'armature urbaine ;

- en troisième lieu, un rééquilibrage progressif de l'offre s'opère, mais des efforts significatifs de diversification de l'offre restent à poursuivre d'autant que l'on observe une reprise de l'individuel dans les villages et communes bassins de proximité ;

- en quatrième lieu, on observe des efforts de développement et de diffusion de l'offre sociale, mais la concentration dans l'espace métropolitain reste très marquée et la diffusion dans les bourgs- centres difficiles par manque d'engagement des bailleurs sociaux sur les territoires hors métropole.

Ces constats ne contredisent ni les orientations du SCOTERS relatives à ses objectifs de production et à la constitution de l'armature urbaine, dans le sens où ils correspondent aux capacités du territoire et restent stimulants pour les politiques d'habitat, ni les moyens mis en œuvre pour les réaliser. Néanmoins les débats appellent à affiner cette première analyse et nuancer ces constats au regard de 5 éléments au moins :

- l'armature urbaine est reconnue et acceptée. Elle est un outil essentiel pour limiter la construction anarchique et la consommation foncière. Néanmoins, et même si les évolutions apportées dans le cadre de la modification n°2 ont permis son amélioration, l'armature urbaine ne constitue plus systématiquement une référence valable pour la répartition de l'effort de logements. Le facteur limitant étant d'une part une conception encore trop restreinte de la notion de desserte structurante par les transports en commun (quid des logiques de déplacements/de rabattement) et d'autre part une armature encore trop rigide qui ne permet pas certaines nuances (entre une commune village en limite de l'Eurométropole ou située dans l'arrière Kochersberg par exemple). Certaines communes ont par ailleurs connu ces dernières années des évolutions constantes qui les placent plutôt dans un rang supérieur ou inférieur de l'armature. Enfin, de nouvelles organisations internes aux EPCI sont mises en évidence localement. Ces évolutions, reprises dans les projets de PLUi, interrogent la pérennité de l'armature urbaine sous sa forme actuelle ;

Extrait / comité syndical / SCOTERS / 17.05.2018

- **au delà de l'objectif quantitatif, la nature du parc de logements à proposer (petits ou grands, collectifs ou individuels, en location ou en accession) reste déterminante quant aux profils des populations accueillies et dans une logique de complémentarité des migrations résidentielles. De même, le patrimoine bâti devra être préservé dans le cadre du renouvellement urbain ;**

- **l'urbanisation et les migrations résidentielles à l'œuvre ont un impact sur les services et équipements à proposer à la population ainsi que sur les infrastructures et équipements. Cette articulation logements / équipements est peu traitée dans le SCOTERS, leur anticipation est néanmoins une préoccupation majeure des territoires ;**

- **les orientations portant sur les aspects qualitatifs des aménagements visées dans le DOO sont indispensables (bonne insertion des modes doux, gestion des eaux pluviales, aspects architecturaux des constructions, etc.) mais dépourvus d'indicateurs de suivi pour en vérifier leur application et mise en œuvre ;**

- **les objectifs de densité ne sont pas remis en cause d'un point de vue réglementaire. Ils relèvent néanmoins aujourd'hui d'une doctrine interne au SCOTERS sur la base de la fiche outil portant modification n°2. L'intégration de cette fiche outil et des objectifs de densité au DOO permettrait de les rendre définitivement opposables.**

Organiser le territoire autour des transports en commun

1. Le SCoT se fixe pour objectif d'organiser le territoire autour des transports en commun et, à cette fin, d'optimiser le réseau de transports en commun en y adossant le développement du territoire, pour lequel, chaque commune a un rôle à jouer.

Les communes considérées comme bien desservies par les transports en commun ou situées à proximité des équipements et services du quotidien sont les lieux privilégiés de la production de logements. Elles doivent rechercher une densité et une diversité des logements et favoriser le développement urbain et l'optimisation du foncier. Les déplacements en transport en commun pourront ainsi être potentiellement optimisés. Les communes villages produisent quant à elles du logement à hauteur de leur besoin. Le renouvellement urbain doit être privilégier quel que soit le niveau de polarité. En priorisant ainsi le développement des communes bénéficiant d'une bonne desserte en transport en commun, le SCOTERS vise la limitation de l'étalement urbain et par là même la congestion des voies de circulation.
Cet objectif a été atteint au regard de la production annuelle moyenne de logements neufs selon le niveau d'armature. Les bassins de proximité ont connu une dynamique positive alors que les villages ont connu une légère diminution. **L'enjeu est de**

poursuivre les efforts en vue d'articuler le développement urbain avec les transports en commun.

2. Par ailleurs un ensemble d'indicateurs liés à la mobilité converge pour souligner le rôle encadrant du SCOTERS en matière d'articulation entre urbanisation et transport alternatif à la voiture. Ils confirment la nécessité de l'armature urbaine en matière de rééquilibrage des modes de déplacements autour de lieux d'intensité urbaine.

L'analyse montre ainsi que :

- plus de la moitié des déplacements des habitants du SCOTERS font moins de 3 km, ce qui correspond au cœur de cible des modes doux (marche à pied, vélo...) ;
- pour la première fois depuis l'après-guerre la part modale de la voiture se réduit au profit des transports collectifs, et ce dans tous les niveaux de l'armature urbaine ;
- le principe de l'armature urbaine est justifié par l'objectif de rééquilibrage entre les modes de déplacements et donc l'existence de lieu d'intensité urbaine (le redéploiement de la construction neuve sur l'Eurométropole contribue à réduire l'usage des véhicules particuliers) ;
- la desserte en transports collectifs intervient de façon nettement plus marquée comme facteur de choix pour les acquisitions récentes ;
- l'accessibilité de l'Eurométropole a largement profité de la réalisation d'ouvrages de transports inscrits dans le projet de territoire du SCOTERS, tels que la réalisation du TSPO, le prolongement de lignes de tram, mais aussi la LGV diminuant d'une heure les trajets vers Paris ;
- le périmètre actuel du SCOTERS n'est plus pleinement représentatif du bassin d'emploi qui s'articule en lien étroit avec l'Eurométropole.

Bilan :
L'analyse de la production de logements confirme l'intérêt de l'armature urbaine du SCOTERS en tant que dispositif d'organisation du territoire. Ce principe d'organisation d'une urbanisation en réseau est à renforcer et l'enjeu de l'articulation transport structurant/urbanisme est confirmé. Néanmoins cette analyse ne doit pas masquer quatre éléments :

- **la nécessité de retravailler l'armature urbaine (cf. chapitre précédent sur la question des logements). Les logiques de déplacements pourraient être des éléments sur lesquels s'appuyer pour retravailler l'armature urbaine afin de mieux prendre en compte les stratégies de rabattement sur les bourgs-centres et renforcer les complémentarité entre bassins de vie, et ce en complément des**

notions actuelles utilisées pour évaluer le rôle d'une commune dans l'armature (bonne desserte en transport collectif ou proximité des services du quotidien notamment) ;

- **même si l'accessibilité de l'Eurométropole a nettement profité de la réalisation de grands projets, la problématique de congestion du trafic pour y accéder et l'exposition de la population aux pollutions engendrées par le transport, restent un vrai sujet et demeurent un enjeu fort d'amélioration. Améliorer l'efficacité des transports en commun en réfléchissant aux leviers pour améliorer la multi-modalité sur le territoire (renforcer la connexion des gares aux transports en commun et aux cheminements cyclables par exemple) pourrait être une piste de réflexion pour améliorer l'efficacité des transports en commun ;**

- **l'accès à l'emploi fortement polarisé en 1ère couronne de l'Eurométropole reste difficile depuis l'ensemble des bassins de vie du fait de la centralisation des transports collectifs sur la gare SNCF et la gare routière. La question de « portes d'agglomération » reste entière (le dispositif des parcs-relais strasbourgeois aujourd'hui localisés dans les secteurs difficiles d'accès en heure de pointe) ainsi que le déploiement de parkings de rabattement en 2ème couronne voire dans les villes proches (à l'instar du parking en silo à Erstein) ou encore le besoin de liaisons entre les polarités (sans passage nécessaire par le centre de Strasbourg) ;**

- **la question du périmètre actuel du SCOTERS doit également réinterroger les alliances avec les territoires voisins. Beaucoup de territoires participent à la métropolisation et il sera d'autant plus important de coordonner les enjeux des SCoT. La mise en commun d'outils d'observation et d'analyse pourrait être une piste à creuser pour permettre les échanges à l'échelle d'un plus vaste territoire.**

Optimiser et partager le développement économique

1. Les sites d'activités économiques

• Lors de son élaboration, le SCOTERS avait fait le constat de l'éparpillement des projets de zones d'activités sur son territoire.

L'objectif du SCOTERS était donc d'optimiser et de partager le développement économique : l'articulation entre zones d'emplois, logements, équipements et transports ont contribué à limiter l'étalement des zones d'activités économiques en les priorisant et en réduisant les logiques concurrentielles.

A cette fin, il met en œuvre une stratégie d'implantation à l'échelle de la Région de Strasbourg en prévoyant une répartition spatiale et une hiérarchisation des projets de

zones afin de réduire la concurrence interne entre les territoires tout en favorisant la maîtrise de la consommation foncière et en permettant une meilleure visibilité par les acteurs économiques.

En ce sens, les orientations du SCoT hiérarchisent, calibrent et organisent le développement des secteurs dédiés aux activités économiques :

- des plateformes d'activités intercommunales de 100 ha maximum sont localisées ;
- des sites de développement économique intercommunaux sont identifiés (20 à 60 ha maximum, en fonction du niveau de desserte par les transports en commun) ;
- des zones d'activités de faible emprise permettant le desserrement des activités économiques locales (jusqu'à 5 ha).

L'analyse montre qu'aujourd'hui tous les sites identifiés par le SCOTERS n'ont pas pu se réaliser (risques naturels, enjeux environnementaux, etc.)

Par ailleurs, l'offre immédiatement disponible semble réduite, même si des projets en voie ou en cours de commercialisation vont permettre de répondre à une partie de la demande. Une offre de nature diversifiée manque notamment dans le périmètre de l'Eurométropole pour répondre à l'évolution des besoins des entreprises.

Enfin, de grands projets réalisés ou en cours de réalisation sont également présents dans un périmètre proche du SCOTERS, tels que la plateforme de la Région de Brumath (sortie du SCOTERS en 2017) ou la future grande zone d'activités du Pays Rhénan située sur le périmètre de l'ancienne raffinerie de Herrlisheim-Drusenheim. Les futures stratégies économiques portées par le SCOTERS devront nécessairement prendre en compte ces sites moteurs voisins et leurs impacts sur l'ensemble des thématiques de l'aménagement dont l'accessibilité et le développement du logement.

• Sur le terrain de l'emploi, près d'un tiers de ceux recensés à l'échelle du SCOTERS se situent dans des zones d'activités réparties dans une cinquantaine de communes, confirmant ainsi les orientations adoptées dès 2006 sur l'organisation et la hiérarchisation des sites de développement économique.

Par ailleurs l'analyse montre que :

- le poids du SCOTERS dans l'emploi départemental est stable. L'emploi salarié dans le SCOTERS retrouve son niveau de 2007 après plusieurs années de recul. Toutefois, son taux d'évolution est quasi nul ces dernières années. Le SCOTERS enregistre une augmentation du nombre d'emplois par actif occupé mais enregistre un taux de chômage en augmentation ;
- Près de 9 emplois sur 10 au sein du SCOTERS sont localisés dans l'Eurométropole de Strasbourg, ce qui confirme le rôle de locomotive de celle-ci y compris à l'échelle du Grand Est. Néanmoins, les territoires les plus dynamiques en matière

Extrait / comité syndical / SCOTERS / 17.05.2018

d'évolution de la création d'emplois se situent directement aux portes de l'Eurométropole ;

- le SCOTERS est dynamique en matière de création d'établissements, ce qui profite à tous les secteurs d'activités entre 2009 et 2015, y compris l'industrie. 2/3 des établissements du SCOTERS relèvent du secteur du commerce de gros, des transports et des services en 2015. L'emploi salarié évolue notamment grâce aux secteurs des services, de la santé ou encore de l'enseignement.

• Le secteur spécifique du port autonome de Strasbourg

Les flux de marchandises enregistrés par le port autonome de Strasbourg viennent confirmer le rôle de la zone comme plateforme logistique de niveau régional. D'importants investissements ont été réalisés en ce sens. La zone portuaire ne dispose cependant pas de réserve foncière à Strasbourg. Par ailleurs la ville s'est rapprochée des terrains à vocation portuaire avec l'urbanisation du quartier « port du Rhin » (des relations de voisinage qui peuvent potentiellement se complexifier sans être incompatibles avec la nécessaire préservation et renforcement de l'attractivité du port).

2. Les équipements commerciaux

La stratégie commerciale du SCOTERS a fait l'objet d'un diagnostic et de débats lors de la 3ème modification du SCoT, approuvée en mars 2016. Cette évolution du document a permis de flécher l'enjeu de modernisation de la zone commerciale nord, de maîtriser l'implantation des commerces de plus de 6 000 m² exclusivement dans les pôles structurants d'agglomération ou dans la ZCN et d'encadrer les créations et extension de galeries marchandes.

Le SCOTERS fixe pour objectif de localiser les activités commerciales dans le respect des équilibres territoriaux. Cinq niveaux d'armature commerciale du SCOTERS ont été définis allant du pôle majeur au pôle de proximité.

Par ailleurs l'analyse montre que :

- le SCOTERS est la locomotive commerciale du département ;
- 80% des surfaces de vente soumis à CDAC concernent le territoire de l'Eurométropole représentant près de 100 000 m² ;
- 41% des demandes autorisées sur le territoire du SCOTERS sont localisées dans les bassins de proximité.

Bilan :

Le poids économique de la Région de Strasbourg est renforcé. Sur la question de la consommation foncière dédiée aux zones d'activités, on constate que le SCOTERS est doté d'un système de calibrage de localisation et de hiérarchisation des sites qui produit des effets. Il s'agit néanmoins d'appréhender ces résultats plus globalement en prenant en compte quatre éléments au moins qui réinterrogent la stratégie économique du SCOTERS :

Extrait / comité syndical / SCOTERS / 17.05.2018

- **l'impact des sites et projets économique majeurs portés par les territoires voisins sur le fonctionnement du territoire et l'attractivité du SCOTERS, notamment en matière d'habitat et d'accessibilité ;**

- **l'actualisation de l'armature des sites stratégiques au regard des projets non réalisés (maintenus ou écartés) et la définition de critères qui permettront de les hiérarchiser. L'accessibilité des sites économiques est identifiée comme étant une marge de progression ;**

- **les enjeux liés au développement du port autonome de Strasbourg dont l'envergure dépasse très largement les limites du SCOTERS et qui suppose de réfléchir à une stratégie multi-sites et logistique, y compris logistique urbaine avec des perspectives de desserte du centre-ville par les moyens fluviaux compte tenu de la proximité du terminal nord ;**

- **l'émergence de sujets nouveaux tels que le numérique, la logistique urbaine ou l'optimisation du stationnement en zones d'activités et commerciales.**

Extrait / comité syndical / SCOTERS / 17.05.2018

Assurer une gestion économe de l'espace

Du fait de l'enjeu foncier en Alsace et de l'abondance des données sur la question, c'est sans doute sur ce point que les effets du SCOTERS sont les plus directement mesurables. Aussi, les objectifs du SCOTERS en matière de gestion économe de l'espace ont été largement atteints.
On peut résumer les résultats et les tendances à l'œuvre sur le territoire de la manière suivante :

- la production neuve de logements se fait majoritairement dans des secteurs déjà urbanisés, donc peu consommateurs d'espaces ;

- à l'échelle du SCOTERS la réduction de la consommation foncière observée sur la période précédente est confirmée, notamment par l'effet de quatre facteurs principaux :
  - La diminution de la consommation unitaire pour les logements neufs ;
  - La progression importante de la production de logements collectifs, structurellement moins consommatrice d'espace (avec néanmoins un retour de l'individuel qui se dessine depuis 2015 dans les villages et bassins de proximité) ;
  - Le renforcement de la construction dans la partie agglomérée de l'Eurométropole, structurellement plus dense que le reste du SCOTERS (bien au delà de l'objectif des 60% que s'était fixé le SCOTERS) ;
  - La part des mutations dans la production de logements reste stable sur le territoire de l'Eurométropole, mais diminue sur les autres intercommunalités ;

- sur la période 2012-2015, la part des extensions dans la production de nouveaux logements a été réduite de plus de la moitié. Les consommations foncières relatives à l'activité économique sont en dessous des maxima visés par le SCOTERS (les crises économiques ont contribuées à cette économie du foncier vertueuse sur le plan environnemental, mais plus discutable sur le plan économique) ;

- les objectifs de densité des opérations traitées par la commission compatibilité ont été atteints et sont par ailleurs largement dépassés concernant les permis de construire et ce, quel que soit le niveau dans l'armature urbaine.

On note donc une nette optimisation de la consommation foncière et ceci dans tous les niveaux de l'armature urbaine. Autant de facteurs qui témoignent du rôle encadrant du SCOTERS et ses effets en matière de réduction de la consommation foncière, alors même que l'objectif de production de logements a été atteint.

Bilan :
Les constats qui précèdent confirment les orientations du SCOTERS qui a été efficace pour encadrer l'optimisation de l'usage du foncier. L'effort doit néanmoins se

Extrait / comité syndical / SCOTERS / 17.05.2018

poursuivre d'autant plus que l'analyse observe, d'une part un retour de l'individuel à partir de 2015 dans les villages et bassins de proximité, et d'autre part une diminution de la part des mutations sur les territoires hors Eurométropole.
Le Syndicat mixte pourrait accompagner les communes et intercommunalités à travers l'élaboration de fiches pédagogiques autour des outils fonciers et/ou fiscaux favorisant la maîtrise foncière en renouvellement urbain, et l'organisation d'ateliers-débats sur ces questions (renforcement de la mise en œuvre).

Préserver le cadre de vie, la santé, les ressources et le bon fonctionnement écologique du territoire

Le projet environnemental est une composante du projet de territoire du SCOTERS qui vise plusieurs objectifs contribuant à préserver, développer et mettre en valeur les qualités du territoire.

Si la protection et la valorisation des espaces naturels de grande valeur environnementale sont désormais évidentes, d'autres objectifs traitent de la qualité paysagère, de la valorisation des activités agricoles, de la gestion du risque inondation, de la limitation des pollutions et de la préservation de la santé humaine.

La création d'un groupe de travail « environnement » a approfondi les thématiques et préparé les nouvelles dispositions du SCOTERS relevant de la modification n°4[1], dont les principales sont :

- la définition de corridors écologiques terrestres et aquatiques (marge de recul aux abords des cours d'eau) ;
- la définition de coupures d'urbanisation significatives à maintenir entre les parties urbanisées de communes voisines ;
- la définition de zones de refuges ;
- la prise en compte du végétal en milieu urbain ;
- l'interdiction des carrières et remblais dans des zones humides remarquables ;
- un complément de la carte des « espaces et sites naturels à préserver et à protéger ».

Les effets attendus du SCOTERS portent ainsi sur différents aspects :

[1] *Le SCOTERS avait déjà pris en compte lors de son élaboration des enjeux constituant aujourd'hui le cœur de la loi Grenelle 2, notamment concernant la préservation et la remise en état des continuités écologiques et la qualité de l'air. Afin de répondre aux dispositions du Grenelle de l'environnement, le SCOTERS a fait évoluer le contenu du volet environnemental lors de sa dernière modification n°4 en octobre 2016. Elle a permis de :*

- *mettre à jour l'état initial de l'environnement en complétant et actualisant les éléments de connaissance du territoire ;*
- *prendre en compte la nouvelle réglementation et les nouveaux documents qui s'imposent au SCoT tel que le SRCE ;*
- *compléter l'évaluation environnementale ;*
- préciser et compléter à la marge certaines orientations du DOO pour tenir compte à la fois des enjeux du territoire et des nouvelles exigences réglementaires.

Extrait / comité syndical / SCOTERS / 17.05.2018

- la sauvegarde de la ressource en eau potable et le maintien des fonctionnements écologiques des cours d'eau ;
- la sauvegarde de la diversité écologique et des paysages remarquables ;
- la préservation des espaces agricoles ;
- l'amélioration de la qualité du cadre de vie pour les habitants ;
- la réduction des risques naturels et technologiques pour les personnes et les biens.

Les travaux d'évaluation de l'application du SCOTERS sur la période 2012-2018 se sont intéressés à la fois à certaines évolutions du territoire (qualité d'eau de nappe phréatique, qualité des cours d'eau, maillage des équipements type déchetteries, qualité de l'air notamment) et aux actions plus directes du SCOTERS telles que l'urbanisation des zones sensibles pour le paysage, les coupures d'urbanisation et l'intégration du risque inondation et coulée de boues dans la localisation des zones d'extension.

Par ailleurs les travaux menés depuis 2015 sur les questions énergétiques confirment la vocation des documents d'urbanisme, dont le SCoT, à devenir des outils clés pour diminuer les besoins en énergie à l'échelle du territoire et faciliter les projets liés aux énergies renouvelables.
Il s'agit d'une problématique nouvelle pour le SCOTERS qui, si elle est encore peu traduite en termes d'orientations dans le DOO, s'est vue mise en œuvre par le développement de nouveaux outils (plateforme de transition énergétique des territoires) et un accompagnement des communes et intercommunalités à travers l'organisation par le Syndicat mixte d'ateliers d'acculturation, de journée de formation, de rencontres territoriales, de visites de sites de production et de réalisation de fiches outils et d'indicateurs par intercommunalités.

Bilan :
Enfin, l'analyse pointe des enjeux de solidarités territoriales en matière d'environnement (eau, déchets, risques, etc.) qui relèvent de la mise en œuvre du SCoT plus que d'une évolution de ses orientations. D'autre part, le changement climatique et les pratiques d'urbanisation tendent à augmenter les risques sur les biens et les personnes.

L'analyse montre ainsi que les orientations du SCOTERS, confirmées et précisées en 2016, demeurent valides et pertinentes. Il conviendra néanmoins de porter davantage attention à l'enjeu énergétique : la transition énergétique est un levier fort de développement, susceptible de se traduire par des orientations dans le DOO et un renforcement du travail d'accompagnement déjà en cours.

Extrait / comité syndical / SCOTERS / 17.05.2018

Conclusion

- L'analyse des résultats du SCOTERS montre une bonne appropriation de son projet de territoire. Le SCOTERS est connu et s'applique en bonne intelligence.

Ses partenariats avec les différents acteurs de l'urbanisme réglementaire, que ce soit l'Etat, le Département, l'Eurométropole ou les EPCI ont permis de forger une véritable doctrine d'application du SCOTERS.

Elle est portée au sein du Syndicat mixte par le Bureau qui formalise les avis du Syndicat mixte concernant les PLU et les projets d'aménagement.

La gouvernance en place est aujourd'hui suffisamment forte pour avoir permis l'analyse des résultats du document dans toute sa complexité.

Enfin, lors de l'évaluation, l'intérêt et la nécessité d'échanger et de mettre en cohérence les actions des collectivités ont été clairement soulignés. Le SCOTERS est ainsi conforté en tant qu'outil stratégique permettant de définir puis de développer un projet politique de territoire. Le volet mise en œuvre du SCOTERS gagnera ainsi à être encore développé.

- Plusieurs points mis en évidence lors de l'analyse des résultats du SCOTERS nécessitent la reprise du projet de territoire traduit par le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) :
  - introduction et traitement de sujets émergents (énergie, déchets, numérique, nouvelles mobilités, ...) ;
  - actualisation des projets structurants et besoins nouveaux ;
  - intégration des phénomènes de métropolisation, en matière d'ambitions et d'équilibres territoriaux, au regard notamment des nouvelles organisations territoriales : flux et offre de mobilité réinterrogés sur la base de logiques interterritoriales ;
  - ajustements de l'armature urbaine.

De plus, le bilan établi en matière de production de logements (aspects qualitatifs notamment) et d'objectifs chiffrés de consommation économe d'espace implique une reconsidération des orientations du SCOTERS. Les objectifs de densité gagneraient également à être intégrés au DOO.

Conformément à l'article L 143-29 du CU, ces deux points imposent une révision du SCOTERS.

- L'évaluation pointe enfin un certain nombre d'évolutions à prendre en considération :
  - nouveau périmètre et impact sur le fonctionnement du territoire (économie, mobilité), enjeux grande échelle liés au fonctionnement métropolitain du territoire ;
  - évolution des modes de vie, des nouvelles technologies et impact sur la mobilité et les besoins en équipements et services.

Extrait / comité syndical / SCOTERS / 17.05.2018

Vu l'article L.143-28 du code de l'urbanisme ;
Vu la délibération du Comité syndical du 1er juin 2006 approuvant le Schéma de Cohérence territoriale de la Région de Strasbourg ;
Vu la délibération du Comité syndical du 29 mai 2012 décidant du maintien du document tel qu'il a été approuvé le 1er juin 2006 ;
Vu l'analyse des résultats de l'application du SCOTERS réalisée par l'ADEUS et le Syndicat mixte pour le SCOTERS ;

Considérant que l'analyse des résultats de l'application du SCOTERS pour la période 2012-2018 confirme la nécessité de réajuster le projet de territoire au regard des évolutions à apporter au document ;

Considérant que cette analyse a été concertée et se trouve partagée avec les communes et les 4 intercommunalités membres ;

Considérant la proposition du Bureau du Syndicat mixte, qui a débattu le 8 février et le 3 mai 2018 sur les résultats intermédiaires de l'analyse des résultats du SCOTERS, de lancer la révision du SCOTERS

Considérant que les évolutions identifiées nécessitent une révision conformément à l'article L.143-29 du code de l'urbanisme

Le Comité syndical
sur proposition du Président
après en avoir délibéré,
à l'unanimité

PREND ACTE de l'analyse des résultats de l'application du SCOTERS,

DECIDE de réviser le SCOTERS approuvé le 1er juin 2006,

ENGAGE les travaux de préparation (identification des objectifs poursuivis, détermination des modalités de la concertation) de la délibération de prescription de la révision prévue aux articles L143-17 et L143-30 du code de l'urbanisme.

Certifié exécutoire compte tenu de :
La transmission à la Préfecture le 23 MAI 2018
La publication le 23 MAI 2018
Strasbourg, le 23 MAI 2018

Le Président
Robert HERRMANN

PREFECTURE DU BAS-RHIN
29 MAI 2018
Bureau du Contrôle de Légalité

Extrait / comité syndical / SCOTERS / 17.05.2018

scoters
syndicat
mixte

Monsieur le Président
du Syndicat Mixte
du Piémont des Vosges
38 rue du Maréchal Koenig
BP 88
67210 OBERNAI Cedex

Strasbourg, le 20 mars 2018

Objet : Réflexion sur les périmètres de SCoT – InterSCoT du 4 mai

Monsieur le Président, Cher collègue,

Les nombreuses rencontres de l'InterSCoT du Bas-Rhin depuis 2015 centrées sur la rédaction de notre contribution commune au SRADDET, nous ont permis de porter une vision partagée des enjeux de développement à l'échelle du Bas-Rhin. Nous avons ainsi affirmé collectivement le positionnement européen de notre territoire et reconnu la notion d'espace métropolitain. Ces échanges et cette vision commune à l'InterSCoT sont une réelle avancée qui doit se poursuivre et se renforcer.

Nos territoires font aujourd'hui face à des enjeux nouveaux qui se manifestent sur l'ensemble de nos territoires et ne peuvent plus être réfléchis uniquement à l'échelle d'un seul EPCI, voire d'un seul SCoT. Le phénomène de métropolisation à l'œuvre met en évidence des synergies à trouver entre la métropole et ses territoires voisins dans une logique de complémentarité. Au quotidien, ce sont toutes les questions de mobilité et de répartition spatiale des hommes et des activités qu'il faut reconsidérer. L'état des finances publiques comme la raréfaction du foncier disponible et non contraint imposent une réflexion stratégique commune, dans un contexte local de fortes densités qui fait la particularité et la plus-value de nos territoires. Les phénomènes de réciprocités obligent un travail interterritorial. Nos outils de SCoT et InterSCoT permettent d'envisager la définition de cette stratégie commune à l'échelle de l'espace métropolitain. C'est là tout l'enjeu que j'identifie.

Le SCOTERS est actuellement en phase d'évaluation. Les travaux en cours tendent vers une révision du document. Au-delà de la nécessité d'un ajustement technique du SCoT, le bureau du SCOTERS souhaite saisir cette occasion pour requestionner le projet de territoire et son articulation avec les territoires voisins.

SYNDICAT MIXTE POUR LE SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE DE LA RÉGION DE STRASBOURG
13 rue du 22 novembre
67000 Strasbourg
Tél. +33 (0)3 88 15 22 22
Fax +33 (0)3 88 15 22 23
www.scoters.org
syndicatmixte@scoters.org

Le SCOTERS est aujourd'hui limitrophe avec l'ensemble des SCoT du Bas-Rhin. Vos évolutions nous impactent directement et réciproquement, tant géographiquement, que dans le contenu de nos documents. Leur juxtaposition et la confrontation de leurs contenus génèrent aujourd'hui des phénomènes de concurrence allant à l'encontre de l'objet premier de mise en cohérence des politiques publiques et de coordination de stratégies locales des SCoT.

Par ailleurs, le contexte institutionnel nouveau ainsi que la hiérarchie des normes en cours appellent un questionnement de fond sur les outils territoriaux de projet et leurs échelles, en gardant bien à l'esprit que le projet politique demeure au cœur des enjeux.

Ainsi, je vous propose que ce sujet puisse être abordé et débattu lors de notre réunion InterSCoT fixée au 4 mai prochain.

Dans cette attente, je me tiens, ainsi que les membres du bureau du SCOTERS, à votre disposition pour en échanger et vous prie de croire, Monsieur le Président, cher Collègue, en l'expression de mes cordiales salutations.

Cordialement

Robert HERRMANN
Président

Destinataires :
- Présidents des SCoT du Bas-Rhin

Tableaux procédures modification/révision

Références aux pièces du SCoT	Références au document de bilan	Sujet d'évolution	Mesurer l'écart avec le SCOTERS
PADD p7 et 16	p8 et suivantes	Le périmètre du SCOTERS est-il pertinent suite au regroupements intercommunaux en date du 1er janvier 2017 ?	Le périmètre initial du SCOTERS a évolué à plusieurs reprises : rattachement de Gambsheim-Kilstett au SCoT de la BRN (modification No2) puis en 2017, la sortie de la CC de la Basse-Zorn et la CC de la région de Brumath (fusion avec la CA de Haguenau) vers le SCOTAN ainsi que la fusion de la CC de la Porte du Vignoble avec la CC des coteaux de la Mossig qui ont rejoint le SCoT de la Bruche-Mossig. Par ailleurs, indépendamment du nombre plus réduit de communes dans le SCOTERS, la création de nouveaux EPCI par fusion (CC du Canton d'Erstein, intégration de la CC des Chateaux dans l'Eurométropole de Strasbourg) implique de réinterroger les fondamentaux du projet de territoire initialement portés par le SCoT.
PADD p15, 17-18 DOO p27-28	p34 et suivantes	L'ambition métropolitaine est-elle toujours d'actualité en termes de projection de population et des besoins en logements induits ?	L'objectif des 4 000 logements annuels a été tenu et a permis, avec les autres orientations du SCOTERS, d'approcher le cap démographique fixé de 650 000 habitants à horizon 2016. On note en revanche de profonds changements de contexte à l'origine d'un taux annuel de variation de population moitié moindre que le dynamisme démographique escompté. La baisse de la taille des ménages, la répartition de la construction neuve différente des estimations du projet de territoire, ou bien encore le faible développement du logement social sur les territoires autres que l'Eurométropole supposent d'établir de nouvelles stratégies pour les décennies à venir.
PADD p16-19 DOO p5-9 et 33-37	p8, p10-12, p41	L'armature urbaine est-elle pertinente ?	Les évolutions des EPCI au 1er janvier 2017 (sorties de CC du SCOTERS et fusion de CC) remettent en cause les principes "distributifs" de l'armature initiale du SCoT visant à un développement cohérent et équilibré des bassins de vie (exemple : un bourg-centre par EPCI, répartition des ZAE intercommunales, etc.). Toutefois, sur le fond, le développement urbain en réseau porté par le SCOTERS a produit ses effets en matière d'aménagement et n'a pas été remis en cause par les élus, ni par les indicateurs qui témoignent d'un renforcement des polarités sans fragilisation des villages.
PADD p7, p19 DOO p36-37	p73 et suivantes	Le projet économique est-il toujours en phase avec les dynamiques économiques ?	Les indicateurs socio-économiques soulignent le rôle moteur de la métropole alsacienne et le dynamisme des territoires voisins qui contribuent très largement à son attractivité. Même si les leviers réels d'un SCoT sont limités en matière de développement économique, les indicateurs témoignent de son rôle encadrant en matière de renforcement des pôles d'emplois et d'aménagement des sites d'activités, moins consommateurs de foncier que dans les décennies précédentes. Le renforcement des EPCI en matière de développement économique réinterroge certaines zones d'activités fléchées comme stratégiques et non encore réalisées.
PADD p19 DOO p36-37	p87-88	La politique d'aménagement commercial est-elle adaptée à la recherche de cohérence d'ensemble du projet de territoire ?	Le bilan témoigne d'un développement commercial conforme aux orientations du SCOTERS. Les centralités se sont renforcées sans création de zones périphériques.

Impact sur le choix de la procédure	Perspectives et mise en œuvre
Si l'incidence de la sortie de la CC de Gambsheim-Kilstett se limitait à deux communes et a fait l'objet d'une modification, la sortie de 3 EPCI et les fusions au sein de certains EPCI implique de revoir en partie le projet de territoire établi dans le PADD. Les changements induits impactent le projet de territoire initial du SCoT et donc modifient les orientations du PADD, entraînant une révision du document (L143-29 code de l'urbanisme).	L'inter-territorialité sera un sujet clé pour l'évolution du projet de territoire du SCOTERS
Revoir les objectifs et les orientation du DOO en matière d'habitat implique une révision du SCoT (3ème alinéa du L143-29 code de l'urbanisme).	L'évolution de la répartition de la construction neuve depuis 2010 suppose de penser autrement les complémentarités entre les territoires du SCOTERS, en lien avec les territoires des SCoT et EPCI voisins. Penser la traduction de nouveaux objectifs d'habitat en tenant compte des 3 PLUi en cours de modification ou d'élaboration, et définir une stratégie d'habitat pour la nouvelle CC du canton d'Erstein, issue de la fusion de 3 EPCI.
Modifier l'armature du SCOTERS implique de redéfinir, au moins en partie, le projet de territoire inscrit au PADD ; et donc de procéder à une révision du document (L143-29)	L'armature urbaine du territoire correspond au cœur d'un territoire métropolitain dont les contours approchent ceux de l'ancienne région Alsace. Fondée sur la notion d'accessibilité au coeur de métropole depuis des corridors d'urbanisation structurés, sa fonctionnalité dépasse très largement le périmètre du SCOTERS et doit se concevoir en lien étroit avec l'ensemble des territoires d'un espace métropolitain élargi qui ne peut s'appréhender sous le seul angle d'une hiérarchisation de polarité. L'enjeu d'une nouvelle armature sera donc de combiner à la fois organisation des territoires du SCOTERS et la coopération entre les territoires, à une échelle bien plus large que le contour du SCoT.
La sortie de sites d'activités stratégiques, comme par exemple la plateforme de Brumath, suppose de modifier le projet de territoire inscrit au PADD ; et donc d'entrainer une révision du document.	La stratégie du SCoT "cœur" d'un territoire métropolitain bien plus large que le périmètre du SCOTERS suppose une élaboration prenant en compte des réflexions de niveau interSCoT, a minima. Elle devra également décliner les stratégies régionales à son échelle (SRDEII et SRADDET), sans occulter sa dimension transfrontalière.
Le SCOTERS s'est doté d'un diagnostic commercial complet lors de la réflexion sur son armature commerciale et sa traduction dans le DOO (modification No3), notamment en le dotant d'une carte d'armature commerciale. Une modification ou une révision permet de préciser les orientations ou en définir de nouvelles.	

Références aux pièces du SCoT	Références au document de bilan	Sujet d'évolution	Mesurer l'écart avec le SCOTERS
PADD p20-21 DOO p49 à 53	p56	Les projets d'infrastructures non réalisés restent-ils pertinents ?	Le bilan témoigne que nombre d'infrastructures ciblées ont été réalisées depuis l'approbation du SCOTERS. Celles qui ne l'ont pas été sont actuellement à l'étude à l'exception (notable) de la liaison Piémont-Lahr (mise en place d'un bus au départ d'Erstein).
PADD p16-21 et 25-28 DOO p5-11, 13-20,33-37, 40-42, 47	p60 et suivantes	Les orientations encadrant les politiques foncières ont-elles répondues aux objectifs de limitation de l'étalement urbain et d'optimisation du foncier utilisé ?	Les consommations foncières sont restées sous les seuils maximaux fixés par le SCOTERS. L'ensemble des indicateurs témoignent à la fois d'une réduction de cette consommation foncière en extension, ainsi qu'une optimisation du foncier utilisé, notamment pour créer des logements neufs. L'analyse rétrospective des dossiers instruits en commission compatibilité montre que les grandes opérations, d'échelle SCoT, ont respecté les orientations du SCOTERS
PADD p25 et suivantes DOO p13 et suivantes"	p93 et suivantes	La mise à jour de l'évaluation environnementale est-elle effective ?	Le SCOTERS a été grenellisé par voie de modification (modification No4, octobre 2016)
PADD p27 DOO p18, p25, p42	p93 et suivantes, p112	Les orientations du schéma contribuent-elles à la préservation et la remise en état des continuités écologiques et des espaces nécessaires au maintien de la biodiversité ?	Malgré l'absence de données récentes issues de la base d'occupation des sols permettant de mesurer l'évolution du territoire depuis 2012 (dernier millésime produit), le faisceau d'indicateurs de l'ADEUS tend à montrer que ces espaces, issus de la traduction du SRCE à l'échelle du SCOTERS, n'ont pas été impactés ou réduits.
PADD p20 DOO p18, p25, p42	p60 et suivantes	La préservation de l'outil agricole et la prise en compte de la dimension économique de l'agriculture sont-elles pertinentes ?	Absence d'indicateurs spécifiques à l'agriculture autres que les consommations foncières (qui impactent principalement les terres arables). L'ancienneté de la BDOCS (2012) n'a pas permis de mesurer la transformation d'espaces agricoles en espaces naturels et inversement.
PADD p31-32 DOO p9, p27,p29-32,p36,p43	p117 et suivantes	La réduction des gaz à effet de serre et l'amélioration des performances énergétiques sont-elles intégrées au schéma ?	Les indicateurs montrent que la qualité de l'air s'est améliorée mais que les pics de pollution demeurent. Concernant l'énergie, le SCOTERS a mis en œuvre des mesures d'accompagnement des collectivités et de sensibilisation des élus (territoire pilote de la plateforme de transition énergétique).
PADD p29 DOO p24 et p43	p103-104	Le risque d'inondation est-il efficacement pris en compte ?	Le bilan confirme que le SCOTERS a joué son rôle d'encadrement de l'urbanisation hors des zones inondables. Des zones constructibles perdurent dans ces espaces, dans certains documents locaux d'urbanisme (PLUi ou PLU en cours d'élaboration).
DOO p43	p105-106	Le risque de coulées boueuses est-il efficacement pris en compte ?	Comme en matière de zone inondable, le bilan constate que des zones à urbaniser demeurent dans certains documents locaux d'urbanisme (PLUi et PLU en cours d'évolution).
PADD p27 DOO p18-19	p115	Le schéma est-il pertinent pour contribuer à la préservation des zones humides ?	Le bilan confirme que le SCOTERS a joué son rôle d'encadrement de l'urbanisation afin de préserver les zones humides. La friche de Reichstett demeure une zone à enjeux.

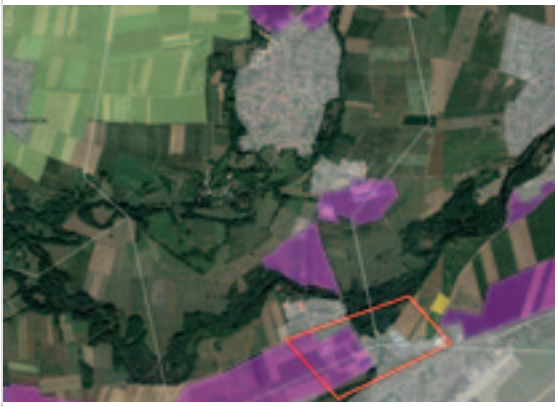
Impact sur le choix de la procédure	Perspectives et mise en œuvre
	La problématique de l'accessibilité dépasse très largement le périmètre du SCOTERS et doit être mise en débat avec l'interSCoT et décliner les politiques régionales (traduction des objectifs du SRADDET dans un rapport de compatibilité)
Suite aux lois ALUR et ENE, le SCOTERS a caractérisé sa consommation foncière sur un pas de temps de 6 ans. Modifier les objectifs fonciers, sur le plan quantitatif ou sur la durée, induit une révision du document (L148-29, 2ème alinéa du CU)	Le SCOTERS se limite, sur le plan règlementaire, à l'inscription d'enveloppes maximales à consommer en extension. Les mesures pour les décliner sont du ressort de la mise en œuvre mais pourraient, si c'est le choix des élus, être intégrées au DOO.
La modification d'un corridor écologique ou d'un espace nécessaire à la biodiversité, répertorié dans le SCoT entraîne une mise en révision en vertu du 2ème alinéa du L143-29 du code de l'urbanisme.	Accompagner les territoires à travers des dispositifs d'ingénierie type commission compatibilité, etc.
	Engager une réflexion visant à doter le SCOTERS de nouveaux indicateurs, autres que fonciers.
Le recours à la modification ou la révision permet de transformer des mesures de mise en œuvre en orientations règlementaires à destination des documents locaux d'urbanisme si les élus le souhaitent.	L'intégration d'orientations dans le DOO est possible, tout comme le renforcement de la mise en œuvre et de la pédagogie. Les deux pistes ne sont pas exclusives et dépendent de la stratégie que les élus souhaiteront adopter.
Le recours à la modification ou la révision permet de préciser et améliorer l'applicabilité du SDAGE.	Accompagner les territoires à travers des dispositifs d'ingénierie et engager des échanges avec d'autres acteurs (dont les SCoT voisins), à une échelle de bassin élargi.
La modification No4 (octobre 2016) a permis d'intégrer le risque de coulées d'eau boueuse. Une modification ou une révision permettent de préciser de nouvelles orientations ou/et de nouveaux périmètres de risque.	Accompagner les territoires à travers des dispositifs d'ingénierie et engager des échanges avec d'autres acteurs (dont les SCoT voisins), à une échelle de bassin élargi.
Le recours à la modification ou la révision permet de préciser et améliorer l'applicabilité des mesures du SDAGE	Accompagner les territoires à travers des dispositifs d'ingénierie et engager des échanges avec d'autres acteurs (dont les SCoT voisins), à une échelle de bassin élargi.

Autres exemples de zones de développement impactant les coupures de l'urbanisation

⊙ Les zones les plus sensibles mais déjà urbanisées

Il s'agit ici des zones déjà urbanisées pour lesquelles les corridors tampons n'ont pas été pris en compte.

- Zone d'activités de Hangenbieten (aéroport)



⊙ Les zones les plus sensibles non encore urbanisées

Il s'agit ici des zones urbanisables qui présentent un enjeu de préservation du corridor tampon. L'extension urbaine et le zonage des documents d'urbanisme peuvent encore être adaptés pour prendre en compte ces corridors.

- Zone d'activités Donnenheim-Wingersheim

- Zone d'activités et habitat de Reichstett

- Zone naturelle constructible de Quatzenheim

Risque de mitage du paysage

- Zone d'activités entre Lingolsheim-Ostwald abandonnée mais l'extension de la zone sportive peut bloquer complètement le corridor.

- Zone d'activités de Sermersheim et grande zone naturelle constructible de Kogenheim.

- Zones agricoles et naturelles constructibles entre Schaeffersheim et Erstein

⊙ Bonnes pratiques : les zones sensibles épargnées depuis les prescriptions du SCOTERS (modification n° 4).

- Zone agricole constructible entre Reichstett et Souffelweyersheim qui est devenue inconstructible.

Légende : les applats de couleur font référence à la légende de la carte figurant p77.

Autres exemples de zones de développement impactant les zones d'interêt écologique

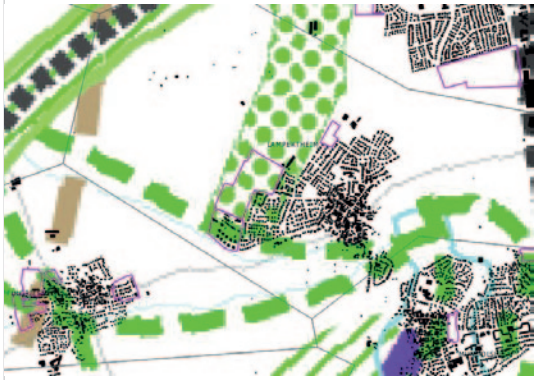
⊙ Des zones d'urbanisation future affectant encore des zones d'intérêt écologique

- Zone d'aménagement concerté de la Scierie en cours d'aménagement à Brumath Ouest et la IAU3 à l'est.

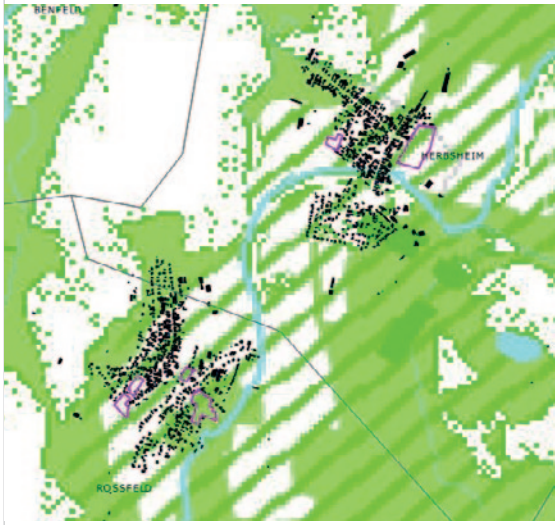
- Zone d'activités de l'ancienne raffinerie de Reichstett

- Zone d'activités ouest de Hochfelden et zone de l'Eckenthal

- Zone d'habitation récente des coteaux du Kolbsenbach et son extension projetée



- Zones de Rossfeld-Herbsheim dans le corridor de l'Ill



Documents utiles et références consultables

Travaux d'évaluation du SCOTERS – 2018

http://www.scoters.org/index.php/evaluation-document/evaluation-2018

- Enquête auprès des communes et EPCI (extrait)
- Rencontres intercommunales
- Groupes de travail thématiques :
  1. Accompagner les modes de vie
  2. Préserver et valoriser les ressources du territoire
  3. Conforter l'attractivité du SCOTERS

Décisions du bureau et du comité syndical

http://www.scoters.org/index.php/documents-administratifs-et-juridiques/avis

Outils pédagogiques et de suivi

Guide Pratique et fiches outils http://www.scoters.org/index.php/biblio-suivi-et-mise-en-oeuvre/creer-des-outils/35-guide-plu-operationnel-fiches

Fiches outils environnement (modification n°4) . . . . . http://www.scoters.org/index.php

Fiches foncier (par intercommunalités) . . . . . www.scoters.org

Fiches énergie (par intercommunalités et thématiques) . . . . . www.scoters.org

Ateliers énergie 2017 (TEPCV) . . . . . www.scoters.org

Documents d'urbanisme et de planification

SCOTERS . . . . . www.scoters.org

PLUi de l'Eurométropole . . . https://www.strasbourg.eu/plan-local-urbanisme-eurometropole-strasbourg

PLUi de la CC du Pays de la Zorn http://www.payszorn.com/plui,132262,fr.html

PLUi de la CC du Kochersberg . . . . . http://www.kochersberg.fr/La_Com_com/Urbanisme/Elaboration_du_PLU_intercommunal__PLUi

SDAGE http://www.eau-rhin-meuse.fr/documents-sources-et-de-communication-sdage-et-pdm-2016-2021

Démarches structurantes d'aménagement du territoire :

SRADDET Grand Est (en cours) . . . . . https://www.grandest.fr/politiques-publiques/sraddet

Contribution de l'InterSCoT au SRADDET Grand Est . . . . . www.scoters.org

Grenelle des mobilités :
Cette démarche s'organise de manière coordonnée avec les « Assises nationales de la mobilité », lancées par l'Etat, qui servent de base à l'élaboration de la Loi d'Orientation des Mobilités, en discussion à l'Assemblée Nationale au printemps 2018.

- http://www.adeus.org/productions/pour-un-grenelle-des-mobilites-ouvrons-le-debat
- https://www.grandest.fr/actualites/grenelle-des-mobilites
- https://www.assisesdelamobilite.gouv.fr/