



Recueil des Actes Administratifs
du Syndicat Mixte
du Schéma de Cohérence territoriale
de la région de Strasbourg (scoters)

Année 2018

DÉLIBÉRATIONS DU COMITÉ SYNDICAL	4
SÉANCE DU 17 MAI 2018	4
319 Approbation du procès-verbal du 15 décembre 2017	4
320 Compte administratif 2017	4
321 Compte de gestion 2017	5
322 Reprise de l'excédent de la section d'investissement en section de fonctionnement	5
323 Budget supplémentaire 2018	5
324 Évaluation : analyse des résultats de l'application du SCOTERS	6
325 Convention avec le Préfet du Bas-Rhin pour la transmission électronique des actes et documents budgétaires au représentant de l'État	23
326 CDG67 : Adhésion au groupement de commandes proposé par le CDG67 pour la reliure des registres	24
327 Mise en conformité RGPD – convention avec le CDG67	24
SÉANCE DU 11 OCTOBRE 2018	26
328 Approbation du procès-verbal du 17 mai 2018	26
329 Prescription de la révision du SCOTERS	26
330 Débat d'orientation budgétaire	30
331 Personnel : Fixation du tableau des effectifs au 01/11/2018	32
332 Personnel : recrutement d'un chargé de mission	33
333 Renouvellement de la convention de mise à disposition	34
334 Délégation du comité syndical au Bureau concernant les affaires de personnel	35
SÉANCE DU 13 DÉCEMBRE 2018	35
335 Approbation du procès-verbal du 11 octobre 2018	35
336 Convention ADEUS 2019	35
337 Budget primitif 2019	36
338 Contrat d'assurance des risques statutaires	37
339 Retrait de la commune de Ringeldorf de la CDC du Pays de la Zorn	38
DÉLIBÉRATIONS DU BUREAU	40
SÉANCE DU 3 MAI 2018	40
1-2018 Mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg / Lotissement à La Wantzenau	40
2-2018 Permis de construire rue Philippe Dollinger Ilot E à Strasbourg	44
3-2018 Modification simplifiée du POS d'Ittenheim	45
4-2018 Permis de construire ZAC Danube Lot C3-1 à Strasbourg	46
5-2018 Avis techniques rendus depuis janvier 2018	47
1. Modification n°1 du PLU de Wingersheim	48
2. Modification n°3 du PLU de Hoerd (commune hors territoire du SCOTERS)	50
3. Modification simplifiée n°1 du PLU de Melsheim	53
4. Permis d'aménager lotissement Schulzenfeld à Benfeld	54
5. Permis d'aménager à Niederhausbergen	56
6. Permis de construire 42 rue du Ban de la Roche à Strasbourg	58
7. Permis de construire extension du supermarché Leclerc rue Alphonse Adam à Strasbourg	59
8. Permis de construire allée Jacqueline Auriol à Strasbourg	60
SÉANCE DU 6 SEPTEMBRE 2018	62
6-2018 PLU arrêté de Boofzheim	62
7-2018 Permis d'aménager route de Strasbourg à la Wantzenau	66
8-2018 Permis d'aménager Lotissement d'activité Espace Économique Ouest à Ittenheim	68
9-2018 Permis d'aménager lotissement à Schnersheim	69
10-2018 Permis d'aménager « Porte des Romains » à Strasbourg	71
11-2018 Permis de construire LIDL rue des frères Eberts à la Meinau à Strasbourg	72
12-2018 Avis techniques rendus depuis mai 2018	73
1. Permis de construire rue Musau/Marquis à Strasbourg	73
2. PLU arrêté de Witternheim	75
3. Modification n°1 du PLU de Rossfeld	78
4. Modification n°3 du PLU de Hoerd	81

5.	Modification n°1 du PLU de Marlenheim-----	82
6.	Permis de construire rue Albert Camus à Oberhausbergen -----	84
7.	Permis de construire Hôtel des Postes avenue de la marseillaise à Strasbourg -----	86
SÉANCE DU 3 DÉCEMBRE 2018 -----		89
13-2018	PLU arrêté d'Hindisheim-----	89
14-2018	Règlement local de publicité de l'Eurométropole de Strasbourg-----	93
15-2018	PLU arrêté de Boofzheim – complément -----	94
16-2018	Modifications 1 et 2 du PLU de Marlenheim -----	95
17-2018	Révision n°1 du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg -----	96
18-2018	Permis d'aménager extension sud de la ZA Neuhard à Eschau -----	101
19-2018	Permis d'aménager Lotissement Les Vignes à Minversheim -----	103
20-2018	Personnel : Mise en place du temps partiel-----	104
ARRÊTÉS DU PRÉSIDENT-----		107
	Arrêté portant délégation de signature à Catherine ADNET VALERIO, directrice du syndicat mixte en date du 01/10/2018 -----	107
	Arrêté portant délégation de fonction à M. Jean-Marc Willer, 1 ^{er} vice-président en date du 11/10/2018----	109

DÉLIBÉRATIONS DU COMITÉ SYNDICAL

SÉANCE DU 17 MAI 2018

319 Approbation du procès-verbal du 15 décembre 2017

Le procès-verbal de la séance du 15 décembre 2017 est approuvé à l'unanimité.

320 Compte administratif 2017

Le comité syndical arrête les résultats du compte administratif 2017 comme suit :

Section de fonctionnement – Dépenses

Chapitres

011 Charges à caractère général	52 108,54 €
012 Charges de personnel et frais assimilés	150 296,34 €
65 Autres charges de gestion courante	150 000,00 €
67 Titres annulés (sur exercices antérieurs)	
68 Dotations aux amortissements	23 921,14 €
TOTAL	376 326,02 €

Section de fonctionnement – Recettes

Chapitres

74 Dotations, subventions et participations	413 075,00 €
77 Produits exceptionnels	4 677,76 €
TOTAL	417 752,76 €

Excédent de fonctionnement 2017	+ 41 426,74 €
Résultat reporté	+ 119 988,29 €
Résultat de fonctionnement cumulé	+ 161 415,03 €

Section d'investissement – Dépenses

Chapitres

20 Immobilisations incorporelles	7 375,95 €
21 Immobilisations corporelles	0,00 €
TOTAL	7 375,95 €

Section d'investissement – Recettes

Chapitres

10 Dotations, fonds divers et réserves	2 254,58 €
28 Amortissements des immobilisations	23 921,14 €
TOTAL	26 175,72 €

Excédent d'investissement 2017	+ 18 799,77 €
Résultat reporté	+ 250 466,33 €
Résultat d'investissement cumulé	+ 269 266,10 €

Le comité syndical,
Après en avoir délibéré,
Approuve à l'unanimité le compte administratif 2017.

321 Compte de gestion 2017

Le comité syndical,
Après en avoir délibéré,
Adopte à l'unanimité le compte de gestion 2017 dont les écritures sont conformes à celles du compte administratif pour le même exercice.

322 Reprise de l'excédent de la section d'investissement en section de fonctionnement

Considérant que le syndicat mixte a abondé le compte 1068 en 2012 pour un montant de 48 404,01 € et en 2013 pour un montant de 30 000 €, soit sur 2 exercices consécutifs et qu'il remplit dès lors les conditions pour effectuer une reprise dans la limite du montant cumulé des deux dotations, soit 78 404,01 €

Considérant le résultat excédentaire constaté en section d'investissement de 269 266,10 € résultant de reports cumulés de cette section

Le Président propose :

- de reprendre une partie de l'excédent de la section d'investissement en section de fonctionnement pour un montant de 78 404,01 €
- d'inscrire les crédits au budget supplémentaire 2018 du syndicat mixte comme suit
 - Recette à l'article 7785
 - Dépense à l'article 1068

Le comité syndical,
Après en avoir délibéré,
Adopte à l'unanimité la présente délibération

323 Budget supplémentaire 2018

Le budget supplémentaire 2018 se présente comme le report du compte administratif 2017 sur le budget 2018 du syndicat mixte pour le SCOTERS.

Le compte administratif 2017 fait apparaître les résultats cumulés suivants :

Section de fonctionnement	excédent	+ 161 415,03 €
---------------------------	----------	----------------

Section d'investissement excédent + 269 266,10 €

Le Président propose d'arrêter, par chapitre, le budget supplémentaire pour l'exercice 2018 du syndicat mixte aux sommes suivantes :

En section de fonctionnement pour un montant de 239 819,04 € :

Dépenses par chapitre

011 Charges à caractère général	76 919,04 €
012 charges de personnel	50 000,00 €
65 Autres charges de gestion courante	95 000,00 €
022 Dépenses imprévues de fonctionnement	17 900,00 €

Recettes par chapitre

002 Excédent de fonctionnement reporté	161 415,03 €
7785 Excédent d'investissement transféré au compte de résultat	78 404,01 €

En section d'investissement pour un montant de 269 266,10 € :

Dépenses par chapitre

20 Immobilisations incorporelles	163 562,09 €
21 Immobilisations corporelles	13 000,00 €
020 Dépenses imprévues	14 300,00 €
1068 Excédent de fonctionnement capitalisé	78 404,01 €

Recettes par chapitre

001 Excédent d'investissement	269 266,10 €
-------------------------------	--------------

Le comité syndical,
Après en avoir délibéré,
Adopte à l'unanimité la présente délibération

324 Évaluation : 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 1^{er} 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 compléteront 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.

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 : État, 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 « Économie 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, État, 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 ;
- 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'Écologie 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.

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.

Évaluer, anticiper

- Afin de pouvoir 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.

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 questionner 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 la Zorn 29/01/2018

CdC du Kochersberg 15/02/2018

EMS réunion des maires 23/02/2018

Elles ont réuni près de 130 participants.

- **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.

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.

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.

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 $\frac{3}{4}$ 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 $\frac{3}{4}$ 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 $\frac{3}{4}$ 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 :

- **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 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 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 ;
- 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 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 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 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 1^{ère} 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 2^{ème} 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 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 3^{ème} 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 :

- 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.

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 :
 - o La diminution de la consommation unitaire pour les logements neufs ;
 - o 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) ;
 - o 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) ;
 - o 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 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°4¹, dont les principales sont :

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 ;

- 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 :

- 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

-
- 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.

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 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.

Vu l'article L.143-28 du code de l'urbanisme ;

Vu la délibération du Comité syndical du 1^{er} 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 1^{er} 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,

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 1^{er} 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.

325 Convention avec le Préfet du Bas-Rhin pour la transmission électronique des actes et documents budgétaires au représentant de l'État

Le Président propose

- de s'engager dans la télétransmission des actes administratifs et budgétaires au contrôle de légalité,
- d'autoriser le Président à signer un contrat ou une convention de souscription entre le syndicat mixte et Docapost Fast
- d'autoriser le Président à signer le contrat de souscription entre la collectivité et un prestataire de service pour la délivrance de certificats électroniques,
- d'autoriser le Président à signer la convention de mise en œuvre de la télétransmission des actes soumis au contrôle de légalité avec la préfecture du Bas-Rhin.

Le comité syndical,

Après en avoir délibéré,

Adopte à l'unanimité la présente délibération

326 CDG67 : Adhésion au groupement de commandes proposé par le CDG67 pour la reliure des registres

En vue de simplifier les démarches et de garantir des prestations de qualité, à des coûts adaptés, le Centre de gestion de la fonction publique territoriale du Bas-Rhin a décidé de constituer un groupement de commandes pour la réalisation de reliures cousues des registres.

La convention constitutive du groupement de commandes prévoit les rôles et responsabilités du coordonnateur et des membres du groupement. Le Centre de gestion, en tant que coordonnateur du groupement, a pour mission la préparation et la passation du marché public ; la commission d'appel d'offres compétente est celle du Centre de gestion.

Les prix appliqués seront fixés dans le marché de services. La convention constitutive du groupement prévoit également que les frais liés à l'établissement du dossier de consultation, à la procédure de désignation du titulaire du marché et les autres frais éventuels de fonctionnement liés à la passation et au suivi de l'exécution du marché sont supportés forfaitairement par chaque membre du groupement. Une demande de remboursement sera adressée aux membres du groupement par le coordonnateur.

Considérant l'intérêt pour la collectivité d'adhérer à ce groupement de commandes,

Le Président propose de :

- décider d'adhérer au groupement de commandes pour la reliure des registres d'actes administratifs et de l'état civil ;
- approuver la convention constitutive du groupement de commandes désignant le Centre de gestion de la Fonction Publique Territoriale du Bas-Rhin coordonnateur du groupement et l'habilitant à signer, notifier et exécuter les marchés selon les modalités fixées dans cette convention ;
- autoriser le Président à signer le bulletin d'adhésion au groupement de commandes ainsi qu'à prendre toutes les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Le comité syndical,

Après en avoir délibéré,

Adopte à l'unanimité la présente délibération

327 Mise en conformité RGPD – convention avec le CDG67

Monsieur le Président expose le point :

Vu la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires ;

Vu la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale ;

Vu la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés;

Vu le décret n° 2005-1309 du 20 octobre 2005 pris pour l'application de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, modifiée par la loi n° 2004-801 du 6 août 2004 ;

Vu le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016, entrant en application le 25 mai 2018 (dit Règlement Général sur la Protection des données, soit « RGPD ») ;

Vu la délibération du conseil d'administration du Centre de Gestion du Bas-Rhin n°04/2018 du 4 avril 2018: Organisation de la mutualisation de la mission relative au Délégué à la Protection des Données.

Le règlement européen 2016/679 dit « RGPD » entre en vigueur le 25 mai 2018. Il apporte de nombreuses modifications en matière de sécurité des données à caractère personnel et rend **obligatoire** leur application. En effet, le non-respect de ces nouvelles obligations entraîne des **sanctions lourdes** (amendes administratives pouvant aller jusqu'à 20 000 000€), conformément aux articles 83 et 84 du RGPD.

Au regard du volume important de ces nouvelles obligations légales imposées et de l'inadéquation potentielle entre les moyens dont la collectivité dispose et lesdites obligations de mise en conformité, la mutualisation de cette mission avec le CDG67 présente un intérêt pour la collectivité favorisant le respect de la réglementation à mettre en oeuvre.

Le CDG67 propose, en conséquence, des ressources mutualisées ainsi que la mise à disposition de son Délégué à la Protection des Données (DPD). Il peut donc accéder à la demande d'accompagnement de la collectivité désireuse d'accomplir ces formalités obligatoires.

La convention du CDG67 a pour objet la mise à disposition de moyens humains et matériels au profit de la collectivité cosignataire. Elle a pour finalité la maîtrise des risques liés au traitement des données personnelles, risques autant juridiques et financiers pour la collectivité et les sous-traitants, que risque de préjudice moral pour les individus.

Il s'agit de confier au CDG67 une mission d'accompagnement dans la mise en conformité des traitements à la loi Informatique et libertés n° 78-17 du 6 janvier 1978 et au RGPD.

Cette mission comprend les cinq étapes suivantes, dans lesquelles le DPD mis à disposition de la collectivité réalise les opérations suivantes :

1. Documentation et information
 - o fourniture à la collectivité d'un accès à une base documentaire comprenant toutes les informations utiles à la compréhension des obligations mises en place par le RGPD et leurs enjeux ;
 - o organisation des réunions d'informations auxquelles seront invités les représentants de la collectivité ;
2. Questionnaire d'audit et diagnostic
 - o fourniture à la collectivité d'un questionnaire qu'elle aura à remplir visant à identifier ses traitements de données à caractère personnel actuellement en place ou à venir, ainsi que diverses informations précises et indispensables au bon fonctionnement de la mission ;
 - o mise à disposition de la collectivité du registre des traitements selon les modèles officiels requis par le RGPD et créé à partir des informations du questionnaire ;
 - o communication des conseils et des préconisations relatifs à la mise en conformité des traitements listés ;
3. Etude d'impact et mise en conformité des procédures
 - o réalisation d'une étude d'impact sur les données à caractère personnel provenant des traitements utilisés par la collectivité ;
 - o production d'une analyse des risques incluant leur cotation selon plusieurs critères / ainsi que des propositions de solutions pour limiter ces risques ;
 - o fourniture des modèles de procédures en adéquation avec les normes RGPD (contrat type avec les sous-traitants, procédure en cas de violation de données personnelles...) ;
4. Plan d'action
 - o établissement un plan d'action synthétisant et priorisant les actions proposées ;
5. Bilan annuel

- o production chaque année d'un bilan relatif à l'évolution de la mise en conformité ;

Les obligations réciproques figurent dans la convention proposée par le CDG67

La convention proposée court à dater de sa signature jusqu'au 31 décembre 2021, reconductible tous les ans par tacite reconduction.

Les tarifs des prestations assurées par le CDG67 sont les suivants : 600 € par jour, 300 € par demi-journée et 100 € par heure

- 1) documentation / information ;
- 2) questionnaire d'audit et de diagnostic et établissement du registre des traitements / requêtes ;
- 3) étude d'impact et mise en conformité des procédures ;
- 4) établissement du plan d'actions de la collectivité et bilans annuels.

Il est proposé au Comité syndical d'autoriser le Président à signer la convention avec le CDG67, la lettre de mission du DPO, et tous actes y afférent.

Le comité syndical,

Après en avoir délibéré,

Adopte par 25 voix pour, 1 abstention la présente délibération

SÉANCE DU 11 OCTOBRE 2018

328 Approbation du procès-verbal du 17 mai 2018

Le procès-verbal de la séance du 17 mai 2018 est approuvé à l'unanimité.

329 Prescription de la révision du SCOTERS

L'article L.143-28 du code de l'urbanisme dispose que :

« Six ans au plus après la délibération portant approbation du schéma de cohérence territoriale, la dernière délibération portant révision complète de ce schéma, ou la 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. »

Aux termes de l'article L. 143-29 du même code, le schéma de cohérence territoriale (SCoT) fait l'objet d'une révision lorsque l'établissement public prévu à l'article L. 143-16 envisage des changements portant sur :

1. Les orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables ;

2. Les dispositions du document d'orientation et d'objectifs prises en application des articles L. 141-6 et L. 141-10 relatives à :
 - la fixation, par secteur géographique, des objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain ;
 - la protection des espaces et sites naturels, agricoles, forestiers et des espaces nécessaires au maintien de la biodiversité et à la préservation ou remise en bon état des continuités écologiques
3. Les dispositions du document d'orientation et d'objectifs relatives à la politique de l'habitat prises en application du 1° de l'article L. 141-12 ayant pour effet de diminuer l'objectif global concernant l'offre de nouveaux logements.

En vertu des articles L.143-30 et L.143-17 du code de l'urbanisme, la délibération prescrivant la révision du SCoT précise les objectifs poursuivis ainsi que les modalités de concertation.

I. Contexte de la révision n°1 du SCOTERS

1. Le schéma de cohérence territoriale de la Région de Strasbourg (SCOTERS) a été approuvé par délibération du Comité Syndical du 1^{er} juin 2006.

Depuis son adoption, le SCOTERS a fait l'objet de quatre modifications, la dernière date du 21 octobre 2016.

2. Au 1^{er} janvier 2017, le territoire du SCOTERS a évolué de manière significative, notamment sous l'impact de la réforme territoriale conduite par la loi portant Nouvelle Organisation de la République du 07 août 2015, dite loi NOTRe :

- Application du schéma de coopération intercommunale (SDCI) arrêté le 30 mars 2016 ayant entraîné des fusions intercommunales :
 - o Fusions internes sans impact sur le périmètre du SCOTERS :
 - A 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
 - o Fusions avec impact sur le périmètre du SCOTERS :
 - Au nord : la communauté de communes de la région de Brumath a rejoint le SCoT de l'Alsace du Nord, suite à sa fusion avec la communauté d'agglomération de Haguenau ;
 - A l'ouest : la communauté de communes de la Porte du Vignoble a rejoint le SCoT de la Bruche, suite à sa fusion avec la communauté de communes des Coteaux de la Mossig.
- Départ volontaire de la communauté de communes de la Basse Zorn vers le syndicat mixte du SCoT de l'Alsace du Nord (SCOTAN), avec effet au 1 juillet 2017.

3. Par délibération du 17 mai 2018, annexée à la présente délibération, le comité syndical du SCOTERS a :
- pris acte de la seconde analyse des résultats de l'application du SCOTERS pour la période 2012-2018 ;
 - décidé de réviser le SCOTERS approuvé le 1er juin 2006 ;
 - engagé les travaux de préparation de la délibération portant prescription de la révision du SCOTERS prévue aux articles L143-17 et L143-30 du code de l'urbanisme.

II. Objectifs poursuivis pour la révision du SCOTERS

La révision du SCOTERS est justifiée et motivée par la poursuite des objectifs suivants :

- Définir le modèle de développement du nouveau territoire du SCOTERS, par l'affirmation d'une logique de fonctionnement métropolitain et dans le respect des principes d'organisation territoriale et d'équilibre énoncés à l'article L. 101-2 du code de l'urbanisme :
 - articuler la métropole (Eurométropole de Strasbourg) avec les autres territoires constitutifs du SCOTERS ;
 - affirmer le positionnement du territoire au sein de la Région Grand Est, en complémentarité avec les SCoT voisins.
- Faire évoluer le projet et les orientations du SCOTERS en tenant compte des conclusions de l'analyse des résultats d'application du SCOTERS, telles qu'énoncées dans la délibération du comité syndical du 17 mai 2018, annexée à la présente délibération.
- Intégrer les évolutions législatives, réglementaires et territoriales applicables au SCoT :
 - Adapter les nouveaux contenus du rapport de présentation, du projet d'aménagement et de développement durables et du document d'orientation et d'objectifs ;
 - Mettre en compatibilité et prendre en compte les plans, programmes et schémas tels que prévus par le code de l'urbanisme et intervenus depuis l'approbation de la dernière modification du SCOTERS (SRADDET de la Région Grand Est, etc.) ;
 - Intégrer les projets des PLUi approuvés et en cours sur le territoire.

III. Modalités de la concertation

Selon l'article 103-2 du code de l'urbanisme, les modalités de la concertation permettent, pendant une durée suffisante et selon des moyens adaptés au regard de l'importance et des caractéristiques du projet, au public d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives ou réglementaires applicables et de formuler des observations et propositions qui sont enregistrées et conservées par l'autorité compétente.

L'objectif est de s'assurer que l'association du public se déroule suffisamment en amont du processus décisionnel afin de permettre une bonne information de la population et de recueillir ses observations avant que le projet ne soit arrêté dans sa nature et ses options essentielles.

Il conviendra donc :

- D'une part, d'assurer une information de l'ensemble des personnes concernées, en particulier quant aux réflexions et études aux différentes étapes de la procédure ;

- D'autre part, d'offrir la possibilité à l'ensemble de ces personnes de s'exprimer et d'échanger tout au long de la procédure sur le projet de révision du schéma de cohérence territoriale.

Dans ce cadre, la concertation qui sera mise en œuvre pour la révision du SCoT de la Région de Strasbourg jusqu'à ce que le projet soit arrêté et mis à enquête publique, se déroulera selon les modalités suivantes :

- Au titre de l'information du public :
 - Communication sur le site Internet du SCOTERS, avec mise en ligne de l'ensemble des informations relatives à la révision ;
 - Mise à disposition des documents d'information relatifs à la révision au siège du syndicat mixte, actualisé au fur et à mesure de l'avancement des travaux ;
- Au titre de la participation du public :
 - Recueil des observations et contributions du public au moyen de registres disponibles dans les locaux du syndicat mixte pour le SCOTERS ainsi qu'aux sièges des EPCI membres, aux heures habituelles d'ouverture des bureaux ;
 - Recueil des observations et contributions du public par messagerie électronique, à l'adresse suivante : syndicatmixte@scoters.org ;
 - Organisation de réunions publiques aux différentes étapes de la révision, sur le territoire du SCOTERS.

Vu le code de l'urbanisme et notamment ses articles L.143-29 et L.143-30 ;

Vu la délibération du Comité syndical du 1^{er} 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 1^{er} juin 2006 ;

Vu l'analyse des résultats de l'application du SCOTERS réalisée par l'ADEUS et le Syndicat mixte pour le SCOTERS ;

Vu la délibération du Comité syndical du 17 mai 2018 prenant acte de l'analyse des résultats d'application du SCOTERS et décidant du principe de révision du SCOTERS approuvé le 1^{er} juin 2006 ;

Considérant les enjeux du territoire mis en lumière à la suite de l'analyse des résultats de l'application du SCoT en vigueur, les évolutions législatives et réglementaires applicables au SCoT, ainsi que les modifications apportées au périmètre du SCOTERS ;

Considérant la proposition du Bureau du Syndicat mixte, qui a débattu le 1^{er} octobre 2018 sur les objectifs et modalités de la concertation prévus pour la révision du SCOTERS

Le Comité syndical, sur proposition du Président

DECIDE de prescrire la révision du SCOTERS approuvé le 1^{er} juin 2006 ;

FIXE les objectifs poursuivis pour la révision du SCOTERS, tels qu'énoncés ci-dessus ;

APPROUVE les modalités de concertation exposées ci-dessus ;

AUTORISE le Président à solliciter toutes les subventions et aides financières mobilisables pour la réalisation des travaux nécessaires à la révision du SCOTERS ;

DIT que les crédits destinés au financement des dépenses afférentes à la révision du SCoT seront inscrits au budget ;

AUTORISE le Président à accomplir et signer toutes les pièces nécessaires à l'exécution de la présente délibération ;

CHARGE le Président de mettre en œuvre la présente délibération.

Le comité syndical,

Après en avoir délibéré,

Adopte à l'unanimité la présente délibération

330 Débat d'orientation budgétaire

Concernant le programme de travail réalisé en régie par le syndicat mixte en 2019, les grands axes sont les suivants :

- **Révision du SCOTERS :**
 - Co-construction du diagnostic et ébauche de PADD ;
 - Animation de terrain auprès des élus du territoire et des partenaires ;
 - Mise en place d'actions de sensibilisation, formation, accompagnement des communes notamment suite aux travaux sur l'énergie (ateliers territoriaux, outils pédagogiques et visites de terrain), et en lien avec les champs de la révision (logistique, approvisionnement énergétique, habitat/mode de vie/précarité/consommation) ;
 - Mise en place et animation de la concertation, travail partenarial ;
 - Développement d'outils de communication : site Internet du SCOTERS, lettre d'information « territoires du SCOTERS ».
- **Compatibilité et accompagnement des projets :**
 - Préparation des avis techniques en matière de compatibilité, CDAC etc. ;
 - Accompagnement des communes et intercommunalités lors de l'élaboration ou l'évolution de leur document d'urbanisme local et de leurs opérations d'aménagement ;
 - Mise en compatibilité du SCOTERS avec des projets structurants le nécessitant.
- **Démarches supra :**
 - Poursuite du travail en InterSCoT ;
 - Implication dans le cadre du SRADDET ;
 - Rôle de référent territorial de la Fédération Nationale des SCoT (Grand Est – Bourgogne/Franche-Comté) ;
 - Participation aux démarches supra SCoT (eau, environnement, énergie, foncier, mobilités,...).

Proposition d'orientation budgétaire

Les statuts du syndicat mixte pour le SCOTERS (article 9), adopté en juillet 2017, fixent la répartition suivante pour les contributions financières des membres :

- 80% pour l'Eurométropole de Strasbourg ;
- 20% pour les autres membres au prorata de leur population.

En 2019, il est proposé d'ajuster à la population Insee 2015, et d'augmenter à hauteur du taux de l'inflation 2017 (soit 1%) le niveau global des contributions des EPCI membres.

Le total des contributions serait alors de 337 542 €, soit + 3 388 €, répartis de la façon suivante : 80 % pour l'Eurométropole de Strasbourg, soit 270 034 €, et 20 % pour les 3 autres EPCI membres, soit 67 508 €

	Population 2014	Pour mémoire participation 2018	Population 2015	Participation 2019
Eurométropole de Strasbourg	477 655	267 324 €	487 299	270 034 €
CC du Canton d'Erstein	47 472	36 010 €	47 763	36 410 €
CC du Pays de la Zorn	15 875	12 042 €	16 002	12 198 €
CC du Kochersberg	24 755	18 778 €	24 793	18 900 €

Au niveau des recettes : le SCOTERS bénéficiera pour la révision du concours de l'Etat (DGD), dont une première tranche à hauteur de 20 000 € au lancement de la révision.

La contribution à l'ADEUS sera de l'ordre de 150 000 € pour 2019 dont 75 000 € seront inscrits au budget primitif en fonctionnement. Après le vote du compte administratif et la reprise des résultats comptables, le solde (75 000 €) sera inscrit au budget supplémentaire en investissement.

Les charges de gestion courante : Les phases 2 et 3 de l'étude sur les friches sont inscrites en fonctionnement pour un montant de 40 000 € au BP (le solde de 20 540 € sera inscrit au BS). Cette étude est financée à 80 % dans le cadre de TEPCV soit 48 800 €.

Les charges de personnel seront en augmentation, du fait du recrutement d'un agent à compter du 1^{er} décembre 2018, afin d'accompagner la révision du SCOTERS. Une dépense de 187 342 € sera budgétée au BP. Cette somme sera abondée après le vote du compte administratif au budget supplémentaire 2019 pour un montant de 75 000 €.

La dotation aux amortissements pour l'année 2019 est de 35 000 €.

L'amortissement comptable d'un investissement est l'étalement de son coût sur sa durée d'utilisation. Il permet de constater, la dépréciation d'un bien en raison de son usure, du temps ou de l'évolution technique et de dégager les sommes nécessaires pour le renouvellement des éléments d'actif amortis.

L'amortissement des dépenses est une opération d'ordre, inscrite en dépenses dans la section de fonctionnement et en recettes dans la section d'investissement du Budget.

Durées d'amortissements

Les durées d'amortissement, par bien ou par catégorie conformément à l'instruction M14 sont fixées par délibération du comité syndical. Les durées en vigueur pour le budget du syndicat mixte sont les suivantes :

Pour les immobilisations incorporelles

- Logiciels bureautiques 2 ans
- Autres applicatifs informatiques 5 ans
- Frais relatifs aux documents d'urbanisme visés à l'article L121-7 du code de l'urbanisme 10 ans
- Frais d'études autres 5 ans

Pour les immobilisations corporelles

- Voiture 5 ans
- Mobilier 10 ans
- Matériel de bureau électrique ou électronique 5 ans
- Matériel informatique 2 ans

Les immobilisations d'une valeur unitaire inférieure ou égale à 750 €, quelle que soit leur nature, s'amortissent en un an.

Les principaux postes, en dépenses et en recettes, de la proposition budgétaire pour l'exercice 2019, sont récapitulés dans le tableau ci-dessous :

	Projet de DOB 2019
DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT	
Coût du personnel	187 342 €
Gestion courante et autres charges	108 000 €
Études ADEUS et autres charges de gestion courantes	75 000 €
Charges exceptionnelles	1 000 €
Dotations aux amortissements	35 000 €
TOTAL	406 342 €
DÉPENSES D'INVESTISSEMENT	
Actions de mise en œuvre du SCOTERS, études et licences	29 820 €
Matériel et mobilier	5 000 €
TOTAL	35 820 €
RECETTES DE FONCTIONNEMENT	
Participation des membres (<i>Eurométropole pour 80% et ComCom pour 20%</i>)	337 542 €
Etat (dans le cadre de TEPCV) + DGD	68 800 €
TOTAL	406 342 €
RECETTES D'INVESTISSEMENT	
Amortissements	35 000 €
FCTVA	820 €
TOTAL	35 820 €
DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT	406 342 €
DÉPENSES D'INVESTISSEMENT	35 820 €
TOTAL DEPENSES	442 162 €
RECETTES DE FONCTIONNEMENT	406 342 €
RECETTES D'INVESTISSEMENT	35 820 €
TOTAL RECETTES	442 162 €

L'article L.2312-1 du Code Général des Collectivités Territoriales prévoit que les communes et les établissements publics de 3 500 habitants et plus doivent organiser un débat d'orientation budgétaire dans un délai de deux mois avant le vote du budget primitif.

Vu le rapport présenté par le Président à l'appui du débat d'orientation budgétaire de l'exercice 2019 ;

Le comité syndical constate avoir débattu des orientations budgétaires pour l'année 2019.

331 Personnel : Fixation du tableau des effectifs au 01/11/2018

Le Comité syndical, sur proposition du Président décide d'ouvrir à compter du 1^{er} novembre 2018 le poste de directeur, à temps complet, au cadre d'emploi des ingénieurs en chef, dans les conditions suivantes :

Poste	Directeur
Nombre d'heures	35 h
Cadre d'emploi	Ingénieurs en chef
Grade	Ingénieur en chef

DECIDE d'ouvrir à compter du 1^{er} novembre 2018 le poste d'assistante administrative et comptable, à temps complet, au grade de rédacteur territorial principal 1^{ère} classe, dans les conditions suivantes :

Poste	Assistante administrative et comptable
Nombre d'heures	35 h
Cadre d'emploi	Rédacteur
Grade	Rédacteur principal 1 ^{ère} classe

Et dit que les crédits nécessaires sont prévus au chapitre 012 du budget primitif 2018

Le tableau des effectifs est ainsi modifié à compter du 1^{er} novembre 2018.

Le comité syndical,
Après en avoir délibéré,
Adopte à l'unanimité la présente délibération

332 Personnel : recrutement d'un chargé de mission

Le Président rappelle à l'assemblée :

Conformément à l'article 34 de la loi n°84-53 du 26 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la Fonction Publique Territoriale, les emplois de chaque collectivité ou établissement sont créés par l'organe délibérant de la collectivité ou de l'établissement.

Il appartient donc au comité syndical de fixer l'effectif des emplois à temps complet et non complet nécessaires au fonctionnement des services, même lorsqu'il s'agit de modifier le tableau des emplois pour permettre des avancements de grade. En cas de suppression d'emploi, la décision est soumise à l'avis préalable du Comité Technique compétent.

La délibération portant création d'un emploi permanent doit préciser :

- le grade ou, le cas échéant, les grades correspondant à l'emploi créé,
- la catégorie hiérarchique dont l'emploi relève,
- pour un emploi permanent à temps non complet, la durée hebdomadaire de service afférente à l'emploi en fraction de temps complet exprimée en heures (35/ 35^{èmes}).

En cas de recherche infructueuse de candidats statutaires, les collectivités peuvent recruter, en application de l'article 3-2 de la loi du 26 janvier 1984 précitée, un agent contractuel de droit public pour faire face à une vacance temporaire d'emploi dans l'attente du recrutement d'un fonctionnaire. Le contrat est alors conclu pour une durée déterminée d'une durée d'un an. Il pourra être prolongé, dans la limite d'une durée totale de deux ans, lorsque la procédure de recrutement d'un fonctionnaire n'aura pu aboutir au terme de la première année.

Considérant que les besoins du service nécessitent la création d'un emploi permanent de chargé de mission ;

Le Président propose à l'assemblée :

- la création d'un emploi permanent de chargé de mission à temps complet, à raison de 35/35^{èmes},

- à ce titre, cet emploi sera occupé par un fonctionnaire appartenant au cadre d'emplois des ingénieurs territoriaux ou attachés territoriaux au(x) grade(s) d'ingénieur, d'ingénieur principal, d'attaché, d'attaché principal relevant de la catégorie hiérarchique A,
- l'agent affecté à cet emploi sera chargé des fonctions suivantes :
 - Assister la directrice dans l'ensemble de ses fonctions
 - Accompagner et participer à la coordination des travaux de révision du SCOTERS
 - Participer à la préparation et à l'animation des réunions du syndicat mixte
 - Participer à l'animation du réseau des acteurs locaux (communes/EPCI, partenaires, etc.) : concertation, accompagnement, relais d'information, etc.
 - Participer au développement d'outils et actions de communication (site Internet, newsletter, etc.)
 - Assister les communes et EPCI dans l'élaboration et l'évolution de leurs documents et projets d'urbanisme, en compatibilité avec les orientations du SCOTERS
 - Participer à la préparation des avis du syndicat mixte au titre de la compatibilité des procédures d'urbanisme
 - Participer à la mise en place d'outils d'aide à la décision et d'actions pédagogiques à l'attention des élus du territoire
 - Participer aux démarches supra-SCoT : Fédération Nationale des SCoT, InterSCoT, SRADDET, démarches et projets structurants, travaux de l'ADEUS
- la rémunération et le déroulement de la carrière correspondront au cadre d'emplois concerné.

Le poste pourra être pourvu par un agent contractuel de droit public dans l'attente du recrutement d'un fonctionnaire.

- la modification du tableau des emplois à compter du 1^{er} novembre 2018

Le Comité syndical, sur proposition du Président

Décide de créer au tableau des effectifs un emploi permanent à temps complet de chargé de mission au grade d'ingénieur, d'ingénieur principal, d'attaché ou d'attaché principal relevant de la catégorie hiérarchique A du cadre d'emplois des ingénieurs ou attachés à raison de 35 heures (*durée hebdomadaire de travail*).

Cet emploi pourrait être occupé par un agent contractuel recruté à durée déterminée pour une durée maximale d'un an en cas de recherche infructueuse de candidats statutaires au vu de l'application de l'article 3-2 de la loi n°84-53 du 26 janvier 1984.

Sa durée pourra être prolongée, dans la limite d'une durée totale de 2 ans, lorsque, au terme de la durée fixée au 2^{ème} alinéa de l'article 3-2 de la loi n°84-53 du 26 janvier 1984, la procédure de recrutement pour pourvoir l'emploi par un fonctionnaire n'ait pu aboutir.

Décide d'adopter le tableau des effectifs au 1^{er} novembre 2018 tel qu'annexé

Monsieur le Président est chargé de recruter l'agent affecté à ce poste.

Les crédits nécessaires à la rémunération et aux charges de l'agent nommé seront inscrits au budget aux chapitres et articles prévus à cet effet

Le comité syndical,

Après en avoir délibéré,

Adopte à l'unanimité la présente délibération

333 Renouvellement de la convention de mise à disposition

La mise à disposition d'Ève ZIMMERMANN, agent de la communauté de communes d'Alsace Bossue, pour une durée d'un an, est arrivée à échéance le 30 septembre.

Pour pallier le congé maternité d'un agent et assurer le tuilage avec notre recrutement d'un chargé de mission au 01/12/2018, il est proposé de prolonger la convention de mise à disposition. Le comité syndical devra autoriser le Président à signer un avenant à la convention pour une prolongation d'une durée de 2 mois.

Le comité syndical, sur proposition du Président
Autorise le Président à signer le renouvellement de la convention de mise à disposition de personnel avec la communauté de communes de l'Alsace Bossue.

Le comité syndical,
Après en avoir délibéré,
Adopte à l'unanimité la présente délibération

334 Délégation du comité syndical au Bureau concernant les affaires de personnel

Afin de faciliter la bonne administration du syndicat mixte entre les réunions du comité syndical, le Président propose que les décisions relatives à la gestion du personnel (création de poste, temps de travail, régime indemnitaire, formation, signature de convention de mise à disposition de personnel, etc.) soient déléguées au bureau qui en rendra compte au comité syndical.

Le comité syndical,
Après en avoir délibéré,
Adopte à l'unanimité la présente délibération

SÉANCE DU 13 DÉCEMBRE 2018

335 Approbation du procès-verbal du 11 octobre 2018

Le procès-verbal de la séance du 11 octobre 2018 est approuvé à l'unanimité.

336 Convention ADEUS 2019

Le programme de travail partenarial avec l'ADEUS pour 2019 a été validé lors du comité syndical du 11 octobre dernier. Il portera essentiellement sur la révision du SCOTERS.

La contribution du SCOTERS à l'ADEUS pour 2019 est fixée à 150 000 € (comme en 2018), dont 75 000 € seront inscrits en fonctionnement au budget primitif et le solde de 75 000 € en investissement au budget supplémentaire (soit après le vote du compte administratif et la reprise des résultats comptables).

Le comité syndical, sur proposition du vice-président,

Charge M. Jean-Marc WILLER, 1^{er} vice-président du syndicat mixte, de la signature de la convention financière 2019 avec l'Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise pour

un montant de 150 000 € et de l'exécution de la présente délibération, qui sera transmise à Monsieur le Préfet du Bas-Rhin.

Le comité syndical,
Après en avoir délibéré,
Adopte à l'unanimité la présente délibération

337 Budget primitif 2019

Le budget primitif 2019 a été établi d'après les éléments suivants, conformément au DOB qui a eu lieu lors du comité syndical du 11 octobre dernier.

- contribution des membres : En 2019, il est proposé de l'ajuster à la population Insee 2015, et de l'augmenter à hauteur du taux de l'inflation 2017 (soit 1%). Le total des contributions pour 2019 est de 337 542 € (80 % pour l'EMS et 20 % pour les autres membres).

Du fait de la sortie de la commune de Ringeldorf au 01/01/2019 (Population municipale 2015 = 125 habitants), il convient de diminuer la population INSEE de la Communauté de communes du Pays de la Zorn de 16 002 habitants à 15 560.

Répartition des contributions :

	Population 2014	Pour mémoire participation 2018	Population 2015	Participation 2019
Eurométropole de Strasbourg	477 655	267 324 €	487 299	270 034 €
CC du Canton d'Erstein	47 472	36 010 €	47 763	36 462 €
CC du Pays de la Zorn	15 875	12 042 €	15 877	12 120 €
CC du Kochersberg	24 755	18 778 €	24 793	18 927 €

- principaux postes, en dépenses et en recettes, de la proposition budgétaire pour l'exercice 2019 votés par chapitre :

	Pour mémoire BP 2018	BP 2019
DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT		
Coût du personnel	180 000 €	187 342 €
Gestion courante et autres charges	102 405 €	108 000 €

Études ADEUS et autres charges de gestion courantes	75 000 €	75 000 €
Charges exceptionnelles	1 000 €	1 000 €
Dotation aux amortissements	24 550 €	35 000 €
TOTAL	382 955 €	406 342 €
DÉPENSES D'INVESTISSEMENT		
Action de mise en œuvre du SCOTERS, études et licences	23 350 €	30 820 €
Matériel et mobilier	3 500 €	5 000 €
TOTAL	26 850 €	35 820 €
RECETTES DE FONCTIONNEMENT		
Participation des membres (<i>Eurométropole pour 80% et ComCom pour 20%</i>)	334 155 €	337 542 €
Etat (dans le cadre de TEPCV) + DGD	48 800 €	68 800 €
TOTAL	382 955 €	406 342 €
RECETTES D'INVESTISSEMENT		
Amortissements	24 550 €	35 000 €
FCTVA	2 300 €	820 €
TOTAL	26 850 €	35 820 €

Le budget supplémentaire, adopté en avril/mai 2019 après le vote du compte administratif, permettra d'abonder le budget.

Le comité syndical,
Après en avoir délibéré,
Adopte à l'unanimité la présente délibération

338 Contrat d'assurance des risques statutaires

Vu la Loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la Fonction Publique Territoriale, notamment l'article 26 ;

Vu le Décret n° 86-552 du 14 mars 1986 pris pour l'application de l'article 26 (alinéa 2) de la Loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 et relatif aux contrats d'assurances souscrits par les Centres de Gestion pour le compte des collectivités locales et établissements territoriaux ;

Vu la délibération en date du 6 novembre 2015 autorisant le Président à adhérer au contrat groupe d'assurance des risques statutaires ;

Le Vice-président expose :

- Considérant la nécessité pour le syndicat mixte de pouvoir souscrire un ou plusieurs contrats d'assurance statutaire garantissant les frais laissés à sa charge, en vertu de l'application des textes régissant la protection sociale de ses agents (maladie, maternité, accident du travail, décès) ;

- Considérant que le Centre de gestion peut souscrire un tel contrat pour son compte, en mutualisant les risques pour l'ensemble des collectivités et établissements publics adhérent, et ce dans le cadre de ses missions fixées par l'article 26 de la loi du 26 janvier 1984 ;
- Considérant l'adhésion du syndicat mixte au contrat groupe d'assurance des risques statutaires proposé par le Centre de Gestion ;
- Considérant qu'à l'issue des trois premières années du contrat la sinistralité des collectivités adhérentes au contrat s'est dégradée et que pour préserver l'équilibre du contrat d'assurance statutaire l'assureur AXA porteur du risque a signifié au Centre de Gestion la nécessité d'une revalorisation des conditions tarifaires au 1^{er} janvier 2019 comme suit :

Agents immatriculés à la CNRACL

- Taux : 5,02 % Franchise : 15 jours par arrêt en maladie ordinaire

Agents non immatriculés à la CNRACL (Agents effectuant plus ou moins de 200h / trimestre)

- Taux : 1,40 % Franchise : 15 jours par arrêt en maladie ordinaire

- ✓ Durée de l'avenant : 1^{er} janvier 2019 au 31 décembre 2019
- ✓ Les autres conditions du contrat restent inchangées

Le Comité syndical, sur proposition du vice-président

PREND ACTE de la dégradation financière du contrat et des propositions de revalorisations tarifaires pour la dernière année du contrat groupe d'assurance statutaire 2016-2019 ;

AUTORISE Monsieur le Président à souscrire un avenant d'adhésion au contrat groupe d'assurance statutaire 2016-2019 auprès de l'assureur AXA et le courtier Yvelin selon les conditions suivantes :

Agents immatriculés à la CNRACL

- Taux : 5,02 % Franchise : 15 jours par arrêt en maladie ordinaire

Agents non immatriculés à la CNRACL (Agents effectuant plus ou moins de 200h / trimestre)

- Taux : 1,40 % Franchise : 15 jours par arrêt en maladie ordinaire

- ✓ Durée de l'avenant : 1^{er} janvier 2019 au 31 décembre 2019

PRECISE que ces conventions couvrent tout ou partie des risques suivants :

- agents affiliés à la C.N.R.A.C.L. : Décès, Accident du travail, Maladie ordinaire, Longue maladie / Longue durée, Maternité.
- agents non affiliés à la C.N.R.A.C.L. : Accident du travail, Maladie grave, Maternité, Maladie ordinaire.

Le comité syndical,
Après en avoir délibéré,
Adopte à l'unanimité la présente délibération

339 Retrait de la commune de Ringeldorf de la CDC du Pays de la Zorn

Le vice-président explique que la commune de Ringeldorf, membre de la communauté de communes du Pays de la Zorn (CCPZ) quitte la CCPZ pour renforcer la commune nouvelle du Val de Moder et rejoindre la communauté d'agglomération de Haguenau.

La Préfecture nous a expliqué que comme ce retrait emporte réduction de périmètre des syndicats mixtes auxquels adhère la CCPZ, les modalités de réduction de périmètres sont à déterminer en lien avec ces syndicats mixtes, dans les conditions fixées aux articles L 5211-25-1 et L 5211-19(3ème alinéa) du CGCT, par renvoi de l'article L 2113-5 du CGCT.

Les syndicats mixtes concernés ont ainsi à se prononcer- par délibération- sur les conditions patrimoniales et financières de la réduction du périmètre de la CCPZ, membre du syndicat mixte.

La commune de Ringeldorf comptant 125 habitants au dernier recensement, le président explique que la population de la CCPZ a été ajustée pour calculer sa participation au syndicat mixte pour le SCOTERS en 2019.

Le Comité syndical, sur proposition du vice-président

Constata que le retrait de la Commune de Ringeldorf de la Communauté de Communes du Pays de la Zorn pour renforcer la Commune Nouvelle du Val de Moder et rejoindre ainsi la Communauté d'agglomération d'Haguenau et le syndicat mixte pour le SCOTAN ne donne lieu à délibérer sur aucune conditions patrimoniales et financières.

Le comité syndical,

Après en avoir délibéré,

Adopte à l'unanimité la présente délibération

DÉLIBÉRATIONS DU BUREAU

SÉANCE DU 3 MAI 2018

1-2018 Mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg / Lotissement à La Wantzenau

Le syndicat mixte pour le SCOTERS a été sollicité par le Préfet pour rendre un avis sur la déclaration d'utilité publique et la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de l'Eurométropole dans le cadre du projet de lotissement « le Schwemmloch » à la Wantzenau. La SERS en est le concessionnaire.

Description de la demande

- Le projet de lotissement

Le projet concerne un lotissement à vocation d'habitat. Il porte sur la création de 400 logements sur un terrain de 11,9 hectares situé en limite nord-est de la commune à proximité immédiate de la gare (le point le plus éloigné du lotissement est à moins de 500m – le centre de Strasbourg est à 15min). Un « bâtiment parvis » dédié à animer le quartier (commerces/services/équipements) est prévu à côté de la gare, en entrée de quartier.

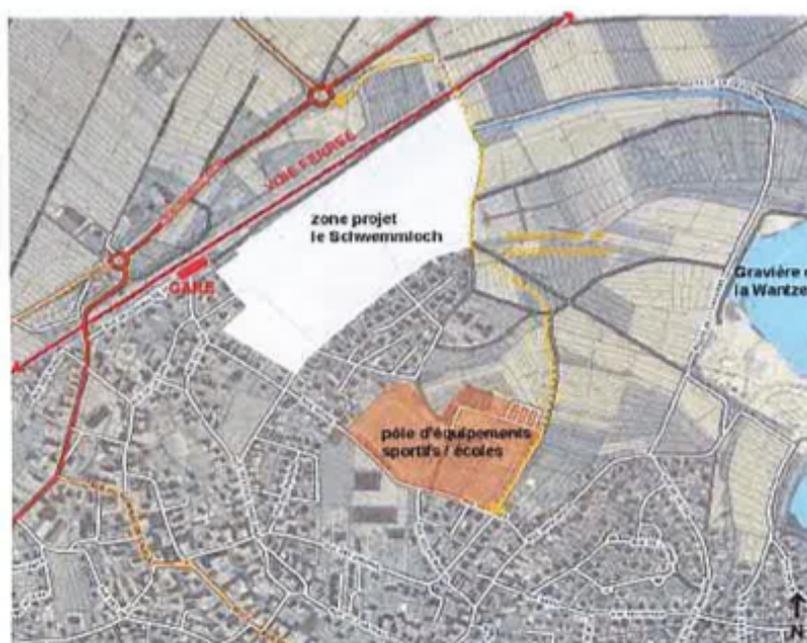
Les densités et hauteurs du bâti sont modulées de manière à garantir une bonne insertion sur le site et une transition avec les secteurs urbanisés et naturels voisins. Les densités les plus fortes (résidences collectives) ainsi qu'une part importante des logements prévus (60%) seront situées près de la gare afin d'inciter au report modal vers les transports en commun. Ces immeubles proche de la gare pourront également accueillir quelques commerces et activités en rez-de-chaussée.

Les typologies de constructions iront de la maison individuelle (environ 80) aux collectifs (environ 320) limités à du R+3+attique. Le site accueillera 140 logements sociaux (35%) répartis sur différents bâtiments. L'orientation prévue des bâtiments permettra d'optimiser les apports solaires et leur implantation veillera à ne pas créer des ombres portées.

Ce nouveau quartier fera le lien entre la gare, considérée comme plate-forme intermodale (trains, bus, voiture, cyclistes, piétons) et le pôle d'équipements scolaires et sportifs de la commune. Ce lien est renforcé au sein du lotissement par un axe central dédié aux modes doux. La pratique du vélo ainsi que de la marche à pied sont encouragées par la trame viaire du projet et les aménagements publics prévus : nombreuses liaisons internes vers les quartiers et équipements voisins, zone 30, zones sans voiture, réduction de la visibilité du stationnement.

Le projet intègre une déviation de la ligne de bus 72, pour desservir le quartier et la gare.

La circulation automobile sera essentiellement périphérique. Quatre points d'accès permettent d'accéder au site.



Un écran végétal est prévu au nord pour réduire les nuisances sonores et visuelles liées à la voie ferrée. Les vergers existants au centre et au nord sont conservés. Les aménagements paysagers du quartier s'organiseront autour du reméandrement du cours d'eau phréatique « Grossaltreingraben » qui est un élément structurant du site par sa fonction hydraulique et son rôle paysager. Il sera accompagné d'une voie verte et d'un bassin d'agrément naturel. Ces espaces permettront de préserver la biodiversité au sein du projet.

Le projet vise par ailleurs à minimiser l'imperméabilité des sols et à adapter l'urbanisation face au risque inondation. La gestion des eaux pluviales se fera par infiltration avec un réseau de noues végétalisées afin d'assurer une gestion au plus proche du cycle de l'eau.

Le projet est concerné par le risque inondation par remontée de nappe et par submersion (arrêté préfectoral du 30 juin 2016). Le caractère inondable du site est pris en compte dans le projet. Il respecte le PPRI en cours d'élaboration.

- Mise en compatibilité avec le PLU de l'EMS

Le terrain est inscrit dans le PLU de l'Eurométropole en zone IAUA.

La mise en compatibilité du PLU de l'Eurométropole porte sur les points suivants :

- modification du plan de zonage par la création d'une zone IAUB autour du bâtiment proche de la gare, sur une emprise de 40 ares environ (3% de la zone) sans réglementation de la surface au sol afin de permettre la réalisation de ce bâtiment,
- modification des hauteurs de constructions pour permettre la réalisation de collectifs de niveau R+3+attique. L'insertion dans le site reste assurée par la variété de la typologie bâtie proposée. Ces densités plus élevées par endroit permettent également la réalisation d'espaces verts plus importants, garantissant la qualité de vie des habitants ;
- adaptation de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) au regard de l'organisation viaire (déplacement de la ligne de bus) et des contraintes d'inondabilité qui ont évolué depuis l'adoption du PLU.

Le projet au regard du SCOTERS

La commune de La Wantzenau est membre de l'Eurométropole de Strasbourg. Dans le SCOTERS, elle est identifiée comme une commune proche de l'espace métropolitain. A ce titre elle est un lieu privilégié de production d'habitat et doit rechercher une densité inscrite entre 30 et 35 logements à l'hectare et une diversité des logements.

Dans les zones à urbaniser affectées à l'habitation, le développement de l'urbanisation devra réserver une part significative – qui ne pourra être inférieure à 25 % du nombre de logements – à l'habitat intermédiaire. Cet habitat intermédiaire sera réalisé sous forme d'habitat individuel dense (maisons accolées, individuelles superposées), de petits collectifs intégrés dans le tissu urbain (villa urbaine, maison de ville ou de village) ou de formes mixtes (ferme restaurée, urbanisation traditionnelle des villages).

La Wantzenau doit également participer à la production équilibrée sur le territoire du SCOTERS de 800 logements aidés par an, d'autant plus qu'il s'agit d'une commune bien desservies par les transports en commun. Disposant d'une proportion faible de logements aidés, La Wantzenau devra particulièrement en encourager la réalisation.

Le SCOTERS indique que les communes organisent le développement de l'habitat en fonction notamment des niveaux de desserte par les transports en commun et de proximité des services et commerces du quotidien. Les secteurs constitutifs de l'armature urbaine bien desservis par les transports en commun ou ayant vocation à l'être, ainsi que ceux bénéficiant de la proximité d'une offre complète de services et commerces du quotidien, comme c'est le cas ici, sont les lieux privilégiés pour développer l'habitat. Ils privilégient le renouvellement urbain et l'extension urbaine dans les secteurs proches des stations de transport

Dans les pôles urbains et les secteurs proches des gares, l'urbanisation doit atteindre un niveau de densité suffisant pour permettre à la desserte en transports en commun d'être pertinente.

Dans les zones inondables par remontée de nappe, l'urbanisation est admise sans restriction autre que celles édictées par le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE), les Schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) et les Plans de prévention des risques d'inondation (PPRI). Dans les zones inondables par submersion, l'urbanisation nouvelle est admise pour les projets satisfaisant simultanément aux trois critères suivants :

- être localisés en zone urbanisée ou agglomérée ;
- être situés en zone de risque moyen ou faible (vitesse d'écoulement, hauteur d'eau) en crue de fréquence centennale ;
- être identifiés comme stratégiques.

Par stratégique on entend un projet qui, d'une part contribue à la maîtrise de l'étalement urbain et s'insère dans une zone bien desservie, ou à desservir, par les transports en commun et qui, d'autre part, conforte le développement européen et métropolitain de l'agglomération strasbourgeoise ou contribue à la réalisation des orientations du présent Schéma de cohérence territoriale en matière d'organisation de l'espace.

Le SCOTERS indique que les opérations d'aménagement de plus de 5 000m² de surface de plancher doivent s'accompagner d'un effort de qualité sur l'aspect architectural des constructions, l'agencement et la réalisation des espaces publics.

À cette fin, des mesures permettant d'assurer la qualité des aménagements, celle des constructions comme celle des espaces extérieurs doivent être édictées en tenant compte du besoin d'espaces paysagers, en assurant une bonne insertion des modes doux de déplacement et en veillant à l'accessibilité des services et équipements par les personnes à mobilité réduite.

Enfin, afin notamment de maîtriser l'écoulement des eaux pluviales, toute nouvelle opération d'aménagement doit également comporter des surfaces d'espaces verts non imperméabilisés ou des espaces de stockage, en rapport avec sa taille.

Analyse de la demande

Le projet répond aux objectifs du SCOTERS en matière d'habitat avec une densité de 34 logements / ha en considérant l'objectif de création de 400 logements sur un site de 11,9 ha.

La part de logements sociaux (140) participe à l'objectif des 800 logements aidés par an visés par le SCOTERS. L'opération s'inscrit dans l'objectif de la commune de tendre vers les objectifs de 25% de logements sociaux dans la commune fixés par l'article 55 de la loi SRU, sachant qu'elle n'en compte à ce jour que 2,4 %.

La production d'habitat intermédiaire est évoquée à travers le plan général d'aménagement du lotissement (maisons accolées) et une typologie de logements qui se veut variée, mais n'est pas explicitée dans le texte. Le projet vise notamment à diversifier l'offre de logements sur la commune, afin d'attirer une nouvelle typologie de population.

La proximité de la gare est valorisée. La circulation en mode doux est fortement favorisée. L'insertion du projet dans le fonctionnement urbain de La Wantzenau (accès aux équipements, cheminements, etc.) est garantie.

Le risque inondation est pris en compte dans le projet.

Enfin, le projet laisse une large place aux espaces végétalisés et à la biodiversité.

Les réflexions en matière de limitation des consommations énergétiques des bâtiments, d'insertion dans l'environnement bâti et naturel ainsi que la large place laissée à la qualité de vie apportent une réelle plus-value au projet.

Le Bureau syndical, sur proposition du Président, après en avoir délibéré, décide de faire part de l'avis suivant :

Au regard des orientations du SCOTERS, le projet de lotissement « Le Schwemmlach » à la Wantzenau veillera à garantir :

- ***une part minimale de logements intermédiaires (25%) ;***
- ***la maîtrise du risque inondation sur les biens et les personnes.***

La mise en compatibilité proposée du PLUi de l'EMS n'appelle pas de remarque de la part du syndicat mixte pour le SCOTERS.

2-2018 Permis de construire rue Philippe Dollinger Ilot E à Strasbourg

L'Eurométropole de Strasbourg a transmis, pour avis au syndicat mixte pour le SCOTERS, une demande de permis de construire concernant un immeuble de logements collectifs et de bureaux rue Alfred Kastler / rue Philippe Dollinger à Strasbourg, déposée par CUS Habitat.

Description de la demande

Le terrain d'assiette de 2 056 m² est actuellement enherbé et planté. Il est situé dans la ZAC Danube aux abords de la rue Alfred Kastler (îlot E).

Le programme mixte habitations-bureaux (respectivement 3 577 m² et 985 m² de surface de plancher) consiste en la création de :

- 24 logements locatifs sociaux en R+3, dont 8 bénéficiant du dispositif PLAI (prêt locatif aidé d'intégration) ou LLTS (logements locatifs très sociaux) ;
- 28 logements en accession sociale en R+7 ;
- locaux d'activités bureaux en rez-de-chaussée haut et sur les quais ;
- 29 places de stationnement en rez-de-chaussée bas de plain-pied, situés dans un parking silo (îlot I de la ZAC Danube).

La densité du projet s'élève à 104 logements/ha.

Le dossier ne présente pas de notice descriptive. Le plan masse apporte néanmoins les informations suivantes :

- Le projet prévoit la suppression des arbres existants et de nouvelles plantations (9 nouveaux arbres plantés) essentiellement sur la façade est du terrain en linéaire ;
- Les trois bâtiments seront implantés sur la façade ouest du terrain, et ce jusqu'en limite nord et sud de la parcelle ;
- L'accès piéton sera aménagé depuis le quai du bassin Dusuzeau et la rue Philippe Dollinger, en limite avec le Vaisseau ;
- Une trame paysagère sera aménagée aux abords du cheminement piéton, et comprendra des bacs de culture potagère hors sol, des plantes rudérales, un local dédié au jardin ;
- Un espace de présentation des bacs OM et de tri est prévu depuis la rue Philippe Dollinger ;

Aucune information concernant l'accès aux personnes à mobilité réduite et le stationnement vélo n'est fournie.

La typologie des logements prévoit 2 une pièce, 16 deux pièces, 19 trois pièces, 13 quatre pièces et 2 cinq pièces.

Le projet ne nécessite pas une puissance électrique supérieure à 12 kVA monophasé (ou 36 kVA triphasé).

Le projet au regard des orientations du SCOTERS

Strasbourg constitue le pôle métropolitain du territoire du SCOTERS. A ce titre, son développement doit être conforté. Le développement de l'urbanisation doit être favorisé en priorité dans l'enveloppe urbaine, là où des disponibilités existent, via la réhabilitation des quartiers anciens et en déshérence, la reconquête des friches urbaines et la construction dans les «dents creuses» qui contribuent à l'objectif de gestion économe.

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

Analyse de la demande

Le projet vient conforter le développement du pôle métropolitain du territoire du SCOTERS.

Le Bureau syndical, sur proposition du Président, après en avoir délibéré, décide de faire part de l'avis suivant :

Au regard des orientations du SCOTERS, le projet de permis de construire rue Alfred Kastler / rue Philippe Dollinger à Strasbourg (ZAC Danube, îlot E) n'appelle pas de

3-2018 Modification simplifiée du POS d'Ittenheim

La Communauté de communes du Kochersberg a transmis, pour avis au Syndicat mixte pour le SCOTERS un dossier de modification simplifiée n°1 du POS d'Ittenheim mis à disposition du public du lundi 14 mai 2018 au vendredi 15 juin 2018.

Description de la demande

Cette modification simplifiée a pour objet :

- la modification des normes de stationnement (article 12 NAX) qui vise un assouplissement de la règle (point n°1) ;
- la modification des articles 1Ux et 2Ux du règlement, afin de préciser davantage les occupations et utilisations du sol admises dans la zone (point n°2) ;
- la rectification d'une erreur matérielle sur la liste des emplacements réservés (point n°3).

La modification simplifiée n°1 du POS porte ainsi sur des évolutions réglementaires et une modification de la liste des emplacements réservés.

Point n°1 : les normes de stationnements

Les évolutions réglementaires visent l'article 12 NAX : dans le POS en vigueur, la règle prévoit 1 place de stationnement pour 50 m² de surface de plancher créée, et ce sans distinction des types d'activités. La modification vise à différencier les normes de la façon suivante :

- 1 place par tranche de 50 m² de surface de plancher créée pour les commerces et restaurants ;
- 2 places par tranche de 50 m² pour les bureaux ;
- 1 place par tranche de 100 m² pour l'industrie, l'artisanat et les entrepôts ;
- 3 places par logement de fonction autorisé.

Le nombre total de places imposé sera désormais arrondi à l'unité supérieure.

Une possibilité de dérogation est introduite en zone NAX32 lorsque les besoins réels de l'entreprise le justifient (possibilité de réduire le nombre de stationnements).

Enfin des dispositions encadrant les emplacements de vélo complètent les règles de stationnement pour toutes opérations à destination de bureau et de logements de fonction qui engendrent la création de 6 places et plus (la règle est alors 1 emplacement vélo pour 2 places de stationnement de véhicule).

Point n°2 : modification des articles 1UX et 2UX

Ce 2^{ème} point concerne la zone d'activités UX30 du POS affectée aux activités industrielles, artisanales ou commerciales : située au sud ouest du ban communal, elle est proche des habitations, en retrait des grands axes routiers (accessibilité insuffisante) et ne constitue pas un secteur attractif.

Les évolutions réglementaires visent à restreindre les activités pouvant s'implanter dans cette zone UX30 et y interdire les constructions destinées aux commerces (ainsi que l'extension des commerces existants) aux restaurants, aux hébergements hôteliers, aux équipements d'intérêt collectif et de loisir et tous types d'occupations et utilisations du sol de nature à aggraver les nuisances ou les risques incompatibles avec le voisinage des zones d'habitation.

La vocation de cette zone se limitera aux activités artisanales et industrielles uniquement. Seront admises sous conditions les activités commerciales permettant la vente de produits fabriqués ou valorisés sur place

Point n°3 : rectification d'une erreur matérielle

La présente modification simplifiée vise à retranscrire dans la liste annexée au POS, l'emplacement réservé n°54 disparu par erreur de ladite liste lors de la modification n°5 en 2013.

Le projet au regard du SCOTERS

La commune d'Ittenheim est membre de la Communauté de communes du Kochersberg. Dans le SCOTERS, elle est identifiée comme une commune bassin de proximité, hors localisation préférentielle de la fonction commerciale.

La création d'activités visera à être accompagnée d'une valorisation des modes de déplacements autres que la voiture individuelle. Celle-ci peut prendre plusieurs formes, dont l'amélioration des accès et parkings sécurisés pour les deux-roues.

Analyse de la demande

Point n°1 :

Le SCOTERS vise à faciliter l'usage des modes doux. Les nouvelles normes de stationnement projetées dans la modification simplifiée n°1 du POS contribueront à favoriser l'usage des deux roues.

Points n°2 et n°3 :

Ces points de la modification simplifiée n°1 du POS n'appellent pas de remarque.

Le Bureau syndical, sur proposition du Président, après en avoir délibéré, décide de faire part de l'avis suivant :

Au regard de la compatibilité avec les orientations du SCOTERS, le projet de modification simplifiée n°1 du POS d'Ittenheim n'appelle pas de remarque particulière.

Note : La norme de 3 places de stationnement par logement de fonction autorisé dans la zone NAX gagnerait à être davantage justifiée.

4-2018 Permis de construire ZAC Danube Lot C3-1 à Strasbourg

L'Eurométropole de Strasbourg a transmis, pour avis au syndicat mixte pour le SCOTERS, une demande de permis de construire concernant un immeuble de logements collectifs et d'un local commercial passage du Neckar Lot C3.1 à Strasbourg, déposée par SCCV « Bleu-Ciel ».

Description de la demande

Le terrain d'assiette est de 257 m² et est actuellement une friche portuaire et industrielle. Il est situé dans la ZAC Danube, en bordure du bassin Dusuzeau.

Le programme mixte habitations-local commercial (respectivement 1014 m² et 83 m² de surface de plancher) consiste en la création d'un immeuble en R+6 comprenant :

- 1 commerce en rez-de-chaussée,
- 17 logements répartis du 6 étages (R+1 à R+6), bénéficiant tous d'un balcon ou d'une loggia,
- un espace partagé, en toiture terrasse surmontée d'une pergola, en R+7
- des dépendances en rez-de-chaussée : local vélo, local poubelles, chaufferie et un atelier.

La densité ramenée à l'hectare du projet s'élève à 661 logements/ha.

La typologie des logements prévoit 5 une pièce, 6 deux pièces, 4 trois pièces et 2 quatre pièces.

Le projet sera raccordé au chauffage urbain, qui comporte 70% d'énergies renouvelables issue de la biomasse. Il prévoit également l'installation de capteurs solaires thermiques.

Le projet est conçu en co-conception avec les futurs acquéreurs, dans le cadre de l'habitat participatif.

Le bâtiment s'implante en limite séparative sur trois côtés. La bande de terrain non construite sera traitée en béton désactivé (le plan masse laisse apparaître une végétalisation de cette bande).

9 places de stationnement seront allouées à ce projet dans un parking collectif prévu sur la ZAC (ilots I et F). Un plan de situation indique un accès exclusivement piéton au bâtiment.

Le projet au regard des orientations du SCOTERS

Strasbourg constitue le pôle métropolitain du territoire du SCOTERS. A ce titre, son développement doit être conforté. Le développement de l'urbanisation doit être favorisé en priorité dans l'enveloppe urbaine, là où des disponibilités existent, via la réhabilitation des quartiers anciens et en déshérence, la reconquête des friches urbaines et la construction dans les « dents creuses » qui contribuent à l'objectif de gestion économe.

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

L'axe parc de l'étoile-Kehl représente un secteur prioritaire de développement pour le SCOTERS. Il doit recevoir une affectation à dominante d'habitat, qui préserve la diversité avec les activités économiques et les autres fonctions urbaines.

Analyse de la demande

Le projet vient conforter le développement du pôle métropolitain du territoire du SCOTERS.

Les objectifs de desserte et d'aménagements qualitatifs sont gérés à l'échelle de la ZAC.

Le Bureau syndical, sur proposition du Président, après en avoir délibéré, décide de faire part de l'avis suivant :

Au regard des orientations du SCOTERS, le projet de permis de construire concernant un immeuble de logements collectifs et d'un local commercial passage du Neckar Lot C3.1 à Strasbourg n'appelle pas de remarque.

5-2018 Avis techniques rendus depuis janvier 2018

1. Modification n°1 du PLU de Wingersheim

L'agence territoriale d'ingénierie publique du Bas-Rhin a transmis le 5 décembre 2017, pour avis au syndicat mixte pour le SCOTERS un dossier de modification n°1 du PLU de Wingersheim.

Cette modification fera l'objet d'une enquête publique.

I : Description de la demande

La modification n°1 du PLU de Wingersheim comporte 5 points :

1- Modification du règlement de la zone UB, à l'article 6 relatif à l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques :

A ce jour, le PLU limite la constructibilité des terrains situés en retrait de la voie et qui n'ont qu'un accès sur cette voie, ou les nouvelles constructions à l'arrière d'un bâtiment existant à 70 mètres de profondeur à partir de l'emprise de la voie publique. Le rapport de présentation justifie que la règle a pour objet d'assurer l'intégration des nouvelles constructions tout en maintenant le front bâti et la morphologie urbaine existante.

Toutefois, au regard du plan de zonage, les secteurs UB, par endroit, offrent des possibilités d'urbanisation en deuxième ligne, favorables à la densification des secteurs urbanisés. La commune souhaite, à ce titre, faire évoluer certaines règles d'implantation et de hauteur : en supprimant la règle interdisant toute nouvelle construction à plus de 70 mètres de profondeur ; en supprimant la limite des 40 mètres de profondeur.

2- Modification du règlement de la zone UB, à l'article 10 relatif à la hauteur des constructions :

La commune souhaite en parallèle élargir la règle des hauteurs appliquée aux nouvelles constructions localisées à moins de 40 mètres de profondeur de la voie d'accès, à un maximum de 7 mètres au droit de la limite séparative pour toutes les nouvelles constructions. L'objectif est d'assurer une bonne intégration des nouvelles constructions.

3- Reclassement en UB des zones IAUH au nord-ouest et à l'est de l'agglomération :

Les zones IAUH au nord-ouest (0,62ha) et à l'est (1,26ha) de la commune sont quasiment intégralement urbanisées et entièrement viabilisées. Les terrains sont desservis par les réseaux publics et sont accessibles du domaine public. Il s'agit de zones à vocation principalement résidentielle. La commune souhaite reclasser ces deux zones en secteur UB. Les règles actuellement en vigueur en zone UB, et celles qui seront modifiées dans le cadre de la présente modification sont adaptées à la vocation résidentielle de ces secteurs.

Cette évolution entraîne la modification du plan de zonage au 1/2000ème et le tableau des surfaces du rapport de présentation.

4- Création d'un sous-secteur UB1 autour de deux sites d'activités artisanales existants, et enrichissement du règlement de la zone actuellement en vigueur :

Deux entreprises, dont l'une dans le domaine de l'électricité localisée au sud et l'autre une menuiserie métallique localisée au nord-ouest, souhaitent étendre leurs bâtiments en raison d'une croissance d'activité. Ces entreprises sont situées en zone UB. Leurs activités, comme les extensions projetées qui restent mesurées, s'avèrent compatibles avec la mixité entre habitat et activité.

Ces entreprises rencontrent des difficultés à réaliser leur projet au regard de la réglementation en vigueur en zone UB, il s'agit donc de desserrer les points de blocage du règlement tout en gardant la maîtrise des formes urbaines. La communauté de communes et la commune soutiennent ces deux projets d'extensions générateurs d'emplois et porteurs de dynamisme économique du village et du territoire. Aussi, est-il envisagé la création de deux sous-secteurs UB1 autour de ces deux entreprises, de 0,75 ha au total, à l'intérieur desquels une réglementation plus adaptée aux besoins des bâtiments d'activité sera appliquée, en veillant à ce que les nouvelles possibilités de construire ne nuisent pas à l'équilibre et à la morphologie urbaine existante :

- augmentation à 1 000 m² au lieu de 600 m² la surface de plancher maximale autorisée ;

- retrait de 5m par rapport aux voies existantes pour faciliter l'accès et le stationnement ;
- augmentation des hauteurs maximales des constructions de 7 à 9m ;
- autorisation des toitures-terrasses ou à pente très faible.

Cette évolution entraîne la modification du plan de zonage au 1/2000^{ème}, du tableau des surfaces du rapport de présentation et du règlement de la zone UB.

5- Suppression de l'emplacement réservé n°4 :

Dans son PLU, la commune avait inscrit l'emplacement réservé n°4 afin d'y aménager un stationnement public et de régler un problème de sécurité lié à la présence d'un restaurant localisé au droit d'un carrefour de routes départementales. Ce restaurant ayant cessé définitivement son activité, cet emplacement réservé n'a plus lieu d'être.

Cette évolution entraîne la modification du plan de zonage au 1/2000^{ème} et la liste des emplacements réservés.

Le dossier précise que les modifications prévues ne portent pas préjudice à l'environnement, au paysage et à l'agriculture. Les modifications n'impactent en effet que l'espace déjà urbanisé. La plupart des points concernent toutefois les franges urbaines.

II : Le projet au regard des orientations du SCOTERS

Wingersheim fait partie de la commune de Wingersheim les quatre Bans. Elle est membre de la Communauté de communes du Pays de la Zorn. Au sens du SCOTERS, c'est une **commune bassin de proximité** (modification n°2 du SCOTERS).

À ce titre, la commune de Wingersheim les quatre Bans est un lieu privilégié de production de logements. Elle doit rechercher la densité et la diversité des logements, tout en favorisant le renouvellement urbain et l'optimisation du foncier. Elle visera au moins 25 % d'habitat intermédiaire dans chaque opération, en diversifiant les formes de logement pour proposer une offre adaptée aux besoins des habitants (maisons individuelles denses, maisons accolées, maisons en bande, maisons jumelées ...).

L'objectif de densité fixé dans le cadre de la modification n°2 du SCOTERS est de 25 logements /ha dans les communes bassin de proximité.

Des terres fertiles identifiées comme une richesse patrimoniale par le SCOTERS sont présentes sur la commune. Les extensions urbaines doivent y être fortement limitées et le développement urbain doit se faire préférentiellement dans les dents creuses des villages. Le développement linéaire le long des axes routiers doit être limité.

De façon générale, l'emploi doit être largement présent dans le tissu urbain constitué. Lorsque celui-ci est à dominante d'habitat, il ne doit pas exclure l'implantation d'activités et de services.

Le Projet d'aménagement et de développement durable du SCOTERS prévoit que les entrées de ville doivent être spécialement bien aménagées pour donner une image forte, claire et plaisante de la ville. Aux entrées de communes ou de villages, les extensions bâties doivent se réaliser en continuité du tissu existant pour préserver l'identité villageoise. Sur les grands axes d'urbanisation et entre les villages, la préservation de coupures paysagères doit être favorisée pour éviter un continuum urbain.

En partie supérieure des coteaux, en deçà de la ligne de crêtes, les documents d'urbanisme doivent définir les limites au-dessus desquelles l'implantation de constructions et installations sera règlementée, voire interdite. Cette orientation ne s'applique pas aux noyaux historiques existants.

Pour les constructions situées sur les pentes des coteaux, des règles de hauteur doivent être édictées afin d'assurer leur intégration dans le paysage. Ces règles veilleront notamment à éviter que des constructions nuisent à la qualité du paysage en dépassant visuellement, vu de la plaine, la ligne de crêtes.

III : Analyse de la compatibilité du projet

Points 1 et 2 de la modification.

La commune souhaite optimiser l'usage du foncier en zone UB et harmoniser les règles de hauteur au sein de cette zone. Ces modifications devraient permettre de densifier le tissu urbain dans un souci de maîtrise de l'étalement urbain et d'optimisation du foncier.

Point 3 de la modification.

Ce point n'appelle pas de remarque.

Point 4 de la modification.

La mixité des fonctions au sein du tissu urbain est encouragée par le SCOTERS. Le développement des activités concernées ne devra pas générer de nuisances nouvelles pour les riverains (bruit, circulation). La qualité paysagère en entrée de ville devra néanmoins être préservée ainsi que les lignes de crêtes. La zone UB1 nouvellement créée au sud du ban est située au pied des coteaux, en dehors de la zone à préserver identifiée au DOO. Les règles de hauteur n'impacteront pas la ligne de crêtes.

La seconde zone UB1 au nord ouest du ban est quant à elle située dans la partie haute des lignes de crête à préserver. Les toitures-terrasses y étant par ailleurs autorisées, une hauteur des constructions majorée de 2 m est susceptible d'impacter les lignes de crêtes.

Point 5 de la modification.

Ce point n'appelle pas de remarque.

En conclusion

Au regard de la compatibilité avec les orientations du SCOTERS, le projet de modification n°1 du PLU de Wingersheim appelle la remarque suivante :

- **Garantir la préservation des lignes de crêtes pour la zone projetée UB1 située au nord ouest du ban afin d'assurer son intégration dans le paysage (si nécessaire créer un sous secteur UB2 pour moduler la hauteur autorisée des constructions).**

2. Modification n°3 du PLU de Hoerdt (commune hors territoire du SCOTERS)

La commune de Hoerdt a transmis pour avis au syndicat mixte pour le SCOTERS en tant que SCoT limitrophe, un dossier de modification n°3 de son PLU.

La commune relevant du territoire de la Communauté de communes de la Basse Zorn n'est plus membre du syndicat mixte pour le SCOTERS et est située en « zone blanche ».

Les dates de l'enquête publique ne sont pas précisées au dossier.

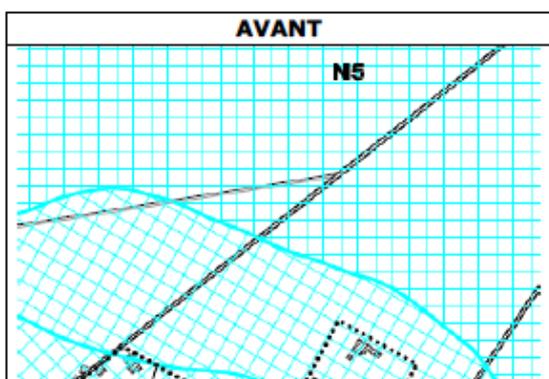
I : Description de la demande

La modification n°3 du PLU de Hoerdt comporte 3 points :

1- Harmonisation du zonage dédié à l'activité de la gravière :

Le gestionnaire de la gravière porte un projet de renouvellement afin d'exploiter un secteur N6 constructible. La gravière fait l'objet aujourd'hui de 3 secteurs :

- Le secteur N5 correspondant à une zone naturelle inconstructible comprenant la gravière,
- Les secteurs N6 et N7 correspondant à des zones naturelles accueillant les bâtiments et installations liés et nécessaires à l'exploitation de la gravière.

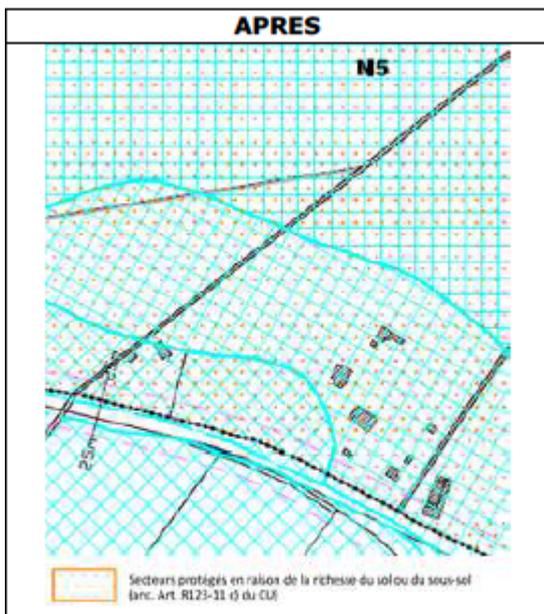


N7

N6

La modification vise à fusionner les 3 secteurs N5, N6 et N7 en un secteur unique N5 constructible, dédié à l'activité de la gravière et correspondant au secteur protégé au titre de l'article R123-11 c du code de l'urbanisme en vigueur au moment de l'approbation du PLU (R151-34 aujourd'hui). La commune souhaite ainsi d'une part, clarifier le règlement avec un secteur unique N5 constructible et d'autre part, faire figurer spécifiquement le secteur au titre de l'article R123-11 c précité à savoir « les secteurs protégés en raison de la richesse du sol et du sous-sol, dans lesquels les constructions et installations nécessaires à la mise en valeur de ces ressources naturelles sont autorisées ».

Extrait du règlement graphique après modification :



La modification permet concrètement l'extension du secteur N5 par reclassement du secteur N6 et N7. Classé secteur protégé en raison de la richesse du sol ou sous sol au titre des article R123-11 c du Code de l'urbanisme, ce nouveau secteur N5 ainsi fusionné devient également constructible sous conditions, afin de permettre au gestionnaire de développer son activité et de renouveler son autorisation préfectorale.

Les surfaces de ces différents secteurs ne sont pas précisées au dossier.

Par ailleurs la demande précise qu'un arrêté préfectoral du 24 novembre 2015 autorise le remblaiement de la berge ouest de la carrière avec des matériaux extérieurs inertes. Une procédure d'acceptation de ces matériaux a été décrite dans l'étude d'impact du graviériste réalisée dans le cadre de cette

autorisation préfectorale (la zone de remblaiement n'est pas précisée au dossier).

Ainsi la présente modification vise également à adapter le règlement afin d'intégrer ledit arrêté préfectoral de 2015 et d'introduire concrètement une autorisation de remblaiement dans les parties inondables de la zone N5, et de dépôt de déblais inertes dans tout le secteur N5.

Enfin la carrière est intégralement située dans l'enveloppe de la zone inondable en crue centennale et en zone orange du plan de zonage (zone à préserver). Le dossier rappelle que dans le règlement du PPRI en zone orange « est admise sous condition l'extension des carrières, à condition de respecter le principe de maintien du libre écoulement des eaux, en particulier en ne procédant pas à leur endiguement périphérique, sauf si le risque de pollution provenant de l'amont est important. »

L'étude d'impact réalisée dans le cadre de la procédure d'autorisation de renouvellement de la carrière au titre des ICPE a reçu un avis favorable de l'autorité environnementale.

Le projet nécessite :

- la fusion dans le plan de zonage des secteurs : N5 inconstructible comprenant la gravière, N6 constructible et N7 constructible en un secteur N5 unique constructible ;
- l'adaptation des dispositions au règlement écrit en conséquence, et l'intégration des apports de l'arrêté préfectoral du 24/11/2015 en introduisant l'autorisation des remblaiements d'une berge de la carrière avec des matériaux extérieurs inertes et la mise en place d'une procédure d'acceptation de ces matériaux inertes.

2- Correction du plan de zonage

Plusieurs incohérences entre les plans des annexes ou des S.U.P. (servitudes d'utilité publique) et le zonage graphique ont été identifiées.

La modification vise à supprimer du plan graphique la représentation des couloirs de bruits liés aux infrastructures de transport terrestres et marges de recul par rapport aux ouvrages de transport de gaz. Ils sont maintenus dans les plans des annexes et des S.U.P. correspondants.

3- Modification du règlement avec la suppression de dispositions SEVESO désormais caduques

Le règlement de Hoerdt contient des dispositions SEVESO relatives à l'ancienne raffinerie de Reichstett qui sont désormais caduques. Il s'agit d'actualiser le règlement en conséquence.

Cette modification engendre la suppression de dispositions de l'article 1UX 2 du règlement (suppression de l'interdiction de construction nouvelle dans les sous-secteurs UX2r et UX3) et de l'article 2UX 3 (suppression des conditions particulières dans les sous-secteurs UX2r et UX3).

II : Le projet au regard des orientations du SCOTERS

La commune de Hoerdt est membre de la Communauté de communes de la Basse Zorn.

Au sens du SCOTERS, c'est une **commune bourg-centre**. Aujourd'hui Hoerdt est limitrophe du SCOTERS.

Les axes à enjeux environnementaux multiples doivent être préservés et valorisés. Les zones naturelles identifiées sur la carte « espaces et sites naturels à préserver et à protéger » (page 14 du DOO) constituent des continuités écologiques importantes, auxquelles se superposent des enjeux de gestion des risques d'inondation et/ou de protection de la ressource en eau potable. A ce titre, elles seront préservées de toute nouvelle extension de l'urbanisation, à l'exception des bâtiments nécessaires à l'exploitation agricole, de toute implantation nouvelle de gravières et de tout remblaiement.

III : Analyse de la compatibilité du projet

Point 1 de la modification :

Le SCOTERS vise à préserver et valoriser les axes à enjeux environnementaux multiples.

La carrière est comprise dans un axe à enjeux environnementaux multiples qu'il est nécessaire de préserver. Les remblaiements y sont interdits. Néanmoins les équipements liés à l'exploitation des ressources y sont autorisés sous réserve de leur compatibilité avec la sensibilité du milieu.

Dans les zones inondables en milieu non urbanisé, le DOO ne prévoit pas d'autres dispositions que celles édictées par le SDAGE, les SAGE et les PPRI, auxquels la demande devra strictement se conformer.

Points 2 et 3 de la modification

Ces points de la modification n°3 du PLU n'appellent pas de remarque.

En conclusion

Au regard de la compatibilité avec les orientations du SCOTERS, le projet de modification n°3 du PLU de Hoerdt appelle la remarque suivante :

- ***Préserver les milieux à enjeux environnementaux multiples identifiés dans le SCOTERS. Les équipements liés à l'exploitation des ressources y sont autorisés sous réserve de leur compatibilité avec la sensibilité du milieu.***

3. Modification simplifiée n°1 du PLU de Melsheim

La communauté de communes du Pays de la Zorn a transmis, pour avis au syndicat mixte pour le SCOTERS, un dossier de modification simplifiée n°1 du PLU de Melsheim mis à disposition du public du lundi 15 janvier 2018 au vendredi 16 février 2018 inclus.

Description de la demande

Cette modification simplifiée est mise en œuvre pour rectifier une erreur matérielle d'une règle interdisant, dans toute la zone UB, les rampes de garage orientées en contrebas de la voirie. Cette interdiction avait été instaurée pour prévenir le risque de coulées d'eaux boueuses.

La problématique des coulées d'eaux boueuses constitue un réel enjeu d'aménagement pour la commune de Melsheim et a été intégrée au PLU. L'interdiction susmentionnée avait été instaurée pour n'être mise en œuvre que dans les secteurs soumis au risque de coulées d'eaux boueuses.

Il s'agit donc de compléter le règlement écrit pour lier cette interdiction uniquement au secteur soumis au risque, repéré comme tel dans le PLU (actuellement dans le rapport de présentation p.52/122).

La modification simplifiée n°1 du PLU porte ainsi sur le règlement écrit uniquement :

- la réalisation de descentes de garages et de rampes d'accès en déclivité négative par rapport à la voie est interdite dans les secteurs identifiés au document graphique du règlement au titre R123-11 b du code de l'urbanisme (secteurs de risques de coulées de boues).

Le dossier ne prévoit pas explicitement la modification du règlement graphique.

Le projet au regard du SCOTERS

La commune de Melsheim est un village du SCOTERS.

Analyse de la demande

Le projet de modification simplifiée n°1 n'appelle pas de remarque sur le fond.

Sur la forme, le règlement graphique doit faire apparaître le secteur soumis au risque de coulées d'eaux boueuses au titre de l'article R123-11 b du code de l'urbanisme (R 151-34 du code de l'urbanisme aujourd'hui). Actuellement ce secteur est uniquement précisé au rapport de présentation (p.52/122).

En conclusion

Au regard de la compatibilité avec les orientations du SCOTERS, le projet de modification simplifiée n°1 du PLU de Melsheim n'appelle pas de remarque particulière.

NB : Il est nécessaire de modifier également le règlement graphique afin de reporter et légèrer le secteur de risques du rapport de présentation sur le règlement graphique.

4. Permis d'aménager lotissement Schulzenfeld à Benfeld

L'Agence Territoriale d'Ingénierie Publique (ATIP) a transmis pour avis au syndicat mixte pour le SCOTERS, une demande de permis d'aménager pour la création d'un lotissement d'habitation « Schulzenfeld » à Benfeld déposée par NEXITY.

Description de la demande

Cette demande concerne la création d'un lotissement d'habitations au nord de la commune, au sein d'une dent creuse localisée entre un secteur à vocation économique et une zone pavillonnaire. La zone est aujourd'hui un champ de maïs, situé en contrebas de la RD 829 reliant Benfeld à Sand (présence d'un talus). Le terrain concerné s'implante en partie sud d'un secteur classé en zone IAUh1 qui prévoit l'urbanisation progressive des terrains par une opération d'ensemble. Il s'étend sur une surface totale de 25 982 m².

La surface de plancher maximale envisagée est de 9 800 m².

Le projet prévoit 61 logements sur 44 lots, dont 29 en secteur sud relevant d'une 1^{ère} tranche et 15 au nord relevant d'une seconde tranche. Ces lots se répartissent comme suit :

- **20 parcelles de logements individuels dits « denses ou groupés/accolées » (32 %) ;**
- 23 parcelles de logements individuels traditionnels ;
- **18 logements collectifs (29,5 %), sans préciser s'il s'agit de logements locatifs aidés.** La commune indique dans l'OAP qu'elle souhaite développer le logement social à l'échelle de son territoire. Elle propose de réaliser ces logements en partie nord-est du projet, au sein de l'équipement collectif prévu.

La typologie de bâti prévue (mixité des logements, volumétrie, orientation et implantation du collectif) ainsi que la réalisation de nombreux espaces privatifs dont un parc en secteur central, une façade végétalisée en limite de lotissement et des cheminements piétons qui traversent le quartier de part en part, garantissent une bonne intégration du projet dans son environnement bâti et naturel (limitation de l'impact visuel compte tenu de la topographie du site).

En accord avec le SCOTERS et la commune, la **densité du projet est à apprécier sur une surface de 21 957 m²**, excluant des secteurs inconstructibles, notamment une bande centrale relevant d'une emprise liée à l'assainissement. Elle **s'élève à 27,78 logts/ha.**

Le projet respecte l'OAP du PLU de Benfeld sur ce secteur, à savoir :

- une desserte principale structurante qui parcourt la zone du sud au nord en limite ouest, et un principe de desserte secondaire ;

- la végétalisation des franges permettant une intégration paysagère du projet dans son environnement.

23 stationnements publics et visiteurs sont prévus en sus des stationnements privés, au sein de 2 poches de stationnement et le long de la voirie structurante à l'ouest de la parcelle.

Le projet au regard de la compatibilité avec les orientations du SCOTERS

La commune de Benfeld est membre de la Communauté de communes du Canton d'Erstein.

Au titre du SCOTERS, la commune est un bourg centre. Elle a ainsi vocation à être un lieu privilégié de production de logements. Disposant d'une gare sur son ban communal, elle doit également assurer les besoins en équipements et en services de son bassin de vie.

Dans les zones à urbaniser affectées à l'habitation, en dehors de celles qui sont destinées à accueillir principalement des immeubles collectifs, le SCOTERS demande que l'urbanisation réserve une part significative à l'habitat intermédiaire qui ne peut être inférieure à 25 % du nombre de logements (DOO p. 24).

Dans les bourgs centres, la part de locatif aidés doit être augmentée. A cette fin, les nouvelles opérations d'aménagement de plus de 12 logements devront s'accompagner de la construction d'au minimum 20% de logements locatifs aidés par rapport à ladite opération, au sein de l'opération même ou en contrepartie dans la commune (DOO p. 28).

Compte tenu des objectifs de rationalisation de la consommation foncière défendus par le SCOTERS, de la taille et des caractéristiques de la commune ainsi que de la localisation du projet, la densité devrait par ailleurs tendre à 30 logements à l'hectare pour la commune de Benfeld.

Le Projet d'aménagement et de développement durable du SCOTERS prévoit que les opérations d'aménagement de plus de 5000 m² situés en entrée de ville, doivent s'accompagner d'un effort de qualité sur l'aspect architectural des constructions, l'agencement et la réalisation des espaces publics. A cette fin, des mesures permettant d'assurer la qualité des aménagements, celle des constructions comme celle des espaces extérieurs, doivent être édictées en tenant compte du besoin d'espaces paysagers, en assurant une bonne insertion des modes doux de déplacement et en veillant à l'accessibilité des services et des équipements par les personnes à mobilité réduite. Afin notamment de maîtriser l'écoulement des eaux pluviales, toute nouvelle opération d'aménagement doit comporter des surfaces d'espaces verts non imperméabilisés ou des espaces de stockage, en rapport avec sa taille en recherchant une plus grande densité et une diversité des végétaux et en privilégiant les essences locales (DOO p. 11).

Les entrées de ville doivent être spécialement bien aménagées pour donner une image forte, claire et plaisante de la ville. Toutes les entrées d'agglomération doivent bénéficier d'un traitement de qualité. Les tronçons en zone urbanisée doivent faire l'objet d'une attention particulière pour créer des fronts bâtis de qualité, notamment par une réglementation de la forme urbaine, en particulier aux abords de la RN83 à Erstein et Benfeld, en veillant à la qualité paysagère et à l'insertion de bâtiments en bordure de la route (DOO page 39).

Le SCOTERS identifie des coupures d'urbanisation significatives à maintenir entre les parties urbanisées des communes voisines, et plus particulièrement celles de la deuxième couronne de l'agglomération strasbourgeoise (DOO page 18). Dans le SCOTERS, 44 coupures d'urbanisation ont été identifiées au vu des enjeux écologiques ou paysagers, dont une située dans la partie limitrophe entre Sand et Benfeld (rapport de présentation page 299). La préservation paysagère doit être favorisée pour éviter le continuum urbain.

Sur l'ensemble du périmètre du présent Schéma de cohérence territoriale, la construction de logements devra en priorité développer l'habitat en lien avec les autres politiques de développement, en particulier la politique de transports collectifs, en intégrant les objectifs de haute qualité environnementale, en accompagnant les bailleurs dans une démarche environnementale et économe en énergie, et en ménageant dans les locaux communs des immeubles collectifs des installations permettant les «bonnes pratiques environnementales» : tri sélectif, garage à vélos,...

Enfin, Pour garantir le bon fonctionnement des stations d'épuration, la part des eaux pluviales rejetée dans le réseau doit être réduite. A cet effet, dans les nouvelles opérations d'aménagement, la part du sol imperméabilisé doit être limitée.

Analyse de la demande

Le projet s'inscrit dans une volonté de diversification des formes d'habitat pour répondre aux besoins de la population. Il prévoit 32 % d'habitat intermédiaire sous forme de maisons accolées, ainsi qu'un collectif de 18 logements sans préciser s'il s'agit de logements locatifs aidés. Le projet ne permet donc pas d'apprécier l'objectif du SCOTERS de production de 20 % de logements aidés en cas de réalisation d'une opération de plus de 12 logements. L'effort de réalisation de logements locatifs peut s'apprécier au cœur de l'opération ou au sein de la commune. L'aménageur s'est engagé verbalement à développer ce type de logements dans une phase ultérieure localisée au nord du présent projet, dans un souci d'intégration paysagère. A noter toutefois que la commune n'est pas en mesure de garantir le respect de cette orientation du SCOTERS concernant les opérations actuellement en projet à Benfeld, notamment du fait de la difficulté soulevée pour attirer des bailleurs sociaux.

La densité calculée sur l'emprise constructible du terrain, telle qu'identifiée en accord avec le SCOTERS, s'élève à 27,78 logements à l'ha.

En conclusion

Au regard de la compatibilité avec les orientations du SCOTERS, la demande de permis d'aménager pour la création du lotissement d'habitation « Schulzenfeld » à Benfeld appelle les remarques suivantes :

- ***considérant l'accord sur la densité autour de 30 logts/ha, un effort est attendu sur la qualité globale des aménagements au sein du projet ;***
- ***un effort qualitatif sur l'aménagement du quartier devra être garanti (franges paysagères, imperméabilisation minimale des sols, aspect architectural des constructions, insertion des modes doux de déplacement, etc.), notamment en lien avec la coupure paysagère avec Sand identifiée au SCOTERS ;***
- ***le nombre de logements locatifs aidés devra être garanti, au sein de l'opération ou au sein de la commune.***

5. Permis d'aménager à Niederhausbergen

Le service de la Police du Bâtiment a transmis, pour avis au Syndicat mixte pour le SCOTERS une demande de permis d'aménager du lotissement rue de Bischheim à Niederhausbergen déposée par NEXITY FONCIER CONSEIL.

Description de la demande

La demande de permis d'aménager vise la création d'un lotissement comprenant 130 logements dont 15% de logements sociaux.

Le site du projet concerne une surface d'environ 3,4 ha. Il se situe en limite sud de la zone bâtie actuelle de la commune, à proximité du nouveau complexe sportif et culturel en cours de réalisation.

Aucune construction n'est actuellement présente sur le terrain d'emprise. Celui-ci est constitué de prairie permanente avec quelques arbres fruitiers à l'est et majoritairement de champs en céréaliculture intensive.

Le terrain est légèrement en pente. Il n'est pas soumis au PPRI et ne déborde sur aucun périmètre de protection de captage d'eau potable.

La végétalisation existante sera en grande partie conservée et renforcée.

Le projet se veut exemplaire en terme environnemental (certification ISO 14001 du maître d'ouvrage) et vise une diversité architecturale et paysagère de qualité : jeu de différentes toitures, volumétrie des différentes formes urbaines, bande de végétation composée d'arbres à haute tige et création d'écran végétal.

Le choix des essences et la composition des espaces verts seront définis avec les services de l'Eurométropole de Strasbourg.

L'accès au nouveau quartier se fera principalement au nord du terrain. Un emplacement réservé au nord du projet permettra l'aménagement de cet accès sous maîtrise d'ouvrage de l'Eurométropole de Strasbourg (hors lotissement). Le projet s'organise autour d'un système viaire créé de manière à structurer le quartier sous la forme d'un boulevard urbain reliant la RD63 à la rue de Bischheim.

Parallèlement à ce système viaire, des liaisons piétonnes et venelles mixtes développent un maillage de liaisons douces.

Un accès au sud est également prévu afin de raccorder le lotissement à la nouvelle salle sportive et culturelle.

Plusieurs lieux de rencontres ponctuent le projet afin de créer des espaces de rencontres entre les habitants. Deux espaces centraux dédiés aux équipements communs structurent et animent le projet :

- la place centrale (près de 40 mètres de large) dont la composition et l'aménagement définitif seront définis en accord avec les services de la commune et de l'Eurométropole ;
- le parc qui assurera la transition entre l'espace urbain créé et l'espace naturel.

Le choix des aménagements paysagers et du mobilier urbain se fera en concertation avec la commune : fourniture et pose d'équipements sportifs et de détente, nichoirs à oiseaux, hôtel à insectes et signalétique spécifique, potelets, corbeilles de propreté et arceaux à vélo.

Les stationnements des logements collectifs seront exclusivement souterrains. Des poches de stationnement sont également prévues pour les visiteurs et réparties sur l'ensemble du projet. L'usage des matériaux perméables sera privilégié afin de maîtriser l'écoulement des eaux pluviales.

Le projet prévoit :

- un découpage parcellaire de 31 lots (39 lots maximum) ;
- un total de 130 logements :
 - 27 maisons individuelles d'une superficie de 400 à 700 m² ;
 - 103 logements collectifs sur dix bâtiments de manière à proposer une mixité entre habitat collectif et groupé ;
- des lieux de rencontres par le biais d'espaces ou d'équipements communs ;
- d'autoriser des activités liées à l'exercice d'une profession libérale, commerciale, de service ou tertiaire.

La surface plancher générée par l'opération s'élève à 14 500 m².

Les réseaux Eau Potable, Assainissement des Eaux Usées, Electricité, Gaz, Eclairage public et Télécom sont existants en bordure de lotissement, rue de Bischheim. L'ensemble des réseaux nécessaires au projet sera posé en souterrain et raccordé à l'existant.

Le projet au regard du SCOTERS

La commune de Niederhausbergen est membre de l'Eurométropole de Strasbourg. Dans le SCOTERS, elle est identifiée comme une commune proche de l'espace métropolitain. Dans les zones à urbaniser affectées à l'habitation, en dehors de celles qui sont destinées à accueillir principalement des immeubles collectifs, le SCOTERS demande que l'urbanisation réserve une part significative, à l'habitat intermédiaire, qui ne peut être inférieure à 25 % du nombre de logements.

Compte tenu des objectifs de rationalisation de la consommation foncière défendus par le SCOTERS, de la taille et des caractéristiques de la commune, la densité du projet doit être comprise entre 30-35 logements à l'hectare.

Par ailleurs le SCOTERS indique que les opérations d'aménagement de plus de 5 000 m² de surface de plancher doivent s'accompagner d'un effort de qualité sur l'aspect architectural des constructions, l'agencement et la réalisation des espaces publics. A cette fin, des mesures permettant d'assurer la qualité des aménagements, celle des constructions comme celle des espaces extérieurs doivent être édictées en tenant compte du besoin d'espaces paysagers, en assurant une bonne insertion des modes doux de déplacement et en veillant à l'accessibilité des services et des équipements par les personnes à mobilité réduite.

Afin notamment de maîtriser l'écoulement des eaux pluviales, toute nouvelle opération d'aménagement doit comporter des surfaces d'espaces verts non imperméabilisés ou des espaces de stockage, en rapport avec sa taille.

Analyse de la demande

Avec 130 logements projetés, le projet s'inscrit dans l'objectif de densité visé pour les communes proches de l'espace métropolitain (40 logements à l'hectare).

Le projet répond aux objectifs de diversité de l'habitat du SCOTERS en proposant de l'individuel (27) et du collectif (103). Les objectifs en termes d'habitat intermédiaire (groupé) sont évoqués au sein de l'habitat collectif mais leur part n'est pas chiffrée.

Le projet s'accompagne d'un effort de qualité d'une part au regard de la réalisation d'espaces publics, de l'aspect paysager et architectural des constructions, et d'autre part en associant la commune et les services de l'Eurométropole dans le choix des essences, des aménagements collectifs, du mobilier urbain et des équipements.

En conclusion

Au regard de la compatibilité avec les orientations du SCOTERS, le projet de permis d'aménager du lotissement « Les Terres du Sud » à Niederhausbergen n'appelle pas de remarque.

Note :

- ***la part d'habitat intermédiaire fixée par le SCOTERS devra être garantie (25%) ;***
- ***les cheminements cyclables auraient pu être traités.***

6. Permis de construire 42 rue du Ban de la Roche à Strasbourg

Description de la demande

Le service de la police du bâtiment de l'Eurométropole de Strasbourg a transmis, pour avis au syndicat mixte pour le SCOTERS, le projet de permis de démolition et construction d'un bâtiment d'habitation au 42 rue du Ban-de-la-Roche à Strasbourg, déposé par la SCI Orangerie.

En lieu et place d'un hall industriel (bâtiment démoli), le permis vise la construction d'un bâtiment collectif d'habitation en R+5 double attique, ainsi qu'un niveau de parking en sous-sol semi-enterré de 73 places.

Le projet prévoit la création de 121 logements destinés à l'accession, pour une surface de plancher totale de 5 070 m² :

- 56 logements 1 pièce
- 46 logements 2 pièces
- 18 logements 3 pièces
- 1 logement 4 pièces

L'opération n'inclut pas de logement aidé.

Le terrain d'assiette a une superficie de 0,21 ha. Il s'insère dans un espace bâti bordé d'un côté par la voie de chemin de fer et par le talus de l'autoroute de l'autre. Un espace libre végétalisé sera maintenu à l'arrière du bâtiment, côté voie ferrée.

Le projet au regard du SCOTERS

Strasbourg constitue le pôle métropolitain du territoire du SCOTERS. A ce titre, son développement doit être conforté. Le développement de l'urbanisation doit favoriser en priorité, là où de telles disponibilités existent, la réhabilitation des quartiers anciens et en déshérence, la reconquête des friches urbaines et la construction dans les «dents creuses» qui contribuent à l'objectif de gestion économe.

Analyse au regard du SCOTERS

Le projet constitue une opération de renouvellement urbain et s'inscrit à ce titre dans les orientations du SCOTERS. Ce projet vient conforter le développement du pôle métropolitain du territoire du SCOTERS.

En conclusion

Au regard de la compatibilité avec les orientations du SCOTERS, le projet de permis de démolition et construction d'un bâtiment d'habitation au 42 rue du Ban-de-la-Roche à Strasbourg n'appelle pas de remarque.

7. Permis de construire extension du supermarché Leclerc rue Alphonse Adam à Strasbourg

L'Eurométropole de Strasbourg a transmis, pour avis au syndicat mixte pour le SCOTERS une demande de permis de construire concernant l'extension d'un supermarché E.LECLERC 9 rue Alphonse Adam à Strasbourg, déposée par la société NEUDIS SAS.

Description de la demande

Le terrain d'assiette est de 8 808 m². Il comporte actuellement le supermarché E.LECLERC de 1800 m² de vente, son parking et 5 petits commerces en front de rue. Le projet d'extension concerne uniquement le supermarché E.LECLERC. Il intégrera une nouvelle parcelle actuellement en espaces verts pour restructurer le parking et étendre le magasin E.LECLERC (+700 m² de vente supplémentaire) sur une partie du parking existant. L'extension représente une avancée de 19 m de la façade principale.

L'extension du magasin sera réalisée dans le prolongement du bâtiment existant. La hauteur sera identique soit 9,00 mètres (hall d'entrée et bureaux à l'étage) et 6,55 m (reste du magasin). La partie bureau à l'étage sera remaniée.

La nouvelle façade de l'extension sera habillée avec un bardage bois. Celui des façades existantes le long de la rue Alphonse Adam et de l'Allée Reuss sera décapé et retraité de manière à avoir une même teinte de bois clair.

De grands ensembles vitrés sur la nouvelle façade Sud et Ouest de l'extension permettront d'optimiser l'éclairage naturel dans le bâtiment.

Les espaces verts de la nouvelle parcelle intégrée au projet seront en partie conservés (18 arbres conservés et 13 supprimés) ainsi que certains des arbres à hautes tiges présents. Le projet prévoit de restructurer l'existant par création de nouvelles zones d'espaces verts et de nouvelles plantations (13 nouveaux arbres plantés) afin d'améliorer l'aspect visuel général de la zone.

Le traitement végétal de la zone de stationnement permettra de développer 1153 m² d'espace vert soit 13% du terrain (contre 9,5% actuellement).

L'accès des poids lourds sur le site reste identique à l'existant depuis l'allée Reuss (sortie part la rue Alphonse Adam).

L'entrée – sortie des véhicules légers sur la rue Alphonse Adam sera translatée vers le sud-ouest. Son élargissement permettra d'améliorer la circulation et la sécurité des usagers.

Le parking VL existant de 106 places de stationnement sera réduit à 94 places de stationnement (2424 m²), dont 2 réservées aux personnes à mobilité réduite, 1 réservée aux familles, 4 destinées aux véhicules électriques et 13 pré-cablées (le règlement du PLU nécessiterait un minimum de 44 places)

Une zone de stationnement des 2 roues sera mise en place sous le nouvel auvent de l'entrée et pourra recevoir jusqu'à 10 vélos.

Un cheminement piéton permettra de gagner le bâtiment depuis le domaine public, il sera accessible aux personnes à mobilité réduite.

Ce projet est un ERP (établissement recevant du public).

La surface de plancher totale est de 4 334 m² (selon cerfa et plan masse) dont :

- pour le magasin E.LECLERC : 2 943 m² existante et 864 m² à créer
- pour les 5 commerces : 527 m² (inchangé).

Le projet au regard des orientations du SCOTERS

Strasbourg constitue le pôle métropolitain du territoire du SCOTERS. A ce titre, son développement doit être conforté. Le développement de l'urbanisation doit être favorisé en priorité dans l'enveloppe urbaine, là où des disponibilités existent, via la réhabilitation des quartiers anciens et en déshérence, la reconquête des friches urbaines et la construction dans les « dents creuses », qui contribuent à l'objectif de gestion économe.

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

Analyse de la demande

Le projet vient conforter le développement du pôle métropolitain du territoire du SCOTERS.

En conclusion

Au regard des orientations du SCOTERS, le projet de permis de construire rue Alphonse Adam à Strasbourg n'appelle pas de remarque.

8. Permis de construire allée Jacqueline Auriol à Strasbourg

L'Eurométropole de Strasbourg a transmis, pour avis au syndicat mixte pour le SCOTERS, une demande de permis de construire concernant la construction de 13 logements collectifs et 6 maisons individuelles groupées allée Jacqueline Auriol/Rue Ceslav Sieradski à Strasbourg, déposée par CUS Habitat.

Description de la demande

Le terrain d'assiette est de 2 740 m² et est actuellement en friche, enherbé et planté.

Le programme mixte habitations-bureaux (respectivement 1 369 m² et 355 m² de surface de plancher) consiste en la création de :

- 6 maisons individuelles en accession sociale sécurisée,
- 13 logements collectifs en locatif social,
- locaux tertiaires pour la relocalisation de l'agence CUS Habitat.

La densité du projet s'élève à 69 logements/ha.

Le dossier ne présente pas de notice descriptive. Le plan masse apporte néanmoins les informations suivantes :

- Le projet prévoit la suppression des arbres existants et de nouvelles plantations (9 nouveaux arbres plantés) essentiellement sur la façade nord du terrain, en limite avec le parking existant, et en linéaire de façon au centre de la parcelle.
- L'accès piéton au bureau de CUS habitat et des logements collectifs se fera depuis l'allée Jacqueline Auriol. Les accès individualisés aux 6 maisons groupées se feront rue Ceslav Sieradski.
- aucune information concernant l'accès aux personnes à mobilité réduite n'est fournie.
- les parkings (19 places pour les voitures et 20 places environ pour les vélos) seront organisés comme suit :

* pour l'agence CUS Habitat et les logements collectifs :

- 4 arceaux vélo seront à disposition à l'entrée ainsi qu'un local à vélo situé à l'arrière du bâtiment (6 places pour l'agence et un nombre équivalent réservé aux logements collectifs). La toiture du local vélo sera végétalisée ;
- 6 parkings automobiles seront réservés à l'agence et 6 parkings réservés aux logements locatifs dont 1 place PMR,

* pour les maisons groupées :

- 6 garages fermés dont les toitures seront végétalisées et 1 place de parking PMR.

La typologie des logements prévoit 8 deux pièces, 5 trois pièces et 6 quatre pièces. Les maisons groupées proposeront chacune une terrasse de plain-pied et un jardin avec abri en fond de parcelle.

La puissance électrique estimée nécessaire au projet est de 236 kVA.

Le projet au regard des orientations du SCOTERS

Strasbourg constitue le pôle métropolitain du territoire du SCOTERS. A ce titre, son développement doit être conforté. Le développement de l'urbanisation doit être favorisé en priorité dans l'enveloppe urbaine, là où des disponibilités existent, via la réhabilitation des quartiers anciens et en déshérence, la reconquête des friches urbaines et la construction dans les « dents creuses » qui contribuent à l'objectif de gestion économe.

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

Analyse de la demande

Le projet vient conforter le développement du pôle métropolitain du territoire du SCOTERS.

En conclusion

Au regard des orientations du SCOTERS, le projet de permis de construire Allée Jacqueline Auriol/ Rue

Ceslav Sieradski à Strasbourg n'appelle pas de remarque.

SÉANCE DU 6 SEPTEMBRE 2018

6-2018 PLU arrêté de Boofzheim

La commune de Boofzheim a transmis pour avis au syndicat mixte pour le SCOTERS son projet de PLU, arrêté le 4 juillet 2018.

La commune appartient à la Communauté de communes du canton d'Erstein, et compte 1312 habitants (population légale 2014).

Au titre du SCOTERS, Boofzheim est un village, mais peut prétendre à être considérée comme une commune bassin de proximité, du fait de son niveau d'équipement et de service.

Description du projet

L'horizon du projet de PLU est fixé à 15 ans.

Boofzheim est une commune attractive, du fait des emplois et services proposés et de sa proximité avec des pôles locaux (Rhinau, Benfeld, Erstein) comme régionaux (Strasbourg, Sélestat) ainsi que la proximité d'Europapark côté allemand. Une moyenne de 14,3 permis de construire par an y a été accordée depuis 2006. A noter que 73% du parc de logements créé entre 2006 et 2015, dont 15% de collectifs, l'a été intramuros. L'évolution démographique, due au seul solde migratoire, représente 200 habitants supplémentaires depuis le début des années 2000. La population est cependant vieillissante et le parc de logements uniforme (grands logements, propriétés), impliquant la nécessité de diversifier le parc pour répondre à l'évolution des besoins et des attentes. Le projet communal identifie par exemple un besoin d'équipement à destination des séniors.

A travers son projet, la commune de Boofzheim vise une croissance annuelle de population de 0,75 % (cf. PADD p. 13) pour atteindre 1 400 habitants d'ici 15 ans. Pour cela, elle prévoit la réalisation de 140 logements. Le potentiel foncier intramuros identifié par la commune est de 6 ha, auxquels s'ajoutent 110 ensembles de bâtiments mutables représentant 28 400m² d'emprise au sol.

Les zones d'extension représentent 3,78 ha, dont 3 ha en IAU. L'OAP du PLU ne concerne que la zone IAU. Elle précise l'objectif d'une « densité moyenne minimale de 25 logements à l'hectare et une part minimale de 25% consacrée à de l'habitat intermédiaire et collectif ». Elle reprend des principes de desserte en bouclage et vise des cheminements piétons-cycle exclusivement est-ouest et connectés à l'existant. Elle indique également une gestion de la frange urbaine au nord par des éléments paysagers en précisant les essences.

Bien que le potentiel foncier intramuros soit conséquent, la rétention foncière doit être prise en compte et sa vocation n'est pas d'accueillir uniquement de l'habitat, afin notamment de laisser une place à la « nature en ville ». Sur cette base, la commune vise, dans son PADD (p. 14), une production de 50% des logements nécessaires à assurer son développement, en intramuros, la moitié restante sur du foncier communal.

La commune offre environ 200 emplois, répartis entre sa zone commerciale à l'est, des entreprises, des exploitations agricoles et les commerces/entreprises de services ou artisanat du centre-ville. A noter que 13% des actifs de Boofzheim travaillent en Allemagne. Les zones d'activités existantes présentent encore quelques disponibilités foncières, de l'ordre de 2,4 ha, qui gagneront à être valorisées (PADD p. 12 et 14). Boofzheim envisage, à long terme, une extension économique, à vocation supra-communale, en direction de Rhinau, sur 3,69 ha. La commune souhaite également maintenir voire renforcer ses équipements commerciaux (PADD p. 11). A noter que la communauté de communes du Canton d'Erstein n'a pas encore

définit clairement sa stratégie de développement économique.

Sur le plan touristique, le camping communal bénéficie d'une bonne affluence. Un projet d'extension est pris en compte.

La commune est bien connectée au réseau routier départemental et national (autoroute). Elle est toutefois impactée par un trafic de transit, notamment poids-lourds, vers sa zone commerciale mais surtout vers l'Allemagne en raison de la proximité du bac de Rhinau. Boofzheim est mal desservie par les transports en commun, qui permettent uniquement des déplacements vers Strasbourg via la ligne 270 (3 arrêts sur la commune). En revanche, elle est bien dotée en parcours et pistes cyclables (véloroute, chemins agricoles), qui méritent d'être développés et mis en réseau, tel que souhaité dans le PADD p. 10 afin de permettre une circulation au sein du tissu bâti et de desservir les zones de sports et loisirs de la commune.

Boofzheim est localisée dans le Ried, offrant une topographie plane, un paysage agricole ponctué de cordons végétalisés et une présence importante de l'eau. Le développement urbain récent a impacté les vergers et ceintures de villages. Les espaces et milieux naturels (cours d'eau, haies, Natura 2000, ZNIEFF, etc.) ainsi que la présence végétale en milieu urbanisé (cœurs d'ilots verts) sont identifiés comme des richesses communales à préserver. Le PLU vise enfin un renforcement des corridors écologiques, notamment les bois et cours d'eau.

Enfin, la commune encourage clairement le développement des énergies renouvelables, basées notamment sur le solaire en lien avec le potentiel local ; ainsi que les communications numériques en très haut débit.

Le zonage : superficies et caractéristiques majeures

- Les zones urbanisées : 105,42 ha.
 - Ua : 30,50 ha ; dont 1,44 ha de zone UAj (5 poches, de taille modeste) correspondant à la volonté de maintenir des ilots verts au cœur du tissu urbain. Ces secteurs constituent néanmoins un frein à la densification en milieu urbanisé. Certains de ces « cœurs d'ilots » sont traversés par des venelles.
 - Ub : 31,81 ha ; dont 0,72 ha de zone UBJ (un secteur) assurant une transition avec le secteur à vocation économique au nord.
Un potentiel foncier d'environ 6ha a été identifié sur l'ensemble du tissu urbain de Boofzheim. Le PADD précise l'intérêt majeur de sa valorisation.
 - Ue : 7,01 ha (mairie-école, sport, centre de secours, multi-accueil, déchetterie et cimetière), avec possibilités d'extensions selon les projets à venir
 - UL : 24,44 ha correspondant au camping du Ried et incluant des potentiels d'extensions tels que souhaité dans le PADD
 - UX : 11,66 ha, correspondant à 3 secteurs dont un pôle commercial en entrée de village depuis Rhinau. Tous présentent encore du foncier mobilisable.

- Les zones d'urbanisation future : 7,47 ha
 - 1 zone IAU au nord-ouest, en continuité du bâti existant : 2,99 ha. L'OAP prévoit son urbanisation en deux tranches minimum.
 - 1 zone IIAU au cœur du village : 0,79 ha
 - 1 zones 2AUX : 3,69 ha. Ce projet s'inscrit dans une perspective de développement à long terme de la zone existante, entre Boofzheim et Rhinau, à vocation supra-communale.

- Les zones agricoles : 360,39 ha, dont 92,28 ha en Ac localisés autour des exploitations agricoles, dont celui au nord présente d'importantes réserves foncières permettant de répondre aux besoins de développement.

- Les zones naturelles : 708,53 ha, dont 9,48 ha de zone Nv destinées à la protection de vergers.

Une zone conséquente au sud permet la préservation d'une ceinture verte.

Le projet au regard du SCOTERS

Au titre du SCOTERS, Boofzheim est un village, mais peut prétendre à être considéré comme une commune bassin de proximité, du fait de son niveau d'équipement et de service. Ces communes sont identifiées comme des lieux privilégiés pour développer l'habitat, et ce dans le cadre de politiques de développement de l'habitat structurées à l'échelle intercommunale (une réflexion PLH est lancée par l'EPCI).

Le PADD et les OAP intègrent les orientations du SCOTERS en matière d'habitat, à savoir une densité de 25 logements à l'hectare (pour une commune bassin de proximité) et au moins 25 % d'habitat intermédiaire (maisons individuelles denses, maisons accolées, maisons en bande, maisons jumelées, maisons de ville, petits collectifs, ... - les collectifs sont exclus de cette typologie) afin de proposer une offre adaptée aux besoins des habitants.

Une seule extension urbaine est prévue, sur 3ha. Une seconde, de 0,79 ha est identifiée en complément, à long terme. En relation avec la densité visée, la zone IAU est susceptible d'accueillir 95 habitants, soit environ 30% des objectifs démographiques de la commune, estimés à 322 nouveaux habitants sur la base des 140 logements à produire d'ici 15 ans et d'une taille de ménage estimée à 2,3 personnes. Le PLU respecte ainsi largement l'objectif du SCOTERS, qui vise la réalisation de 50% minimum de la création de logement dans l'enveloppe urbaine (cf. Modification n°2 du SCOTERS – 22 octobre 2013). Toutefois, l'objectif de création de 140 logements d'ici 15 ans pose question. Selon la population actuelle (3 chiffres différents dans le PLU) et l'objectif affiché dans le PADD d'atteindre environ 1400 habitants d'ici 15 ans, le besoin de logements serait moitié moindre (76 au plus).

A noter que l'aménagement de la zone d'extension devra s'effectuer dans le respect des objectifs qualitatifs du SCOTERS relatifs aux opérations d'aménagement de plus de 5 000m² de surface de plancher précisées p. 11 du DOO : qualité sur l'aspect architectural des constructions, l'agencement et la réalisation des espaces publics, espaces paysagers surfaces d'espaces verts non imperméabilisés ou des espaces de stockage des eaux de pluies en rapport avec la taille de l'opération. Le PLU prévoit une limitation de l'imperméabilisation des sols (73% de la surface non affectée au bâti) et la végétalisation en milieu urbanisé (essences, 30% d'espace de pleine terre par unité foncières) en zone urbanisée ou à urbaniser.

Les modes doux sont encouragés, notamment par le développement et la connexion des itinéraires cyclables, hors et à l'intérieur du tissu bâti.

En matière de développement économique, la commune se donne une possibilité de développement de la zone d'activité existante, en visant une démarche supra-communale, qu'il conviendra d'acter au niveau de l'EPCI. Il est conforme à l'orientation du SCOTERS qui admet un petit site (3 à 5 ha) à l'échelle de chaque commune, en continuité ou à proximité immédiate des zones déjà urbanisées, dans la stricte mesure où il permet de conserver un ancrage de l'activité artisanale ou commerciale.

Ce projet, localisé en entrée de ville depuis Rhinau, impacte la coupure d'urbanisation identifiée par le SCOTERS entre ces deux communes. Le SCOTERS précise que les entrées de ville doivent être spécialement bien aménagées pour donner une image forte, claire et plaisante de la ville. Aux entrées de communes ou de villages, les extensions bâties doivent se réaliser en continuité du tissu existant pour préserver l'identité villageoise. Sur les grands axes d'urbanisation et entre les villages, la préservation de coupures paysagères doit être favorisée pour éviter un continuum urbain.

Le SCOTERS vise également à maintenir ou à créer des corridors écologiques. Le caractère naturel, la valeur patrimoniale et la continuité des corridors écologiques doivent être pris en compte dans l'aménagement des espaces à urbaniser. Au sein des corridors écologiques, des continuités doivent être assurées en les préservant de toute urbanisation :

- en milieu urbain, elles doivent avoir une largeur minimum d'environ 15 mètres hors largeur de cours d'eau/fossé. Cette largeur peut être réduite exceptionnellement jusqu'à 5 mètres sur une courte distance, à condition que la végétation soit très dense.

- en milieu agricole, elles doivent avoir une largeur minimum d'environ 30 mètres hors largeur de cours d'eau/fossé.

La règle de 6m de recul par rapport aux berges en milieu urbanisé (soit un corridor de 12m), inscrite dans le règlement du PLU en zone U, ne répond que partiellement aux orientations du SCOTERS qui demande une largeur minimale de 15m (hors largeur du cours d'eau). La largeur indiquée dans le règlement concernant les zones A et N répond à l'orientation du SCOTERS.

Enfin, le recours aux énergies renouvelables est encouragé dans le PLU.

Le Bureau syndical, sur proposition du Président, après en avoir délibéré, décide de faire part de l'avis suivant :

Au regard de la compatibilité avec les orientations du SCOTERS, le projet de PLU arrêté de Boofzheim appelle les remarques suivantes :

- ***d'après les choix retenus notamment en matière de densité dans les extensions urbaines, la commune fait le choix de se positionner comme « bassin de proximité », ce qui est reconnu par le SCOTERS ;***
- ***le projet de la commune sera à conforter lors de la définition des stratégies intercommunales en matière d'économie (zones d'activités, friches) et d'habitat (armature urbaine, PLH), suite à la fusion des trois précédentes intercommunalités en 2017 ;***
- ***le PLU doit garantir les marges de recul par rapport aux cours d'eau d'environ 15 mètres minimum (hors largeur de cours d'eau/fossé) en milieu urbanisé. Cette largeur peut être réduite exceptionnellement jusqu'à 5 mètres sur une courte distance, à condition que la végétation soit très dense. Le règlement devra être adapté en ce sens.***
- ***dans les extensions urbaines, une part minimale de 25% de logements intermédiaires (individuel dense, maisons accolées, maisons en bande, maisons jumelées, maisons de ville, petits collectifs) doit être garantie ;***
- ***dans le cadre du projet de zone d'activité économique identifiée par le PLU à long terme : veiller à la qualité de l'entrée de ville et au maintien de la coupure paysagère indiquée par le SCOTERS entre Boofzheim et Rhinau ;***
- ***les objectifs démographiques et de production de logement nécessitent d'être mieux coordonnés : ajuster la population à atteindre d'ici 15 ans (1400) ou les besoins en logements (140) ;***
- ***les zones Uj sont importantes, et gagneraient à être reconsidérées dans l'objectif de densifier les espaces bâtis (UB).***

Notes :

Le rapport de présentation devra être mis à jour concernant le nouveau périmètre du SCOTERS. La formulation de « prise en compte » est à remplacer par « respect selon les principes de compatibilité ».
(p. 24)

Mettre à jour les références à la Communauté de communes.

Mettre à jour également les références à la présence du Hamster, compte tenu de l'arrêté préfectoral de 2016.

Il conviendra enfin de rectifier l'objectif de densité indiqué p. 108 du rapport de présentation.

L'OAP gagnerait à préciser les liaisons cyclables envisagées vers le centre du village et les équipements communaux, vers l'est.

Le règlement autorise les équipements liés aux énergies renouvelables, mais uniquement en zones UA et UB (articles 11). Pourquoi ne pas les autoriser également en UE et UX ?

7-2018 Permis d'aménager route de Strasbourg à la Wantzenau

L'Eurométropole de Strasbourg a transmis, pour avis au syndicat mixte pour le SCOTERS, une demande de permis d'aménager concernant un lotissement « esprit village », route de Strasbourg à La Wantzenau, déposée par TRISSERMATT.

Description de la demande

Le projet concerne un lotissement à vocation d'habitat. Il porte sur la création de 30 lots à bâtir sur un terrain de 2,87 hectares pour une surface de plancher maximale envisagée de 8 900 m². Il est situé en limite nord-ouest de la commune. La gare se trouve à environ 600m. La ligne de bus n°72 est accessible à environ 200m.

Le permis vise uniquement la création du lotissement, sans découpage des lots ni prescription concernant le type de logements à créer ou la densité visée. Néanmoins, des informations transmises par l'aménageur précisent la répartition des logements, à savoir : 15 maisons individuelles, 20 logements intermédiaires (23,5 %) et 50 logements collectifs. Un total de 85 logements neufs est ainsi envisagé, dont 31 logements locatifs sociaux (36,4 %) auxquels s'ajoutent 21 logements sociaux en accession. La densité estimative serait dans ce cas de 29,6 logts/ha.

L'entrée dans le lotissement se fera par un seul accès en double sens à l'est de l'opération. Cette voie aura un statut de « zone 30 » à l'entrée du lotissement, puis de « zone de rencontre » limitée à 20 km/h. Une voie de bouclage interne en double sens permettra la desserte des différents lots. Un second accès, depuis le centre du village et la gare, sera réservé aux piétons et cycles. L'accès y sera limité par une borne escamotable. Une venelle piétonne traversera le quartier du nord au sud. Elle sera connectée au chemin rural existant au nord. Le stationnement privé sera géré au sein des lots. Des stationnements visiteurs, de 15 places dont 2 accessibles aux PMR, seront aménagés sur l'espace public.

Le projet prévoit une gestion des eaux pluviales par noues, sous forme de tranchées en galet permettant leur récupération le long des voiries et leur acheminement vers des bassins d'infiltration, de filtration et de rétention, aux abords paysagés, localisés en partie nord du projet. Un espace paysager sera aménagé au cœur du projet. Les arbres existants sur le terrain ne seront pas conservés. Des arbres à haute tige et des cépées sont prévus en alignement le long des voiries, ainsi que dans le parc.

Les clôtures en limite de domaine public seront conformes aux prescriptions du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg : maximum de 1,60 m, clôtures en claire-voie et/ou haies végétales, etc.

Le lotissement sera pourvu d'un réseau souterrain de distribution de la fibre et sera relié au réseau de distribution gaz.

Le projet au regard du SCOTERS

La commune de La Wantzenau est membre de l'Eurométropole de Strasbourg. Dans le SCOTERS, elle est identifiée comme une commune proche de l'espace métropolitain. A ce titre elle est un lieu privilégié de production d'habitat et doit rechercher une densité inscrite entre 30 et 35 logements à l'hectare et une diversité des logements.

Dans les zones à urbaniser affectées à l'habitation, le développement de l'urbanisation devra réserver une part significative – qui ne pourra être inférieure à 25 % du nombre de logements – à l'habitat intermédiaire. Cet habitat intermédiaire sera réalisé sous forme d'habitat individuel dense (maisons accolées, individuelles superposées), de petits collectifs intégrés dans le tissu urbain (villa urbaine, maison de ville ou de village) ou de formes mixtes (ferme restaurée, urbanisation traditionnelle des villages).

La Wantzenau doit également participer à la production équilibrée sur le territoire du SCOTERS de 800

logements aidés par an, d'autant plus qu'il s'agit d'une commune bien desservie par les transports en commun. Disposant d'une proportion faible de logements aidés, La Wantzenau devra particulièrement encourager la réalisation.

Le SCOTERS indique que les communes organisent le développement de l'habitat en fonction notamment des niveaux de desserte par les transports en commun et de proximité des services et commerces du quotidien. Les secteurs constitutifs de l'armature urbaine bien desservis par les transports en commun ou ayant vocation à l'être, ainsi que ceux bénéficiant de la proximité d'une offre complète de services et commerces du quotidien, comme c'est le cas ici, sont les lieux privilégiés pour développer l'habitat. Ils privilégient le renouvellement urbain et l'extension urbaine dans les secteurs proches des stations de transport.

Dans les pôles urbains et les secteurs proches des gares, l'urbanisation doit atteindre un niveau de densité suffisant pour permettre à la desserte en transports en commun d'être pertinente.

Le SCOTERS indique que les opérations d'aménagement de plus de 5 000m² de surface de plancher doivent s'accompagner d'un effort de qualité sur l'aspect architectural des constructions, l'agencement et la réalisation des espaces publics.

À cette fin, des mesures permettant d'assurer la qualité des aménagements, celle des constructions comme celle des espaces extérieurs doivent être édictées en tenant compte du besoin d'espaces paysagers, en assurant une bonne insertion des modes doux de déplacement et en veillant à l'accessibilité des services et équipements par les personnes à mobilité réduite.

Enfin, afin notamment de maîtriser l'écoulement des eaux pluviales, toute nouvelle opération d'aménagement doit également comporter des surfaces d'espaces verts non imperméabilisés ou des espaces de stockage, en rapport avec sa taille.

Analyse de la demande

D'après les plans et informations disponibles, le projet prévoit la réalisation de 85 logements, dont 31 logements locatifs sociaux (36,4 %). Le projet participe à l'effort de production de logements aidés prévus par le SCOTERS. Ces points sont peu détaillés dans le dossier et nécessiteront d'être confirmés.

La densité est de 29,6 logts/ha, soit en deçà de l'objectif de 30 à 35 logts/ha visé par le SCOTERS pour les communes proches de l'espace métropolitain. La production d'habitat intermédiaire (maisons accolées) devrait concerner 20 logements, soit 23,5 %, une part inférieure à 25% (hors collectifs) demandé par le SCOTERS.

Aucune réflexion n'est précisée quant à l'insertion du bâti dans son environnement, l'implantation ou la limitation des consommations énergétiques des bâtiments.

La proximité de la gare n'est pas valorisée, bien que le cheminement piéton/cycle soit orienté en sa direction. Les aménagements doux reliant le projet à la gare ne sont pas prévus. Les circulations douces seront néanmoins privilégiées au cœur du quartier (venelle, zone de rencontre).

Le projet vise une certaine qualité végétale et paysagère (écran végétal en franges, espaces verts communs, plantation d'arbres le long des voiries, parc central).

Une gestion des eaux pluviales est prévue par noues et bassins.

Le Bureau syndical, sur proposition du Président, après en avoir délibéré, décide de faire part de l'avis suivant :

Au regard des orientations du SCOTERS, le projet de lotissement « esprit village » appelle un avis défavorable, aux motifs suivants :

- *la densité de logements est en-deçà des objectifs du SCOTERS visant une densité inscrite entre 30 et 35 logts/ha pour les communes proches de l'espace métropolitain ;*
- *la part minimale de 25% de logements intermédiaires (habitat individuel dense : maisons accolées, individuelles superposées ; petits collectifs intégrés dans le tissu urbain : villa urbaine, maison de ville ou de village ; formes mixtes : ferme restaurée) n'est pas garantie ;*
- *la qualité de l'aspect architectural des constructions, de l'agencement et de la réalisation des espaces publics est à rechercher ;*
- *la proximité de la gare n'est pas valorisée.*

8-2018 Permis d'aménager Lotissement d'activité Espace Économique Ouest à Ittenheim

L'Agence Territoriale d'Ingénierie Publique (ATIP) a transmis pour avis au syndicat mixte pour le SCOTERS, une demande de permis d'aménager pour la création d'un lotissement d'activités Espace Economique Ouest à Ittenheim déposée par la SAS DELTAMENAGEMENT.

Description de la demande

Le projet porte sur l'aménagement d'une zone d'activité économique sur un terrain de 6,13 ha situé en limite ouest du ban communal d'Ittenheim, en entrée de ville. Il borde la RD 1004 et prolonge un site d'activité existant qui accueille 3 entreprises actives.

Le site est inscrit en zone NAX32 du POS en vigueur, créé par une déclaration de projet emportant mise en compatibilité du POS approuvée le 29 juin 2017. Le projet de PLUi de la communauté de communes (arrêt prévu à l'automne 2018) l'identifie en UXc1.

Le secteur sera desservi depuis la RD1004, via le tracé de l'actuel chemin d'exploitation. Une voie en bouclage est prévue pour accéder aux lots. Les aménagements de voies intégreront 13 places de stationnement, dont cinq pour poids lourds. Le carrefour depuis la RD 1004 sera aménagé, par des feux et un aménagement lié au Bus à Haut Niveau de Service. Un itinéraire cyclable reliant cette partie de la commune d'Ittenheim à Handschuheim sera créé dans le cadre du projet.

L'opération a vocation à permettre le desserrement d'activités existantes ainsi que l'accueil de nouvelles entreprises. Le terrain est découpé en 9 lots sur les plans du dossier. Le permis fait état de 15 lots maximum.

Les volumes et la typologie du bâti à implanter respecteront les dispositions du règlement du POS en vigueur, à savoir, une hauteur maximale de 10m hors tout et une emprise au sol limitée à 70% de la surface de la parcelle.

Le projet vise à garantir une bonne insertion paysagère : écran de végétation en limite ouest (entrée de ville) sur 8m, plantations en limite nord et est sur 2m, emprises publiques enherbées et plantées de graminées de faible hauteur en interface avec la circulation, plantation ponctuelle d'arbres à hautes tiges.

Le site sera desservi par le gaz de ville ainsi que par les réseaux téléphoniques, câblés et fibrés. Une ligne aérienne haute tension surplombe le projet du nord au sud. La commune prévoit de demander son enfouissement.

Le projet au regard de la compatibilité avec les orientations du SCOTERS

La commune d'Ittenheim est membre de la communauté de communes du Kochersberg.

Le SCOTERS identifie sur cette commune un site de développement économique (DOO p. 34-35), permettant de répartir l'activité dans la région de Strasbourg, tout en assurant une gestion économe de l'espace. Leur taille est limitée à une vingtaine d'hectares, et peut être étendue sans dépasser soixante hectares en cas de bonne desserte par les transports en commun.

Leur localisation doit autant que possible privilégier la possibilité de desserte par les transports en commun pour les actifs. Là où une desserte fine par les transports en commun n'est pas envisageable, la desserte du site de développement économique doit pouvoir être organisée à partir d'une gare, d'une station de tramway ou équivalent, et l'aménagement de la zone doit en tenir compte. En complément, des plans de déplacements d'entreprises seront initiés à l'échelle du site.

Le Projet d'aménagement et de développement durable prévoit par ailleurs que les entrées de ville doivent être spécialement bien aménagées pour donner une image forte, claire et plaisante de la ville. Toutes les entrées d'agglomération doivent bénéficier d'un traitement de qualité, en particulier le long des axes majeurs pénétrant dans l'espace métropolitain. (DOO p. 39)

Analyse de la demande

Le projet de création d'un lotissement d'activité économique le long de la RD 1004 à Ittenheim sur un terrain de 6,13 ha s'inscrit dans les orientations du SCOTERS en matière d'armature économique qui identifie sur cette commune la création d'une zone de développement économique. Le PADD du projet de PLUi de la communauté de communes du Kochersberg (arrêté prévu à l'automne 2018) rappelle également ces principes.

Situé en entrée de ville, le projet devra garantir une bonne insertion paysagère et un aménagement qualitatif et sécuritaire sans impact sur la fluidité du trafic sur la RD 1004.

Enfin, le SCOTERS vise à développer la desserte en transport en commun des sites d'activités. Un réseau cyclable est intégré au projet. Il gagnera à être relié aux autres pistes existantes sur le territoire. L'arrêt du Transport en Commun en Site Propre (TSPO), à l'entrée d'Ittenheim, sur la RD 1004 face au site de projet, en assure une bonne desserte en transport en commun.

Le Bureau syndical, sur proposition du Président, après en avoir délibéré, décide de faire part de l'avis suivant :

Au regard de la compatibilité avec les orientations du SCOTERS, la demande de permis d'aménager pour la création du lotissement d'activités Espace Économique Ouest à Ittenheim appelle les remarques suivantes :

- ***l'insertion paysagère du site comme des bâtiments sera recherchée ;***
- ***les cheminements cyclables créés gagneront à être reliés aux réseaux existants ;***
- ***la sécurité du carrefour créé, pour tous les modes de déplacements y compris les piétons et la fluidité du trafic sur la RD 1004 devront être assurés.***

A noter :

- *la pièce PA 8 du dossier, relative au programme de travaux, identifie le site en zone N (page 4) ;*
- *le TSPO n'est pas évoqué dans le dossier.*

9-2018 Permis d'aménager lotissement à Schnersheim

L'Agence Territoriale d'Ingénierie Publique (ATIP) a transmis pour avis au syndicat mixte pour le SCOTERS, une demande de permis d'aménager pour la création d'un lotissement d'habitation « Prévert » à Schnersheim déposée par la commune de Avenheim-Schnersheim.

Description de la demande

Cette demande concerne la création d'un lotissement d'habitations en partie nord de la commune. La zone est aujourd'hui occupée par une prairie et quelques vergers. Elle est située entre deux secteurs urbanisés à vocation résidentielle de type pavillonnaire, dont un lotissement récent, dit « KLEY », auquel se rattachent les réseaux et qui constitue l'une des deux voies d'accès du futur lotissement. Un second accès est prévu en partie sud-ouest permettant un bouclage.

Le terrain, de 14 161 m², est classé IAU3 au PLU en vigueur. Le projet de PLUi de la communauté de communes du Kochersberg, qui sera arrêté à l'automne, identifie la zone de projet en 1AU. La surface de plancher maximale envisagée est de 7 700 m².

Le projet prévoit la création d'un maximum de 27 lots. Les pièces du permis en font apparaître 21, répartis comme suit :

- 17 parcelles destinées à du logement individuel ;
- 2 parcelles contiguës dédiées à l'accueil d'habitat intermédiaire ou groupé, en limite ouest du lotissement ;
- 2 parcelles destinées à accueillir des immeubles collectifs de 6 à 8 logements chacun, sans préciser s'il s'agit de logements locatifs aidés. L'une est située en entrée nord du lotissement, l'autre au nord-ouest.

L'une des volontés affichée par la commune est d'accueillir des personnes âgées sur le site, au sein des logements intermédiaires ou des collectifs.

Le découpage parcellaire assure une continuité avec les quartiers voisins, tout en proposant une mixité d'habitat et une densification du secteur. Leur orientation permet de bénéficier des apports solaires dans le cadre de conceptions bioclimatiques.

Le projet prévoit la création d'espaces publics partagés, dont une aire de détente située au cœur du futur lotissement. Le long des voies, un recul d'un mètre est prévu, de manière à permettre la plantation d'une haie vive, composée d'essences locales, entre la limite de propriété et la rue. A noter que le projet de règlement du PLUi indique dans son article 13, que les opérations de 10 à 19 logements doivent garantir 40 % de la surface de l'opération doit être traitée en espaces verts ou perméables, et qu'au moins 50 % de la superficie de l'unité foncière non affectée à la construction, aux accès et aux stationnements, doit rester perméable aux eaux pluviales.

2,5 places de stationnement sont exigées par logement créé. Des parkings mutualisables (12 places) sont prévus sur l'ensemble du futur lotissement, le long des voies.

Le projet au regard de la compatibilité avec les orientations du SCOTERS

La commune de Avenheim-Schnersheim est membre de la Communauté de communes du Kochersberg. Au titre du SCOTERS, elle est considérée comme une commune dont le développement doit se faire en rapport avec sa taille. La création de nouvelles surfaces urbanisées ou à urbaniser sera justifiée en priorité par l'évolution des besoins des habitants.

Compte tenu des objectifs de rationalisation de la consommation foncière défendus par le SCOTERS, et du rang de la commune au sein de l'armature urbaine, la densité devra tendre vers 20 logements à l'hectare.

Dans les zones à urbaniser affectées à l'habitation, le SCOTERS demande que l'urbanisation réserve une part significative à l'habitat intermédiaire qui ne peut être inférieure à 25 % du nombre de logements (DOO p. 24). Par ailleurs, les communes disposant d'une faible part de logements aidés devront encourager la réalisation, et ce de manière diffuse au sein du tissu urbain. Au sein du SCOTERS, une production annuelle de 800 logements aidés est attendue.

Le Projet d'aménagement et de développement durable du SCOTERS prévoit que les opérations d'aménagement de plus de 5 000 m² doivent s'accompagner d'un effort de qualité sur l'aspect architectural des constructions, l'agencement et la réalisation des espaces publics. A cette fin, des mesures permettant d'assurer la qualité des aménagements, celle des constructions comme celle des espaces extérieurs, doivent être édictées en tenant compte du besoin d'espaces paysagers, en assurant une bonne insertion des modes doux de déplacement et en veillant à l'accessibilité des services et des équipements par les personnes à mobilité réduite. Afin notamment de maîtriser l'écoulement des eaux pluviales, toute nouvelle opération d'aménagement doit comporter des surfaces d'espaces verts non imperméabilisés ou des espaces de stockage, en rapport avec sa taille en recherchant une plus grande densité et une diversité des végétaux et en privilégiant les essences locales (DOO p. 11).

Analyse de la demande

Le projet s'inscrit dans une volonté de diversification des formes d'habitat pour répondre aux besoins de la population. Il prévoit de l'habitat intermédiaire sous forme de maisons accolées, sans pour autant atteindre la part de 25% attendus, ainsi que 12 à 16 logements collectifs, sans préciser s'il s'agit de logements locatifs aidés.

La densité estimée est de 23 à 26 logts/ha, sur la base des éléments indiqués dans le dossier, à savoir un total de 33 à 37 logements sur une parcelle de 1,4 ha.

Le Bureau syndical, sur proposition du Président, après en avoir délibéré, décide de faire part de l'avis suivant :

Au regard de la compatibilité avec les orientations du SCOTERS, la demande de permis d'aménager pour la création du lotissement d'habitation « Prévert » à Schnersheim appelle les remarques suivantes :

- ***la part d'habitat intermédiaire fixée par le SCOTERS devra être garantie (25%) ;***
- ***les cheminements cyclables auraient pu être traités.***

10-2018 Permis d'aménager « Porte des Romains » à Strasbourg

Le service de la Police du Bâtiment a transmis, pour avis au syndicat mixte pour le SCOTERS une demande de permis d'aménager route des Romains à Strasbourg déposée par PIERRES ET TERRITOIRES DE FRANCE-ALSACE.

Description de la demande

Le projet est localisé route des Romains, au début du quartier de Koenigshoffen à Strasbourg, sur un terrain nu de 8 058 m². La demande de permis d'aménager vise la création d'un lotissement de 5 bâtiments d'habitat collectif organisés autour d'un parc.

L'OAP « Porte des Romains » du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg identifie le secteur de projet comme un site à vocation mixte, au sein du projet global d'aménagement « Porte des Romains », incluant la création de chemins modes actifs et l'aménagement d'un cœur d'îlot vert.

Les volumes bâtis se répartissent le long des voies, en deux lignes, au nord et au sud. Le cinquième bâtiment, destiné à l'habitat participatif, prendra place en partie centrale, côté est. Les gabarits respecteront les volumes voisins.

Le règlement du permis prévoit 25% de logements locatifs sociaux pour cette opération et identifie le lot 3 pour les accueillir. Les lots 1 et 2 sont destinés à l'accession à la propriété.

Un total de 109 logements est prévu dans le cadre de cette opération.

Le site sera traversé par une voie centrale piétonne bordée d'arbres. Elle permettra également l'accès des secours ainsi que la collecte des déchets, et sera grevée de servitudes liées à la réalisation d'un réseau de chaleur interne au lotissement.

Le cœur d'îlot vert permettra un saut qualitatif pour ces « arrières résiduels » et se trouvera relié au Réseau du Parc Naturel Urbain situé plus au sud. Il pourra accueillir des plantations en bac.

L'accès motorisé aux logements se fera par le chemin rural situé au nord. Le stationnement, à hauteur d'une place par logement, se fera sous les bâtiments. Des locaux vélos sont prévus en rez-de-chaussée dans l'emprise des bâtiments, ainsi qu'en cœur d'îlot.

L'éclairage public sera économe en énergie. Un réseau de chaleur interne à l'opération sera mis en place par l'aménageur. Un niveau Bepos effinergie 2017 E3C1 sera imposé aux constructions.

Le projet au regard du SCOTERS

Strasbourg constitue le pôle métropolitain du territoire du SCOTERS. A ce titre, son développement doit être conforté.

Le développement de l'urbanisation doit favoriser en priorité, là où de telles disponibilités existent, la réhabilitation des quartiers anciens et en déshérence, la reconquête des friches urbaines et la construction dans les « dents creuses » qui contribuent à l'objectif de gestion économe du foncier.

Analyse au regard du SCOTERS

Le projet respecte les orientations du SCOTERS en matière de production de logement social (25%) et de densité (135 logts/ha).

Le parti d'aménagement retenu permet de revaloriser ce site, notamment d'un point de vue urbain et paysager, ainsi que son insertion qualitative dans l'environnement bâti.

Il vient conforter le développement du pôle métropolitain du territoire du SCOTERS.

Le Bureau syndical, sur proposition du Président, après en avoir délibéré, décide de faire part de l'avis suivant :

Au regard de la compatibilité avec les orientations du SCOTERS, le projet de lotissement route des romains à Strasbourg n'appelle pas de remarque.

11-2018 Permis de construire LIDL rue des frères Eberts à la Meinau à Strasbourg

L'Eurométropole de Strasbourg a transmis, pour avis au syndicat mixte pour le SCOTERS, une demande de permis de construire concernant la démolition-reconstruction d'un magasin Lidl, rue des frères Eberts à Strasbourg, déposée par LIDL SNC.

Description de la demande

Le terrain concerné par le projet, de 5 707 m², est situé au sud de Strasbourg, dans la zone d'activité de la Plaine des Bouchers, à proximité de l'Avenue de Colmar. De l'autre côté de cette avenue s'étend le quartier résidentiel de la Meinau.

Le projet concerne la démolition des bâtiments CENTRAKOR et LIDL existants (2 657 m² au total), et la construction en lieu et place d'un nouveau bâtiment LIDL avec un parking couvert, correspondant à une nouvelle image de la marque LIDL en centre urbain.

Le bâtiment, de 2 934,85 m², sera composé en rez-de-chaussée d'un parking couvert et d'un hall d'entrée, desservant l'unique étage où sont situés la surface de vente (2 442,37 m²), les réserves et les bureaux du personnel.

Le bâtiment créé est un volume rectangulaire simple, sur lequel vient se joindre un quai de chargement côté nord avec une rampe de livraison desservant le 1^{er} étage. Le portique d'entrée fait office de vitrine commerciale. L'ensemble du bâtiment est surmonté d'une couverture monopente de 2°. Elle accueillera 475 m² de panneaux photovoltaïques. 1 170 m² de la toiture seront végétalisés. Une pompe à chaleur réversible sera installée.

Un total de 90 places de stationnement sera proposé. Les surfaces affectées au stationnement sont de 3 251 m², dont 2 140 m² bâtis et 809 m² extérieurs, soit 22 places engazonnées aux abords du bâtiment. Les aménagements en limite de terrain sont constitués d'espaces verts (gazon et arbres à haute tige).

Le dossier ne précise pas l'accessibilité du site. Néanmoins, le tram est présent avenue de Colmar, avec un arrêt (Émile Mathis) à 50m du projet. Des réseaux cyclables existent également le long de l'avenue de Colmar.

Le projet au regard du SCOTERS

Strasbourg constitue le pôle métropolitain du territoire du SCOTERS. A ce titre, son développement doit être conforté.

Les centralités urbaines, doivent être mises en capacité d'accueillir toutes les activités commerciales, notamment celles répondant à des besoins commerciaux quotidiens. Elles sont des lieux d'animation et de concentration de services et d'emplois. Par ailleurs, le commerce se développe directement en lien avec le dynamisme démographique et la concentration d'une offre commerciale et de service.

Analyse au regard du SCOTERS

Ce projet permet d'assurer une offre commerciale de proximité, en limite d'un quartier densément peuplé, et sur un site très bien desservi par les transports en commun, sans consommation foncière.

Il vient conforter le pôle métropolitain du territoire du SCOTERS.

Le Bureau syndical, sur proposition du Président, après en avoir délibéré, décide de faire part de l'avis suivant :

Au regard de la compatibilité avec les orientations du SCOTERS, le projet de démolition-reconstruction d'un LIDL rue des Frères Eberts à Strasbourg, n'appelle pas de remarque.

12-2018 Avis techniques rendus depuis mai 2018

1. Permis de construire rue Musau/Marquis à Strasbourg

Description de la demande

Le service de la police du bâtiment de l'Eurométropole de Strasbourg a transmis, pour avis au syndicat mixte pour le SCOTERS, le projet de permis de démolition, division et construction de 4 immeubles d'habitation, 12 maisons individuelles et 12 garages rue de la Musau/rue du Marquis à Strasbourg, déposé par Bouygues Immobilier.

Le projet s'inscrit sur l'emprise d'une casse automobile (site « SOPREDI »).

Le terrain de 12 843 m², totalement imperméabilisé, est situé au sud de Strasbourg, dans le quartier de la Musau. Il est délimité à l'ouest par la voie ferrée et à l'est par un tissu pavillonnaire et des jardins partagés.

Le projet porte sur la construction de 121 logements destinés à la vente, pour une surface de plancher totale de 7 779 m², répartis comme suit :

- 86 logements collectifs, répartis au sein de 4 bâtiments (A, B, C, et D), de 3 à 6 niveaux (R+1 + attique à R+3+doubles attiques) ;
- 23 logements sociaux eu sein d'un bâtiment (E), de type R+2 + attique
- 12 maisons individuelles de type R+1, réparties sur deux secteurs. Il s'agit de maisons accolées d'après les plans.

Sur les 121 logements créés, on compte 12 une pièce, 33 deux pièces, 34 trois pièces, 34 quatre pièces et 8 cinq pièces.



Le parti d'aménagement a été travaillé en lien étroit avec la collectivité et respecte l'OAP du PLUi de l'EMS. Après suppression des enrobés existants, le projet vise à redonner une dimension paysagère au site. En appui au caractère architectural du projet, de faible hauteur, la composition paysagère permet de retisser des liens avec les parcelles voisines et de reprendre la trame existante dans le quartier composée de boisements épars, friches et jardins.

Des haies vives épaulent les cheminements piétons, les aires de stationnement, la voie publique et les fonds de jardins en limite avec les riverains. Dans un souci d'intégration dans leur environnement, les façades et le toit des bâtiments A, B, C et D seront végétalisés. Les essences sont celles déjà présentes dans le quartier.

La présence de la nappe phréatique affleurante est prise en compte dans le projet par la rétention des eaux dans le réseau de noues intégrées dans la composition paysagère. Le projet est situé en zone PPRI. Ces zones de compensation hydrauliques s'inscrivent dans le cadre des mesures compensatoires au titre de la loi sur l'eau.

Les études de sol ont révélé une pollution aux hydrocarbures et métaux lourds qui a été précisément cartographiée. Le projet permet de pallier à celle-ci : décaissements, recouvrement pérenne de l'ensemble des surfaces non imperméabilisées du projet par des matériaux sains.

L'ensemble du projet est desservi par une voie privée unique, en limite ouest de la parcelle, le long de la voie ferrée. L'accès principal s'effectue depuis la rue de la Musau. La voie est en double sens et en impasse. Elle est réalisée en mode de circulation douce, permettant la gestion des flux automobiles, piétons et vélos. Les espaces de stationnement sont accessibles depuis cette voie. Un réseau de venelles piétonnes dessert les logements collectifs et les maisons individuelles. Il est raccordé au sud sur la rue de la Musau, au nord sur la rue du Marquis et à l'ouest rue de Lautenbach.

Le projet prévoit un total de 114 places de stationnements, dont 34 en rez-de-chaussée des bâtiments A et B, 12 sous formes de garages et 68 en extérieur.

Des arceaux vélo sont disposés à l'entrée de chaque bâtiment. Des banquettes en bois en chêne massif sont prévues sur les espaces de rencontres.

La station de tram la plus proche (Jean Jaurès) est à 15min à pied. Le quartier est néanmoins desservi par le bus. Suite à un échange avec les services de l'Eurométropole de Strasbourg, il est précisé que ce projet bénéficiera d'ici peu de liaisons douces avec les quartiers voisins (projets en cours rue de Soultz, cité Ampère, rue du Havre/port du Rhin).

Enfin, ce projet permet d'étendre le réseau de chaleur existant, y compris vers plusieurs opérations de logements sociaux voisines du site.

Le projet au regard du SCOTERS

Strasbourg constitue le pôle métropolitain du territoire du SCOTERS. A ce titre, son développement doit être conforté.

Le développement de l'urbanisation doit favoriser en priorité, là où de telles disponibilités existent, la réhabilitation des quartiers anciens et en déshérence, la reconquête des friches urbaines et la construction dans les «dents creuses» qui contribuent à l'objectif de gestion économe.

Analyse au regard du SCOTERS

Le projet constitue une opération de réhabilitation d'une friche. Il respecte les orientations du SCOTERS en matière de production de logement social (20%), de diversification des formes d'habitat et de densité (94 logts/ha).

Le parti d'aménagement retenu permet de revaloriser ce site, notamment d'un point de vue urbain et paysager, ainsi que son insertion qualitative dans l'environnement bâti.

Il vient conforter le développement du pôle métropolitain du territoire du SCOTERS.

En conclusion

Au regard de la compatibilité avec les orientations du SCOTERS, le projet de démolition, division et construction de 4 immeubles d'habitation, 12 maisons individuelles et 12 garages rue de la Musau/rue du Marquis à Strasbourg n'appelle pas de remarque.

2. PLU arrêté de Witternheim

La commune de Witternheim a prescrit l'élaboration du PLU le 22 novembre 2010.

Le projet a été arrêté une première fois en juin 2017. Le SCOTERS avait alors jugé le PLU incompatible avec ses orientations.

Suite aux avis rendus par les PPA sur ce premier projet et à des échanges avec la commune, le projet a été revu. Le PLU de Witternheim a été ré-arrêté le 12 avril dernier et transmis pour avis au syndicat mixte pour le SCOTERS le 8 juin 2018.

Description du projet - RAPPEL

La commune de Witternheim fait partie de la communauté de communes du Canton d'Erstein. Dans le SCOTERS, elle est identifiée comme une commune « village », dont le développement doit se faire en rapport avec sa taille.

Le PADD s'articule autour de 3 axes :

- améliorer le fonctionnement urbain de Witternheim tout en conservant son caractère rural ;
- structurer le territoire pour un cadre de vie de qualité ;
- modérer la consommation d'espace et lutter contre l'étalement urbain.

La commune compte 511 habitants (Insee 2013) et souhaite accueillir 600 habitants d'ici 2030, soit environ 90 habitants supplémentaires. Le scénario démographique se fonde sur un objectif démographique ambitieux de 0,95% par an. La commune envisage de produire 72 logements à l'horizon 2030 (pour le desserrement des ménages et pour l'évolution de la population) dont 28 dans le cadre du renouvellement urbain (39%) et 44 en extension sur 2,2 ha (zones IAU et IIAU). La zone IAU fait l'objet d'une OAP qui inscrit 25 % d'habitat intermédiaire et une recherche de densité minimale de 20 logts/ha.

La commune est confrontée à un important problème en matière de nuisances olfactives liées à certaines exploitations d'élevage. La commune souhaite réduire les risques de nouvelle augmentation des nuisances olfactives en définissant des secteurs agricoles constructibles (zones Aa : exploitation agricole y compris bâtiments d'élevage, et Ab : exploitation agricole hors bâtiments d'élevage).

Aucune zone d'activités n'existe à ce jour et le projet de PLU n'en prévoit aucune. La mixité fonctionnelle entre habitat et activités artisanales ou commerciales est néanmoins recherchée au sein de la zone urbaine du village et dans les extensions.

En matière d'enjeux environnementaux, la commune identifie les zones écologiques sensibles à préserver. Elle fixe un recul par rapport aux lisières forestières plus ou moins important en fonction des enjeux environnementaux. Le cours d'eau bénéficie également d'un classement en zone N mais en dehors de l'espace urbanisé uniquement.

La commune souhaite améliorer les mobilités à l'échelle communale et supra-communale. Une connexion cyclable avec Rossfeld est inscrite au PADD ainsi que le développement du réseau de circulations pédestres. La commune n'envisage pas de liaison cyclable avec Kogenheim, située à 6 km et disposant d'une gare.

En matière d'équipement ou de service, aucun projet n'est prévu.

Le projet vise aussi à développer les communications numériques et à permettre le développement des réseaux d'énergie.

Ce qui a évolué depuis le projet arrêté de 2017 :

Suite aux remarques des PPA et aux échanges avec la commune, le projet actuel a fait évoluer les éléments suivants :

- Dans le PADD :
 - La cartographie p. 5 a été modifiée afin d'ajuster le « secteur d'urbanisation à échelonner sur la durée du PLU et au-delà » aux périmètres des zones d'extension IAU et IIAU définies.

- Dans le règlement graphique :
 - La zone Ub en cœur de village a été reclassée en zone Ac. Cet espace de 1,1 ha environ, est impacté par des périmètres de réciprocité le rendant inconstructible. Son classement en zone IIAU n'a pas été retenu par la commune qui privilégie les autres secteurs d'extension identifiés, plus facilement mobilisables ;
 - Une petite partie du lieu-dit Bruechli, initialement classée en Ab est reclassée en zone Aa compte-tenu de la délivrance d'un permis de construire accordé avant l'arrêt du PLU en 2017. La commune a néanmoins souhaité maintenir une partie du site en Ab ;
 - Un secteur Aa a été supprimé au sud de la commune et un autre a été réduit à l'est, pour tenir compte des attentes et besoins des exploitants agricoles, en accord avec eux et la chambre d'agriculture.

- Dans le tableau des surfaces :
 - U : - 1,2 ha
 - AU (IAU : 1,8 ha et IIAU : 0,42 ha) : inchangé malgré les remarques des PPA estimant peu pertinent la forme et le phasage de ces ouvertures à l'urbanisation au regard des besoins exprimés.
 - Aa et Ab (constructions autorisées) : - 8,7 ha
 - Ac (inconstructible) : + 9,9 ha
 - N : inchangé

Le projet au regard du SCOTERS

La commune de Witternheim est identifiée dans le SCOTERS comme une commune dont le développement doit se faire en rapport avec sa taille. L'extension des surfaces urbanisées et à urbaniser doit être limitée et justifiée par l'évolution des besoins des habitants. Le renouvellement urbain et le remplissage des dents creuses doivent être privilégiés.

La commune souhaite accueillir environ 90 habitants supplémentaires d'ici 2030. Comme indiqué lors des PPA de 2013 et 2017, le scénario démographique retenu est ambitieux pour une commune identifiée comme un village au sens du SCOTERS, ne bénéficiant pas d'une bonne desserte en transports en commun ou de la proximité des services et commerces du quotidien.

Pour répondre à cet objectif, les besoins de développement sont estimés à 72 nouveaux logements qui seront répartis pour plus d'1/3 en renouvellement urbain et près de 2/3 en extension. Le choix porte ainsi davantage sur une production de logements en extension qu'en renouvellement urbain, ce qui interroge sur la capacité du projet à s'inscrire dans l'objectif de rationalisation et d'optimisation de la consommation foncière défendu par le SCOTERS.

Malgré un potentiel important de renouvellement urbain, en dents creuses (apport possible de 18 logements) et réhabilitations/rénovations (+10 logements), ces terrains sont souvent grevés par des périmètres de réciprocités agricoles.

Concernant les zones d'urbanisation future, elles se répartissent en une zone IAU (1,8 ha) et une zone IIAU (0,42 ha). Malgré les interrogations formulées sur leur forme, le phasage de leur ouverture à l'urbanisation en lien avec les besoins identifiés, et leur superficie, ces zones sont maintenues suite aux échanges avec les PPA et aux ajustements faits par ailleurs sur le zonage et le PADD.

En matière de diversité de l'habitat, le SCOTERS demande qu'une part d'au moins 25 % d'habitat intermédiaire (maisons individuelles denses, maisons accolées, maisons en bande, maisons jumelées, maisons de ville, petits collectifs, ...) soit réservée dans chaque nouvelle opération en extension. Chaque commune est également encouragée à développer, à son niveau, une offre en logements locatifs aidés pour participer à la réalisation des 800 nouveaux logements aidés nécessaires chaque année sur le territoire du SCOTERS.

Les zones IAU et IIAU font l'objet d'une OAP qui inscrit 25 % d'habitat intermédiaire et 20 logements à l'hectare. Ces objectifs répondent et participent à la mise en œuvre du SCOTERS.

La commune tient également une place importante dans la trame verte et bleue du territoire, puisque le ban communal est en grande partie identifié comme une zone écologique et paysagère sensible. De plus, la commune compte des zones humides remarquables à l'ouest du ban communal. Elle est également traversée par le cours d'eau Laufgraben.

L'ensemble de ces espaces fait l'objet d'un classement en zones Nn et Ne dans lesquelles aucune zone d'activités n'est prévue. La zone Nn ne permet pas l'urbanisation et la zone Ne permet une constructibilité très restreinte et uniquement en lien avec les activités des étangs de pêche. Ces classements répondent à l'objectif de préservation de ces espaces.

Concernant le cours d'eau, celui-ci fait l'objet de protection dans sa partie non urbanisée, notamment par un classement en zones Ne et Nn avec un recul pour les constructions de 20 mètres par rapport aux berges des cours d'eau ou des fossés existants ou à modifier. Pour répondre aux orientations du SCOTERS (dans un souci de préservation des fonctionnalités des cours d'eau) ce recul devra être porté à 30 mètres en secteur non urbanisé et 15 mètres en secteur urbain.

Conclusion

Le projet actuel du PLU arrêté de Witternheim reprend les remarques formulées par le SCOTERS fin 2017 et n'en appelle pas de nouvelles.

A noter : le rapport de présentation n'est pas à jour des dernières évolutions (modifications n°3 et 4 du SCOTERS et création de la communauté de communes du Canton d'Erstein).

3. Modification n°1 du PLU de Rossfeld

La commune de Rossfeld a transmis le 6 juin 2018, pour avis au syndicat mixte pour le SCOTERS un dossier de modification n°1 de son PLU approuvé en mars 2014.

Cette modification fera l'objet d'une enquête publique.

I : Description de la demande

La modification n°1 du PLU de Rossfeld comporte 4 points :

1- Suppression de l'emplacement réservé n°1 et reclassement en zone UBb :

Lors de l'élaboration du PLU, la commune de Rossfeld avait projeté, à long terme, l'ouverture à l'urbanisation d'une zone IIAU, dont la réalisation est aujourd'hui remise en question. L'emplacement réservé en question devait permettre un second accès à cette zone. Il est abandonné car l'accès principal est jugé suffisant.

Dans un souci de cohérence, l'emprise de l'emplacement réservé, de 1,15 ares, sera reclassée en zone U.

Ce premier point entraîne la modification du plan de règlement au 1/2000^{ème} et de l'orientation d'aménagement et de programmation.

2- Modification des contours de la zone IAU située entre la rue d'Huttenheim et la rue du Moulin :

L'urbanisation de la zone IAU telle que prévue au PLU est bloquée en raison de contraintes de rétention foncière.

La commune souhaite reclasser les parcelles, de la zone IAU, longeant la rue du Moulin dans la zone U – secteur UBb, afin de permettre la réalisation de constructions individuelles, sans nécessiter de réaliser une opération d'aménagement d'ensemble préalable. Cette modification ne remettra pas en cause la zone IAU, réduite à 0,4 ha au lieu de 0,6, qui sera toujours en mesure d'accueillir une opération d'ensemble (après adaptation de l'OAP).

Ce deuxième point entraîne la modification du plan de règlement au 1/2000^{ème} et de l'orientation d'aménagement et de programmation.

3- Modification du contour de la zone Uj entre la rue de Witternheim et la rue de Finkwiller:

Au regard de la configuration de l'espace à la fin des travaux relatifs au lotissement réalisée en secteur UBa, les arrières de parcelles initialement classées en Uj s'apparentent à une dent creuse d'environ 0,1 ha. En effet, à cet endroit, le secteur Uj n'a plus le profil d'arrière de parcelles car il est directement desservi par une voie et également par l'ensemble des réseaux.

Par conséquent, la commune souhaite reclasser cette emprise dans le secteur UBa afin d'y permettre la construction de logements et ainsi favoriser la densification maîtrisée du tissu urbain.

Ce troisième point entraîne la modification du plan de règlement au 1/2000^{ème}.

4- Modification des contours de la zone IIAU et UBb au sud de la rue du château d'eau:

La commune souhaite intégrer les morceaux des parcelles n°679, 1053 et 1054 en zone UBb afin de réduire les contraintes foncières qui pourraient bloquer une éventuelle opération d'ensemble de la zone IIAU qui intègre par ailleurs des parcelles dans leur totalité. Ces morceaux de parcelles constituent en effet un décroché incohérent dans la zone IIAU susceptible d'entraîner des difficultés dans l'aménagement de cette zone.

Ce quatrième point entraîne la modification du plan de règlement au 1/2000^{ème} et de l'orientation d'aménagement et de programmation.

Le dossier précise que les modifications prévues ne portent pas préjudice à l'environnement, au paysage et à l'agriculture. Les modifications ne viennent en effet que reconfigurer des espaces urbanisés ou identifiés comme à urbaniser dans le PLU.

II : Le projet au regard des orientations du SCOTERS

Rosfeld est membre de la communauté de communes du Canton d'Erstein. Au sens du SCOTERS, c'est une **commune « village »**. A ce titre, son développement doit être maîtrisé et en rapport avec sa taille. L'extension des surfaces urbanisées et à urbaniser doit être limitée et justifiée par l'évolution des besoins des habitants.

Le renouvellement urbain et le remplissage des dents creuses doivent être privilégiés. L'objectif de densité fixé dans le cadre de la modification n°2 du SCOTERS est de 20 logements/ha dans les communes « villages ». D'autre part, la commune visera au moins 25 % d'habitat intermédiaire dans chaque opération, en diversifiant les formes de logement pour proposer une offre adaptée aux besoins des habitants (maisons individuelles denses, maisons accolées, maisons en bande, maisons jumelées ...).

Les grandes opérations d'aménagement (plus de 5 000 m²), qu'elles concernent la mise en place d'équipements et services, le développement de sites d'activités ou celui de quartiers situés en entrée de ville, doivent s'accompagner d'un effort de qualité sur l'aspect architectural des constructions, l'agencement et la réalisation des espaces publics.

A cette fin, des mesures permettant d'assurer la qualité des aménagements, celle des constructions comme celle des espaces extérieurs, doivent être édictées en tenant compte du besoin d'espaces paysagers, en assurant une bonne insertion des modes doux de déplacement et en veillant à l'accessibilité des services et des équipements par les personnes à mobilité réduite.

Afin notamment de maîtriser l'écoulement des eaux pluviales, toute nouvelle opération d'aménagement doit comporter des surfaces d'espaces verts non imperméabilisés ou des espaces de stockage, en rapport

avec sa taille en recherchant une plus grande densité et une diversité des végétaux et en privilégiant les essences locales. (DOO p. 11)

Rosfeld tient également une place importante dans la trame verte et bleue du territoire, puisque l'ensemble du ban communal est identifié comme une zone écologique et paysagère sensible. Elle est située dans un axe à enjeux environnementaux multiples comprenant des secteurs de zones humides remarquables et un périmètre rapproché de captage d'eau potable existant à prendre en compte. Au sein des corridors écologiques, des continuités doivent être assurées en les préservant de toute urbanisation. En milieu urbain, elles doivent avoir une largeur minimum d'environ 15 mètres hors largeur de cours d'eau/fossé. Cette largeur peut être réduite exceptionnellement jusqu'à 5 mètres sur une courte distance, à condition que la végétation soit très dense (DOO p.17).

III : Analyse de la compatibilité du projet

Point 1 de la modification.

La suppression de l'emplacement réservé n°1 limite l'accès à la zone IIAU à une seule voie, ce qui est contraire au PADD de Rosfeld qui vise dans les OAP des principes de voiries « afin de limiter les voies en impasse et améliorer le maillage des zones d'urbanisation récentes entre elles ».

Point 2 de la modification.

La modification prévue crée une dent creuse de moins de 0,2 ha, destinée à la construction de maisons individuelles. Elle impacte de façon mineure la répartition des surfaces du PLU. Toutefois, elle réduit la surface de la zone IAU d'un tiers, ce qui affaiblit la cohérence d'ensemble du projet à développer et contraint le respect des orientations du SCOTERS en matière d'habitat sur ce type d'espaces (densité de 20 logts/ha, production de 25% d'habitat intermédiaire), reprises dans les OAP.

D'autre part, les constructions devront garantir un retrait par rapport au cours d'eau tel que précisé dans le SCOTERS.

Enfin, l'OAP revue dans le cadre de la modification précise que l'organisation viaire reposera sur une « voie en impasse », alors que le projet initial insistait sur « une liaison entre deux rues et secteurs urbanisés existants », en lien avec le PADD du PLU.

Les points 3 et 4 de la modification.

Ces points n'appellent pas de remarque.

En conclusion

Au regard de la compatibilité avec les orientations du SCOTERS, le projet de modification n°1 du PLU de Rosfeld appelle les remarques suivantes :

- ***considérer comme exceptionnel le reclassement en zone U de parcelles initialement situées en IAU afin de garantir la cohérence d'aménagement des zones à urbaniser dans le cadre d'opérations d'ensemble et le respect des orientations du SCOTERS en matière d'habitat (densité, mixité) ;***
- ***compte tenu des éléments précisés ci-dessus, encourager sur la zone IAU réduite une opération d'habitat visant une production de 10 logements ;***
- ***assurer un aménagement qualitatif des zones d'extension (IAU et IIAU) : aspects architectural des constructions, agencement et réalisation des espaces publics, bonne insertion des modes doux de déplacements, espaces paysagers ;***
- ***garantir les marges de recul par rapport aux cours d'eau, de 30m en secteur agricole et de 15m en secteur urbain, hors largeur du cours d'eau.***

4. Modification n°3 du PLU de Hoerd

La commune de Hoerd a transmis pour avis au syndicat mixte pour le SCOTERS en tant que SCoT limitrophe, un dossier de modification n°3 de son PLU. Il s'agit d'une seconde version, après celle transmise en décembre 2017 et ayant fait l'objet d'un premier avis du SCOTERS.

La commune relevant du territoire de la communauté de communes de la Basse-Zorn n'est plus membre du syndicat mixte pour le SCOTERS et est située en « zone blanche ».

Les dates de l'enquête publique ne sont pas précisées au dossier.

I : Description de la demande

La modification n°3 du PLU de Hoerd reprend les 3 points de la version de décembre 2017 à savoir :

- harmonisation du zonage dédié à l'activité de la gravière ;
- correction du plan de zonage ;
- modification du règlement avec la suppression de dispositions SEVESO désormais caduques.

La nouvelle version, ici présentée, se distingue de la précédente par la suppression des dispositions autorisant le dépôt de matériaux inertes extérieurs ainsi que les activités de remblaiement sur la berge ouest. Après une étude approfondie conduite par le graviériste GAL, il s'est avéré que ces activités – autrefois indispensables pour consolider la berge – n'étaient plus nécessaires puisque la stabilité de la berge n'était plus compromise. Il résulte de ce constat un maintien des dispositions actuellement en vigueur qui interdisent la conduite de ces opérations impactantes sur l'environnement.

Le dossier a également été complété pour détailler l'impact du projet sur l'environnement (ZNIEFF, nappe phréatique) et les mesures prévues ou à prévoir. La conclusion indique que le projet de modification n'exercera aucune incidence notable sur l'environnement.

Par ailleurs, le nouveau projet de modification ne précise plus les autorisations de remblaiement sur berges, « sauf à certains endroits », et précise également les mesures saisonnières prises pour éviter une destruction d'espèces.

A noter enfin que l'étude d'impact fait actuellement l'objet d'une instruction de la part de l'autorité environnementale (DREAL).

II : Le projet au regard des orientations du SCOTERS

La commune de Hoerd est membre de la communauté de communes de la Basse Zorn.

Au sens du SCOTERS, c'est une **commune bourg centre**. Aujourd'hui Hoerd est limitrophe du SCOTERS.

Les axes à enjeux environnementaux multiples doivent être préservés et valorisés. Les zones naturelles identifiées sur la carte « espaces et sites naturels à préserver et à protéger » (page 14 du DOO) constituent des continuités écologiques importantes, auxquelles se superposent des enjeux de gestion des risques d'inondation et/ou de protection de la ressource en eau potable. A ce titre, elles seront préservées de toute nouvelle extension de l'urbanisation, à l'exception des bâtiments nécessaires à l'exploitation agricole, de toute implantation nouvelle de gravières et de tout remblaiement.

III : Analyse de la compatibilité du projet

Point 1 de la modification :

Le SCOTERS vise à préserver et valoriser les axes à enjeux environnementaux multiples. La carrière est comprise dans un axe à enjeux environnementaux multiples qu'il est nécessaire de préserver. Les remblaiements y sont interdits. Néanmoins les équipements liés à l'exploitation des ressources y sont autorisés sous réserve de leur compatibilité avec la sensibilité du milieu.

Dans les zones inondables en milieu non urbanisé, le DOO ne prévoit pas d'autres dispositions que celles édictées par le SDAGE, les SAGE et les PPRI, auxquels la demande devra strictement se conformer.

Points 2 et 3 de la modification

Ces points de la modification n°3 du PLU n'appellent pas de remarque.

En conclusion

Au regard de la compatibilité avec les orientations du SCOTERS, le projet de modification n°3 du PLU de Hoerdt appelle la remarque suivante :

- ***préserver les milieux à enjeux environnementaux multiples identifiés dans le SCOTERS. Les équipements liés à l'exploitation des ressources y sont autorisés sous réserve de leur compatibilité avec la sensibilité du milieu.***

5. Modification n°1 du PLU de Marlenheim

La commune de Marlenheim a transmis pour avis au syndicat mixte pour le SCOTERS en tant que SCoT limitrophe, un dossier de modification n°1 de son PLU, approuvé en décembre 2014.

La commune relevant du territoire de la communauté de communes de la Mossig et du Vignoble n'est plus membre du syndicat mixte pour le SCOTERS et est située en « zone blanche ».

Les dates de l'enquête publique ne sont pas précisées au dossier.

I : Description de la demande

La modification n°1 du PLU de Marlenheim porte sur 4 points :

1- Création d'une OAP 4 :

La commune souhaite créer une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) afin de garantir la vocation hôtelière d'une parcelle (N°72), localisée sur l'axe principal de Marlenheim, rue du Général de Gaulle, à proximité du centre.

L'objectif est de maintenir l'offre, déjà limitée sur la commune et couverte à 55% par l'hôtel concerné. L'OAP vise à garantir la vocation hôtelière de cette parcelle et y permet l'ajout complémentaire d'un restaurant.

2- Ajustements / compléments à l'OAP 1

L'OAP 1 concerne une zone d'extension 1AU située au nord-est du tissu urbain. Elle vise à finaliser l'opération résidentielle existante « La Peupleraie ».

La commune souhaite ajuster et préciser la rédaction relative à la typologie et à la densité minimale attendues, selon le détail suivant :

- ramener la part de logements aidés pour toute opération de plus de 12 logements actuellement fixée à 25%, à 20 % ;
- préciser le type de logements concernés en matière de « logements intermédiaires », à savoir :

- les maisons individuelles : accolées, jumelées ou en bande ;
 - les petits collectifs : issus de la requalification ou de la restructuration de certains bâtiments (fermes ou granges rénovées par exemple) ;
 - les petits collectifs : collectifs à faible volumétrie (notamment une hauteur maximum de 8m à l'acrotère et 12m au faîtage), maisons de ville ou villas urbaines.
- préciser que la densité minimale, de 30 logts/ha, s'entend nette, c'est-à-dire à l'échelle de l'îlot sans intégrer les espaces publics.

3- Ajustements / compléments à l'OAP 3

L'OAP 3 concerne une zone d'extension 1AU située au sud-ouest du tissu urbain.

La commune souhaite ajuster et préciser la rédaction relative à la typologie et à la densité minimale attendues, selon le détail suivant :

- ramener la part de logements aidés pour toute opération de plus de 12 logements actuellement fixée à 25%, à 20 % ;
- préciser le type de logements concernés en matière de « logements intermédiaires » (cf. point 2).

4- Ajustement de rédaction de l'article 7 des zones UA, UB, UC et 1AU (alinéa 2)

Le règlement du PLU de Marlenheim définit des possibilités de construction en pourtour de parcelle (bande de 3m de large).

La rédaction des articles concernés est modifiée pour préciser que la règle, qui limite les constructions autorisées à un maximum de 6m sur un côté ou 12m sur deux côtés consécutifs, s'applique dans l'ensemble de la bande de 3m et non pas uniquement en limite séparative.

II : Le projet au regard des orientations du SCOTERS

Marlenheim fait partie de la communauté de communes de la Mossig et du Vignoble, qui n'est plus membre du SCOTERS. La commune est toutefois limitrophe du SCOTERS.

Marlenheim est une **commune bourg centre** au sens du SCOTERS. Elle a ainsi vocation à être un lieu privilégié de production de logements. L'arrivée du Transport en Site Propre Ouest fait que Marlenheim est également une commune bien desservie par les transports en commun, confortant sa vocation de lieu privilégié de production de logements lié à son statut de bourg centre.

Dans les zones à urbaniser affectées à l'habitation, en dehors de celles qui sont destinées à accueillir principalement des immeubles collectifs, le SCOTERS demande que l'urbanisation réserve une part significative à l'habitat intermédiaire qui ne peut être inférieure à 25 % du nombre de logements (DOO p. 24). Cet habitat intermédiaire sera réalisé sous forme d'habitat individuel dense (maisons accolées, individuelles superposées), de petits collectifs intégrés dans le tissu urbain (villa urbaine, maison de ville ou de village) ou de formes mixtes (ferme restaurée, urbanisation traditionnelle des villages). Les petits collectifs auront une volumétrie proche des formes d'habitat citées précédemment.

Dans les bourgs-centres, la part de locatif aidé doit être augmentée. A cette fin, les nouvelles opérations d'aménagement de plus de 12 logements devront s'accompagner de la construction d'au minimum 20% de logements locatifs aidés par rapport à ladite opération, au sein de l'opération même ou en contrepartie dans la commune (DOO p. 28).

Compte tenu des objectifs de rationalisation de la consommation foncière défendus par le SCOTERS, de la taille et des caractéristiques de la commune ainsi que de la localisation du projet, la densité devrait par ailleurs tendre à 30 logements à l'hectare pour la commune de Marlenheim.

III : Analyse de la compatibilité du projet

Points 1 et 4 de la modification :

Ces points n'appellent pas de remarques.

Points 2 et 3 de la modification :

Les précisions relatives à la densité et à l'habitat intermédiaire respectent les orientations du SCOTERS. Les objectifs de densité pour Marlenheim sont bien de 30 logts/ha. Toutefois, la doctrine d'application du SCOTERS sur ce point considère la surface de l'opération dans son ensemble, y compris les espaces publics (voiries, espaces végétalisés etc.).

En conclusion

Au regard de la compatibilité avec les orientations du SCOTERS, le projet de modification n°1 du PLU de Marlenheim appelle les remarques suivantes :

- ***au sens du SCOTERS, la densité s'entend brute, soit à l'échelle de l'ensemble de l'opération, sans exclure les espaces publics (voirie, espaces végétalisés, etc.) ;***
- ***cette précision sur la densité concerne l'ensemble des secteurs 1AU de la commune.***

6. Permis de construire rue Albert Camus à Oberhausbergen

L'Eurométropole de Strasbourg a transmis, pour avis au syndicat mixte pour le SCOTERS, une demande de permis de construire d'un ensemble d'immeubles d'habitation, de deux locaux d'activité et d'un établissement recevant du public, rue Albert Camus à Oberhausbergen, déposée par DELTA PROMOTION.

Description de la demande

Le projet s'inscrit sur un terrain agricole (culture de maïs) de 3,71 ha au sud-ouest du ban communal d'Oberhausbergen, en limite du ban communal de Mittelhausbergen. Il est bordé sur deux côtés de quartiers d'habitation accueillant des logements collectifs (R+4 à R+7), et de chemins ruraux le séparant d'espaces agricoles sur les deux autres.

Il s'inscrit dans un vaste secteur, constitué pour une large part d'un espace agricole interstitiel entre la conurbation de Mittelhausbergen et d'Oberhausbergen à l'ouest, au cœur duquel se trouve le captage d'eau d'Oberhausbergen entouré de ses périmètres de protection. Ce secteur est également traversé par le projet de Voie de Liaison Intercommunale Ouest (VLIO), artère multimodale conçue pour relier l'Espace Européen de l'Entreprise au nord et la zone de « l'Arc Ouest » au sud.

Le terrain d'assiette est de forme carrée. Le projet prévoit une distribution des bâtiments de part et d'autre d'un axe central, structurant, prolongeant une voie existante, auquel est adossé un parc et une voie verte. La circulation se fait en sens unique, de part et d'autre d'un terre-plein central végétalisé. Un bâtiment signal marque la transition entre ce mail central et les espaces agricoles.

Le parc central est composé de trois entités :

- au sud : parvis piéton, arceaux à vélo, jardin d'eau et aire de jeux pour enfants de 3 à 6 ans ;
- au centre : espace enherbé avec équipements partagés (jardins, barbecue, zone de compostage), placette pouvant accueillir un petit marché ou un vide-grenier de quartier ;
- au nord : un verger d'arbres fruitiers et haies de petits fruits, avec nichoirs et hôtels à insectes.

De part et d'autre du mail central, les futures constructions reprennent et déclinent ce principe de parc habité. Elles s'organisent sous forme d'îlots ouverts autour de ruelles privatives. Les bâtiments s'implantent perpendiculairement au mail central, dans un souci d'intégration du bâti avec les espaces voisins (continuité bâtie, lisière urbaine marquée). Ils sont desservis par deux voies publiques et une voie privée, agrémentées d'alignements d'arbres. Chaque bâtiment dispose de jardins privatifs aménagés au cœur des parcelles privées. Les limites avec les espaces agricoles sont végétalisées : arbres à hautes tiges, haies vives, bosquets. La rive sud-est du projet est aménagée en fossé retenant les potentielles coulées de boues.

Le projet vise la construction de 362 logements dont 116 logements aidés, pour une surface de plancher totale de 23 665 m², répartis entre 16 bâtiments de type R+1 à R+5. On compte 156 deux pièces, 135 trois pièces, 68 quatre pièces et 3 cinq pièces.

L'opération vise également la création de locaux commerciaux, de 257 m² de surface de plancher (aspect non détaillé) et d'un établissement recevant du public (usage à préciser) localisé en entrée de quartier, de 800 m² de surface de plancher.

La circulation piéton/cycle est prévue dans l'ensemble du quartier, grâce à un aménagement des voies sous forme de zone de rencontre. Ces liaisons cyclables sont connectées au réseau structurant existant, menant notamment au centre du village d'Oberhausbergen.

Le projet prévoit un total de 608 places de stationnements, en extérieur le long des voies et en sous-sol sous la majorité des bâtiments.

Le plan masse indique enfin une végétalisation de certaines toitures et l'installation de panneaux photovoltaïques sur le bâtiment signal.

Le projet au regard du SCOTERS

La commune d'Oberhausbergen est membre de l'Eurométropole de Strasbourg. Dans le SCOTERS, elle est identifiée comme une commune proche de l'espace métropolitain. A ce titre elle est un lieu privilégié de production d'habitat et doit rechercher une densité inscrite entre 30 et 35 logements à l'hectare et une diversité des logements.

Dans les zones à urbaniser affectées à l'habitation, le développement de l'urbanisation devra réserver une part significative – qui ne pourra être inférieure à 25 % du nombre de logements – à l'habitat intermédiaire. Cet habitat intermédiaire sera réalisé sous forme d'habitat individuel dense (maisons accolées, individuelles superposées), de petits collectifs intégrés dans le tissu urbain (villa urbaine, maison de ville ou de village) ou de formes mixtes (ferme restaurée, urbanisation traditionnelle des villages).

Oberhausbergen doit également participer à la production équilibrée sur le territoire du SCOTERS de 800 logements aidés par an.

Le SCOTERS indique que les opérations d'aménagement de plus de 5 000m² de surface de plancher doivent s'accompagner d'un effort de qualité sur l'aspect architectural des constructions, l'agencement et la réalisation des espaces publics.

À cette fin, des mesures permettant d'assurer la qualité des aménagements, celle des constructions comme celle des espaces extérieurs doivent être édictées en tenant compte du besoin d'espaces paysagers, en assurant une bonne insertion des modes doux de déplacement et en veillant à l'accessibilité des services et équipements par les personnes à mobilité réduite.

Afin notamment de maîtriser l'écoulement des eaux pluviales, toute nouvelle opération d'aménagement doit également comporter des surfaces d'espaces verts non imperméabilisés ou des espaces de stockage, en rapport avec sa taille.

Le Projet d'aménagement et de développement durable prévoit que les entrées de ville doivent être spécialement bien aménagées pour donner une image forte, claire et plaisante de la ville. Toutes les entrées d'agglomération doivent bénéficier d'un traitement de qualité, en particulier le long des axes majeurs pénétrant dans l'espace métropolitain. Aux entrées de communes ou de villages, les extensions bâties doivent se réaliser en continuité du tissu existant pour préserver l'identité villageoise. (DOO p. 39)

Enfin, le secteur de projet est localisé à proximité du point de captage d'eau d'Oberhausbergen et son périmètre rapproché, et est concerné par le tracé du projet de VLIO.

Analyse de la demande

Le projet répond aux objectifs du SCOTERS en matière d'habitat avec une diversité du bâti (collectifs et intermédiaires), et une densité de 97 logts / ha en considérant l'objectif de création de 392 logements sur un site de 3,71 ha.

La part de logements sociaux (116) participe à l'objectif des 800 logements aidés par an visés par le SCOTERS. A noter que la commune est actuellement carencée au regard de l'article 55 de la loi SRU.

L'insertion du projet dans son environnement bâti respecte les orientations du SCOTERS (continuité avec le bâti existant, entrée de la ville). La circulation en mode doux est favorisée par le projet.

Les espaces dédiés à assurer une bonne qualité de vie au sein du quartier (espaces de jeux, de rencontres) et la large place laissée aux espaces végétalisés (jardins, vergers, zone de rencontre, etc.) apportent une plus-value au projet.

Le périmètre de captage d'eau est respecté.

A noter toutefois que le dossier ne précise pas les aspects suivants : dispositif spécifique de gestion des eaux pluviales ou des déchets, raccordement à la fibre ou encore alimentation énergétique du nouveau quartier (hormis quelques panneaux photovoltaïques).

Enfin, le projet prévoit la création de deux locaux d'activités. Le dossier ne précise néanmoins pas ce point, ni dans la description du projet, ni sur les plans.

En conclusion

Au regard de la compatibilité avec les orientations du SCOTERS, le projet de création d'un ensemble d'immeubles d'habitations, de locaux d'activités et d'un établissement recevant du public, rue Albert Camus à Oberhausbergen, n'appelle pas de remarque.

7. Permis de construire Hôtel des Postes avenue de la marseillaise à Strasbourg

L'Eurométropole de Strasbourg a transmis, pour avis au syndicat mixte pour le SCOTERS, une demande de permis de construire concernant la restructuration de l'Hôtel des Postes à Strasbourg, 5 rue de la Marseillaise, déposée par BOUYGUES IMMOBILIER.

Description de la demande

Le projet concerne la restructuration de l'Hôtel des Postes. Il s'agit d'un ensemble de bâtiments de style néogothique construits en 1897, situé dans la Neustadt, à proximité de la place de la République à Strasbourg. L'ilot bâti et ses cours intérieures (une grande et une petite cour ouverte, deux cours couvertes) occupent la quasi-totalité de la parcelle, de 11 274 m². Il est délimité par les avenues de la Liberté et de la Marseillaise. Le bâtiment comprend 5 niveaux, dont un sous-sol semi-enterré et des combles.

Le bâtiment accueille actuellement le bureau de Poste de la Marseillaise, le Carré Entreprise et quelques services tertiaires de la Poste. Le projet prévoit la réaffectation complète de toutes les surfaces existantes disponibles, la création de surfaces neuves et la réalisation de stationnements en sous-sol. Le nouveau programme s'établit comme suit :

- 100 logements, dont :
 - 62 logements en accession privée, sur 3 niveaux, avenue de la liberté ;
 - 38 logements sociaux, sur 3 niveaux, av de la Marseillaise/rue Wencker.

La typologie des logements créés est la suivante : 19 une pièce, 33 deux pièces, 20 trois pièces, 19 quatre pièces et 6 cinq pièces et 3 six pièces et plus.

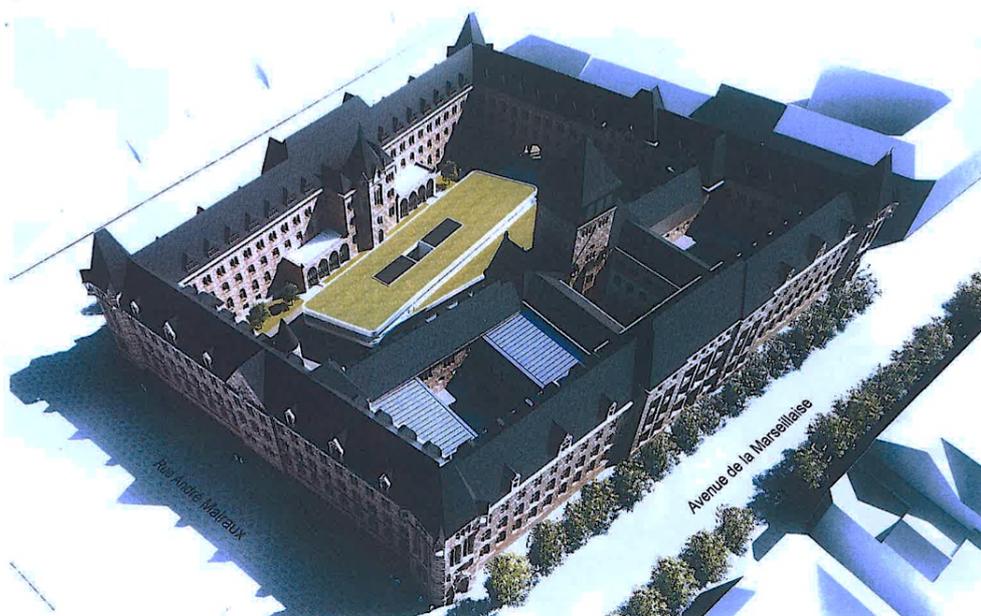
- une résidence sénior « les Jardins d’Arcadie » de 84 lots, T2 et T3, sur 2 niveaux, av. de la Marseillaise/rue Malraux ;
- des équipements et services :
 - un bureau de Poste : maintenu à son emplacement actuel (rdc av. de la Marseillaise/rue Malraux) ;
 - un restaurant / brasserie, en rdc, dans la cour interne couverte av. de la marseillaise/rue Wencker ;
 - des bureaux tertiaires, en rdc, en partie centrale du bâtiment av. de la Marseillaise
 - un Cluster, de 1800 m² : bâtiment neuf, sur deux niveaux, implanté au centre de la cour intérieure.
- 127 places de stationnement (contre 114 actuellement), dont 107 en souterrain et 20 destinés aux usagers du bureau de Poste, pour une surface totale de 3 277 m².

Côté cour intérieure, le projet prévoit :

- la destruction des extensions récentes de qualité médiocre ;
- la reconstruction des couvertures des cours couvertes, associées à la construction de deux extensions contemporaines dans la cour Malraux ;
- la démolition partielle de la tour des télécoms (1952) avec restitution du couronnement XiXè ;
- la création de nouvelles lucarnes sur les versants intérieurs des toitures ;
- la construction dans la cour intérieure d’un bâtiment neuf de deux niveaux, d’architecture contemporaine, avec parking souterrain ;
- la création de rampes le long des façades pour la desserte du sous-sol semi-enterré abritant les vélos, locaux poubelles, caves et locaux techniques de l’ensemble de l’opération.

Les configurations internes (cages d’escaliers, galeries de circulation voutées), sont maintenues. Des ascenseurs neufs sont installés.

LE PROJET ARCHITECTURAL - VUE AERIENNE



Les modifications visibles depuis l’extérieur portent sur la restauration des façades dans le respect des façades d’origine (remplacement des chassis vitrés et suppression des chassis de toiture récents), la

création d'accès PMR au droit des entrées existantes, et la restitution d'un accès primitif dans le corps central côté avenue de la Marseillaise pour les piétons et cycles.

L'accès véhicule, unique, est maintenu rue Wencker. Il donne accès à un parking souterrain situé sous le nouveau bâtiment construit au sein de la cour principale. Une circulation en sens unique est prévue autour du nouveau bâtiment pour les véhicules autorisés (livraison, transports de fonds, véhicule de secours, ramassage des ordures ménagères).

Le projet est situé à proximité immédiate de l'arrêt de tram « République », desservi par 4 lignes (sur les 6 que compte le réseau). Le centre ville de Strasbourg est aisément accessible à pied ou à vélo (réseau cyclable).

L'espace non construit de la cour intérieure principale, soit 2 600 m², est dédié à l'aménagement paysager, intégrant des circulations piétonnes et la plantation d'arbres aux extrémités nord et ouest soit sur ¼ de la surface. Des espaces plantés sont également prévus dans la petite cour intérieure,

Les toitures du cluster seront végétalisées.

Le projet au regard du SCOTERS

Strasbourg constitue le pôle métropolitain du territoire du SCOTERS. A ce titre, son développement doit être conforté. Le centre-ville est un lieu privilégié de production d'habitat et doit rechercher une densité inscrite entre 90 et 100 logements à l'hectare et une diversité des logements. Par ailleurs, les emplois, équipements et services doivent être développés dans le centre-ville de Strasbourg, en tant que pôle urbain du SCOTERS.

Le Projet d'aménagement et de développement durable prévoit la construction d'environ 9 000 logements nouveaux sur le ban communal de Strasbourg, principalement par renforcement du bâti existant et par conversion des friches et du foncier en mutation.

Une offre supplémentaire de 800 logements locatifs aidés par an doit être mise en place dans la région de Strasbourg. Au sein de l'agglomération de Strasbourg, la répartition spatiale la plus équilibrée possible sera recherchée.

L'objectif de construire des logements, équipements, services et locaux d'activités tertiaires à proximité des principaux accès aux réseaux de transports en commun (gares SNCF, stations du Transport routier guidé, stations de tramway, arrêts de transports s'ils sont régulièrement et suffisamment desservis au cours de la journée et donnent un accès rapide à l'espace métropolitain) est un objectif majeur du SCOTERS.

Une offre accessible et adaptée aux populations modestes doit être ménagée dans les quartiers proches des gares, ainsi que des stations de transports en commun en site propre. A cette fin, une offre diversifiée de logements doit être créée ou maintenue dans ces quartiers répondant aux besoins et intégrant si nécessaire des programmes collectifs, des logements locatifs, notamment des logements sociaux et/ou des appartements de grande taille. Ces quartiers doivent offrir une diversité des fonctions associant équipements, espaces publics et commerces.

Analyse au regard du SCOTERS

Le projet constitue une opération de réhabilitation d'un bâtiment existant. Il respecte les orientations du SCOTERS en matière de production de logement social et de diversification du parc.

Le parti d'aménagement retenu vise toutefois une diversification des fonctions du site, incluant habitat, commerces, économie tertiaire et services publics, et ce à proximité immédiate d'un arrêt structurant de transport en commun et à proximité du centre-ville de Strasbourg.

Le projet vient conforter le développement du pôle métropolitain du territoire du SCOTERS et respecte les orientations du SCOTERS en matière d'urbanisation à proximité de points d'arrêts de transports structurants et de diversification des fonctions au sein du pôle urbain.

Ce projet apporte enfin une amélioration des espaces extérieurs par leur végétalisation.

En conclusion

Au regard de la compatibilité avec les orientations du SCOTERS, le projet de réhabilitation de l'Hôtel des Postes, 5 avenue de la Marseillaise, n'appelle pas de remarque.

SÉANCE DU 3 DÉCEMBRE 2018

13-2018 PLU arrêté d'Hindisheim

La commune de Hindisheim a transmis pour avis au syndicat mixte pour le SCOTERS son projet de PLU arrêté le 13 septembre 2018.

La commune de Hindisheim appartient à la Communauté de communes du Canton d'Erstein, depuis le 1^e janvier 2017. Au titre du SCOTERS, Hindisheim est un village. L'horizon du projet de PLU est fixé à 2030.

Description du projet

La commune de Hindisheim située à 20 kms au sud-est de Strasbourg, compte 1 424 habitants en 2015. Hormis une très légère baisse démographique entre 1999 et 2007, le nombre d'habitants progresse depuis 1968, en raison d'une forte variation du solde migratoire.

La population de Hindisheim est un peu plus âgée qu'à l'échelle communautaire avec 32,4% de moins de 30 ans (contre 34,9% pour la CC du Canton d'Erstein). L'ouverture de la dernière opération de lotissements (environ 20 logements) devrait permettre l'arrivée de jeunes ménages avec enfants, rééquilibrant ainsi la pyramide des âges.

Le nombre de personnes par ménage est en baisse depuis 1968 (2,5 pers./ménage en 2012).

La commune compte 577 logements en 2012 dont 96% de résidences principales, construites entre 1946 et 1990, une forte dominante de pavillons individuels (88%) comprenant au moins 5 pièces. Le taux de vacance, en recul, est très faible (3,3 %). Le rythme moyen de construction est de 8 à 9 logements par an. La commune ne possède pas de logements aidés.

La population active est en légère baisse et le taux de chômage est très faible. Le tissu économique est varié avec une bonne représentativité des commerces et services de proximité. La zone d'activités est située en périphérie, en retrait du tissu résidentiel.

Le nombre des exploitations agricoles est en recul.

La commune dispose d'une école maternelle et élémentaire. Les équipements collectifs sont regroupés aux extrémités sud et nord du tissu urbanisé (salle des fêtes, terrain de foot et club house, ateliers communaux, city-stade, terrains de tennis, plateforme de tri, déchetterie, ...).

De 2006 à 2016, la consommation des espaces naturels et agricoles (vergers et terres cultivées) est de 7,2 ha (soit 0,7 ha /an) dont 3,3 ha à vocation résidentielle et 3,9 ha pour de l'activité économique.

La commune bénéficie d'une accessibilité directe depuis la RD 1083. La gare ferroviaire la plus proche (2 km) est Limersheim, sur la ligne qui relie Colmar à Strasbourg via Sélestat.

La commune dispose d'itinéraires cyclables, la reliant à la gare de Limersheim, Erstein et Krautergersheim et de promenades. Elle est desservie par le TAD.

La commune se situe au cœur de la plaine d'Alsace, le relief est très peu marqué. L'espace agricole est peu impacté par le mitage paysager. La préservation de l'interface village / cours d'eau, la protection de

la ripisylve de l'Andlau, ainsi que les transitions entre espace bâti et espaces agricoles sont des enjeux paysagers forts.

Un site Natura 2000 recoupe le ban communal de Hindisheim au sud-ouest.

L'ensemble de la commune de Hindisheim est situé en dehors de la zone de protection statique ou de la zone d'accompagnement.

Trois autres espèces (deux amphibiens et un oiseau) concernées par un PNA sont signalées sur la commune de Hindisheim (le Crapaud vert, le Sonneur à ventre jaune et la Pie-grièche grise).

Le ban communal est drainé par deux cours d'eau.

Le milieu forestier occupe un peu plus de 30% de la superficie du ban communal avec environ 390 hectares.

Les vergers sont situés à proximité immédiate du village, surtout en bordure est et nord du village, insérés au sein du bâti. Il s'agit principalement de vergers hautes tiges traditionnelles, entretenues de manière extensive.

La commune de Hindisheim est intégralement située dans une grande entité paysagère et naturelle identifiée dans le SRCE : « Plaine centrale ».

Un réservoir de biodiversité est recensé sur la commune dans le SRCE (« Bruch de l'Andlau et périphérie »). Il correspond à une vaste entité humide dont la continuité est assurée du nord au sud par le réseau de milieux riediens. L'un des enjeux en termes de continuité se situe au niveau du corridor secondaire caractérisé par la Scheer et ses milieux humides associés, faisant la jonction entre le Bruch de l'Andlau et le Ried de l'III, deux grands ensembles naturels dont la taille et l'état de conservation sont satisfaisants pour abriter durablement une grande biodiversité.

En termes de risques, la commune est concernée par un risque de remontée de nappe. L'Andlau génère un périmètre inondable venant limiter l'extension urbaine vers l'est.

Par ailleurs, 11 anciens sites industriels et activités de services et plusieurs installations classées sont répertoriés sur le ban communal.

Enfin la commune est traversée par un pipeline entraînant des zones de danger à l'est du tissu urbain.

Les orientations du PADD

La commune de Hindisheim souhaite poursuivre sa dynamique démographique afin de préserver et valoriser ses atouts (accessibilité, services, ZA, cadre de vie) sans en accélérer le rythme de développement et en respectant la trame urbaine définie par le SCOTERS plaçant Hindisheim dans la catégorie « village ».

L'évaluation des besoins en habitat s'est basée sur une croissance annuelle de 0,6% qui porterait la population de la commune autour de 1 570 habitants à l'horizon 2030, nécessitant ainsi la création d'une centaine de logements.

La commune se fixe comme objectif de ne pas dépasser 4,1 ha en zone d'extension dont 2 ha constituent une véritable consommation d'espaces naturels ou agricoles, les deux autres ha se situant à l'intérieur de l'enveloppe urbaine. Le potentiel en renouvellement urbain est estimé à 39 logements.

Le PLU prévoit également le maintien d'une extension de 2,3 ha de la zone d'activités de la Kaltau.

Dans ce cadre, les grands objectifs du PADD sont les suivants :

- définir un développement urbain harmonieux et raisonné et notamment :
 - préserver de toute urbanisation la zone inondable de l'Andlau,
 - rechercher une intensification de l'enveloppe urbaine en mobilisant les dents creuses
 - éviter toute « sur-densification »
 - donner des objectifs de densité (20 logements à l'ha) et de renouvellement urbain en compatibilité avec le SCOTERS
 - maintenir les secteurs d'urbanisation future
 - éviter le mitage paysager

- promouvoir un urbanisme durable (intégration des facteurs bioclimatiques, rénovation énergétique, infiltration des eaux de pluie, ...)
- diversifier l'offre en logements et améliorer le cadre de vie et notamment :
 - diversifier pour assurer le parcours résidentiel pour tous
 - imposer un minimum de 25% de logements intermédiaires
 - favoriser le maintien des séniors dans la commune
 - conforter la pluri-centralité et en améliorer les liaisons
 - protéger le centre ancien patrimonial sans le figer
 - conforter le niveau d'équipements et de loisirs, les jardins partagés, ...
 - déployer la fibre optique
 - prendre en compte les ressources énergétiques
- s'appuyer sur les éléments structurants en matière de déplacements et de transports et notamment :
 - conforter les itinéraires de promenades
 - chercher de nouvelles poches de stationnement
- assurer la pérennisation des activités existantes et maintenir une offre complémentaire à celle de l'intercommunalité et notamment :
 - maintenir une offre d'activités économiques complémentaire à celle de l'intercommunalité
 - répondre au besoin du monde agricole
 - conforter les services et commerces de proximité
- préserver l'environnement, les espaces agricoles et paysagers et notamment :
 - assurer l'intégration paysagère des constructions par le biais de mesures d'accompagnement paysagères notamment
 - préserver le territoire du mitage paysager
 - conserver les habitats favorables aux espèces faunistiques et floristiques

Les OAP

Une OAP thématique fixe qu'il ne sera possible d'ouvrir à l'urbanisation qu'une seule zone d'extension AU à la fois. La mise en œuvre d'une nouvelle zone d'extension n'est possible que si 80% des constructions ont démarré sur la précédente zone.

Les trois sites d'extension à vocation principale d'habitat font l'objet d'une OAP sectorielle.

Le zonage et les surfaces

Les zones urbanisées (72,8 ha) sont en progression par rapport au POS (+ 17,1 ha) notamment du fait de la progression des zones UX et UL.

Par contre les zones d'urbanisation future (4,1 ha dont 2 ha en extension stricte) sont en nette diminution (- 17,6 ha).

Les zones agricoles (326,5 ha) sont en diminution (- 35,3 ha) alors que les zones naturelles et forestières (780,6 ha) progressent de + 35,7 ha.

Le projet au regard du SCOTERS

Au sens du SCOTERS, Hindisheim est une commune « village ». A ce titre, son développement doit être maîtrisé et en rapport avec sa taille. L'extension des surfaces à urbaniser doit être limitée et justifiée par l'évolution des besoins des habitants.

Le renouvellement urbain et le remplissage des dents creuses doivent être privilégiés. L'objectif de densité fixé dans le cadre de la modification n°2 du SCOTERS est de 20 logements/ha dans les communes « villages ». D'autre part, la commune visera au moins 25% d'habitat intermédiaire dans chaque opération, en diversifiant les formes de logement pour proposer une offre adaptée aux besoins des habitants (maisons individuelles denses, maisons accolées, maisons en bande, maisons jumelées, ...).

Le PADD et les OAP intègrent les orientations du SCOTERS en matière d'habitat, à savoir une densité de 20 logements à l'hectare et au moins 25 % d'habitat intermédiaire afin de proposer une offre adaptée aux besoins des habitants. Par contre, aucune mention n'est faite à la question du logement aidé.

Trois zones d'urbanisation future sont prévues. Elles représentent au total 4,1 ha dont 2 ha en extension stricte. Les 2,1 ha restants sont situés au sein de l'enveloppe urbaine en comblement de grosses dents creuses. Ces sites ne seront pas ouverts simultanément (cf. OAP).

Sur les 4,1 ha avec une densité de 20 logements / ha la production de logements serait de 82 logements. En y ajoutant le potentiel en renouvellement urbain estimé à 39 logements, le total de logements à venir serait de 121 logements, soit un peu au-dessus des besoins estimés (100 logements).

Si l'on considère que seuls 2 ha sont en extension stricte, soit une production de 40 logements, l'objectif du SCOTERS qui vise la réalisation de 50% minimum de la création de logement dans l'enveloppe urbaine (cf. Modification n°2 du SCOTERS – 22 octobre 2013) est largement respecté.

En matière de développement économique, la commune souhaite maintenir un potentiel d'extension de la ZA de la Kaltau, en privilégiant des activités peu consommatrices d'espaces, en cohérence avec l'action communautaire. Ainsi, la zone UX passe de 2 à 6,8 ha, soit + 4,8 ha (intégration de la zone INAx du POS). Le SCOTERS permet la réalisation à l'échelle de chaque commune, en continuité ou à proximité immédiate des zones déjà urbanisées, d'un petit site (3 à 5 ha) dans la stricte mesure où il permet de conserver un ancrage de l'activité artisanale ou commerciale.

La question des modes doux n'est pas développée dans les OAP alors qu'elle constitue un objectif du PADD « conforte les itinéraires de promenades, intégrer des venelles piétonnes et cyclistes dans le programme des futurs quartiers, ... ».

Le SCOTERS fixe comme orientation que les opérations d'aménagement de plus de 5 000m² de surface de plancher (p. 11 du DOO) doivent s'accompagner d'un effort de qualité sur l'aspect architectural des constructions, l'agencement et la réalisation des espaces publics, espaces paysagers surfaces d'espaces verts non imperméabilisés ou des espaces de stockage des eaux de pluies en rapport avec la taille de l'opération. Le PLU prévoit que pour les zones d'urbanisation futures, les surfaces libres de toute construction ainsi que les aires de stationnement doivent être plantées ou aménagées et entretenues. Au moins 20% de la parcelle devront être maintenus en espace perméable, dont 50% en pleine terre. Ces points auraient pu être plus développés notamment dans les OAP.

Le PLU promeut, via le PADD, un urbanisme durable notamment à travers le recours aux énergies renouvelables et la prise en compte des ressources. Il encourage une exploitation optimum des énergies naturelles et notamment l'ensoleillement naturel des pièces à vivre. Cela se traduit également à travers les OAP : les opérations d'aménagement doivent proposer un aménagement et un bâti tirant partie d'une orientation bioclimatique. Par ailleurs, le règlement écrit n'entrave pas l'utilisation de matériaux de construction écologique, ni les dispositifs d'énergie renouvelable. Il permet en outre l'isolation thermique par l'extérieur, même si ce procédé devra s'adapter au patrimoine bâti du bourg. Par contre, l'article 15 du règlement qui porte sur les obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagement en matière de performance énergétique et environnementale est non réglementé.

Le Bureau syndical, sur proposition du Président, après en avoir délibéré, décide de faire part de l'avis suivant :

Au regard de la compatibilité avec les orientations du SCOTERS, le projet de PLU arrêté de Hindisheim appelle les remarques suivantes :

- l'article 15 du règlement qui porte sur les obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagement en matière de performance énergétique et environnementale pourrait être révisé
- Les modes doux devraient être développés dans les OAP
- la qualité sur l'aspect architectural des constructions, l'agencement et la réalisation des espaces publics, espaces paysagers surfaces d'espaces verts non imperméabilisés ou des espaces de stockage des eaux de pluies en rapport avec la taille de l'opération devraient être développés notamment dans les OAP.
- La question du logement aidé pourrait être évoquée dans le PADD.

14-2018 Règlement local de publicité de l'Eurométropole de Strasbourg

L'Eurométropole de Strasbourg a transmis pour avis au syndicat mixte pour le SCOTERS le projet de Règlement local de publicité intercommunal (RLPi) arrêté.

I : Description de la demande

Le règlement local de publicité intercommunal a pour objet d'adapter les règles nationales (code de l'environnement) régissant la présence de publicité, des enseignes et des pré-enseignes en fonction des enjeux locaux de préservation du cadre de vie et des besoins de communication des acteurs économiques, institutionnels et culturels locaux.

L'Eurométropole de Strasbourg disposant de la compétence en matière de PLU, il lui appartient d'élaborer le RLPi, le pouvoir de police et l'instruction des autorisations étant de compétence communale.

Conformément aux dispositions du code de l'environnement, le RLPi comprend un rapport de présentation, une partie réglementaire et des annexes. Le RLPi est soumis à concertation et à enquête publique. Il est valable 10 ans.

Le RLPi fixe :

- **des règles communes à tout le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg :**
 - pas de publicité sur les murs de clôture et les clôtures
 - la publicité numérique est autorisée dans certaines zones, à condition de présenter une bonne qualité d'affichage
 - une certaine homogénéité des supports de publicité doit être recherchée notamment par l'emploi d'une teinte gris foncé
 - respect des éléments d'architecture
 - interdiction de publicité sur les arbres
 - absence de clignotement des enseignes
 - la surface des adhésifs apposés à l'extérieur sur les vitrines est limitée
 - une surface maximum de 8 m² des enseignes numériques
 - en cas de cession d'activité, obligation faite au propriétaire de veiller à ce que l'aspect extérieur du local ne porte pas atteinte au caractère et à l'intérêt des lieux
 - la durée d'extinction nocturne des publicités et enseignes est allongée de trois heures
- **des règles spécifiques sur six types de zones en agglomération :**

1. le périmètre Unesco élargi de la commune de Strasbourg : présence restreinte des publicités, encadrement strict de l'installation des enseignes
 2. le cœur historique des communes autres que Strasbourg et aux abords des cours d'eau : adaptation des enseignes à la typicité du patrimoine bâti et paysager
 3. les abords de certaines voies structurantes de l'Eurométropole : installation mesurée de la publicité et des enseignes
 4. les zones d'activités, les secteurs commerciaux et les centres commerciaux : application du RNP avec allègement du nombre et de la dimension des publicités, enseignes et pré-enseignes
 5. les zones urbaines à dominante résidentielle et plus généralement tous les secteurs agglomérés hors commune de Strasbourg et non compris dans les zones 2, 3 ou 4 : fortes restrictions aux publicités et à certains types d'enseignes
 6. les zones urbaines à dominante résidentielle et plus généralement tous les secteurs agglomérés de la commune de Strasbourg non compris dans les zones 1, 3 ou 4 : publicité admise sous des formes extrêmement réduites
- **Des règles hors agglomération** : deux périmètres sont institués à proximité immédiate du centre commercial de la Vigie sur la commune de Geispolsheim et de la zone commerciale nord de Vendenheim : application du RNP avec allègement du nombre et de la dimension des publicités, enseignes et pré enseignes
 - **L'emprise du stade de la Meinau** est soumise au règlement national de publicité prévu pour l'emprise des équipements sportifs comportant plus de 15 000 places assises.

L'ensemble de ces points est décliné dans le volet règlementaire du RLPi.

II : Le projet au regard des orientations du SCOTERS

Le SCOTERS ne traite pas directement la question de la publicité dans ses orientations. Néanmoins, la question est abordée de façon indirecte à travers les orientations concernant :

- le commerce : insertion paysagère des commerces et qualité architecturale
- la qualité paysagère et bâtie des entrées de ville et plus particulièrement une attention portée à la traversée de Fegersheim, Lipsheim et Ichtratzheim par la RD 1083
- la qualité des espaces publics

III : Analyse de la compatibilité du projet

Ce dossier n'appelle pas de remarque.

Le Bureau syndical, sur proposition du Président, après en avoir délibéré, décide de faire part de l'avis suivant :

Au regard de la compatibilité avec les orientations du SCOTERS, le projet de règlement local de publicité intercommunal arrêté de l'Eurométropole de Strasbourg n'appelle pas de remarque.

15-2018 PLU arrêté de Boofzheim – complément

Le bureau du syndicat mixte pour le SCOTERS du 6 septembre 2018 a rendu un avis assorti d'un certain nombre de remarques, sur le projet de PLU de la commune de Boofzheim arrêté le 4 juillet 2018.

Suite à une interpellation de la commune afin d'éviter toute interprétation sur l'orientation du SCOTERS concernant les continuités écologiques, le syndicat mixte souhaite préciser le point relatif au maintien des corridors écologiques. Ce complément d'avis sera versé dans le cadre de l'enquête publique.

Formulation initiale de l'avis (avis du bureau du 6 septembre 2018) :

- *le PLU doit garantir les marges de recul par rapport aux cours d'eau d'environ 15 mètres minimum (hors largeur de cours d'eau/fossé) en milieu urbanisé. Cette largeur peut être réduite exceptionnellement jusqu'à 5 mètres sur une courte distance, à condition que la végétation soit très dense. Le règlement devra être adapté en ce sens.*

Le Bureau syndical, sur proposition du Président, après en avoir délibéré, décide de faire part de l'avis suivant :

Nouvelle formulation et complément à l'avis du bureau du 3 décembre 2018 :

- **au sein des corridors écologiques, des continuités doivent être assurées en les préservant de toute urbanisation. En milieu urbain, elles doivent avoir une largeur minimum d'environ 15 mètres hors largeur de cours d'eau/fossé. Cette largeur peut être réduite exceptionnellement jusqu'à 5 mètres sur une courte distance, à condition que la végétation soit très dense. Le PLU précise lesdites continuités et doit en tenir compte, par un classement approprié, par des emplacements réservés et/ou toute autre mesure appropriée.**

Les autres remarques formulées dans l'avis du bureau en date du 6 septembre 2018 sur le PLU arrêté de Boofzheim restent inchangées.

16-2018 Modifications 1 et 2 du PLU de Marlenheim

La commune de Marlenheim a transmis deux dossiers de modification pour avis au syndicat mixte pour le SCOTERS en tant que SCoT limitrophe.

I : Description de la demande

1- Dossier de modification du contenu de la modification n°1 portant sur :

- La suppression du point relatif au maintien de la vocation hôtelière.
- Les autres points de la modification (compléments, ajustements de rédaction des OAP n°1 et 3 existantes et ajustements de rédaction de l'article 7 des zones UA, UB, UC et IAU) ont déjà fait l'objet d'un avis technique rendu par le SCOTERS en bureau du 6 septembre 2018.

2- Dossier de modification n°2 de son PLU approuvé en décembre 2014 portant sur :

- Un complément apporté aux documents règlementaires (règlement écrit : article 1 et 2 des zones UA et UB et trame graphique) pour maintenir la vocation d'hébergement hôtelier, pouvant être accompagnée d'une activité de restauration.

II : Le projet au regard des orientations du SCOTERS

Marlenheim est membre de la communauté de communes de la Mossig et du Vignoble, suite à la fusion des intercommunalités en 2017. Dans ce cadre, la nouvelle communauté de communes a fait le choix de rejoindre le SCoT de la Bruche. Elle n'est donc plus membre du SCOTERS.

En attendant la révision du SCoT de la Bruche pour intégrer ce nouvel EPCI, la communauté de communes de la Mossig et du Vignoble est située en « zone blanche ».
Le syndicat mixte pour le SCOTERS est saisi en qualité de SCoT limitrophe.

III : Analyse de la compatibilité du projet

1- Dossier de modification du contenu de la modification n°1

Ce dossier n'appelle pas de remarque.

2- Dossier de modification n°2 de son PLU approuvé en décembre 2014

Ce dossier n'appelle pas de remarque.

Le Bureau syndical, sur proposition du Président, après en avoir délibéré, décide de faire part de l'avis suivant :

Les projets de modification du PLU de la commune de Marlenheim n'appellent pas de remarque.

17-2018 Révision n°1 du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg

Le service aménagement du territoire et projets urbains de l'Eurométropole de Strasbourg a transmis au syndicat mixte pour le SCOTERS le dossier portant révision n°1 du PLU métropolitain arrêté en septembre 2018.

Description de la demande

Le projet de révision du PLU comprend les documents suivants :

- Le Rapport de Présentation (RP)
- Le Projet d'Aménagement et Développement Durable (PADD)
- Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- Le Programme d'Orientations et d'Actions (POA)
- Le Règlement écrit
- Le Règlement graphique
- La liste des emplacements réservés
- Les annexes

Le projet de révision, qui intervient peu de temps après l'approbation du PLUi en 2016, est motivé par l'élargissement du territoire de l'Eurométropole suite à l'intégration des communes membres de l'intercommunalité Les Châteaux dans le cadre de la réforme intercommunale portée par les lois NOTRe et MAPTAM. Il s'agit des communes de Achenheim, Breuschwickersheim, Hangenbieten, Kolbsheim et Osthoffen. Cet élargissement du territoire est effectif depuis le 1^{er} janvier 2017.

La révision n°1 vise à intégrer ces cinq nouvelles communes afin de disposer d'un document de planification unique couvrant l'intégralité du territoire métropolitain. Elle permettra également d'adapter le PLUi afin de répondre aux exigences du décret du 28 décembre 2015 relatif à la modernisation du contenu des PLU (inscrire des OAP pour toutes les zones IAU et reprendre les nouvelles destinations du Code de l'urbanisme).

Concernant l'intégration des cinq nouvelles communes

Les cinq communes, situées à l'ouest de l'Eurométropole, représentent 6 502 habitants supplémentaires (Insee 2014) soit 1,35 % de la population métropolitaine.

Elles contribuent aux objectifs fixés par l'Eurométropole notamment en terme d'**habitat**, avec un objectif global de production de 840 logements à l'horizon 2030 (soit une moyenne de 56 logements/an) dont 105 logements locatifs sociaux.

La répartition des objectifs de production de logements est précisée au rapport de présentation.

Le **foncier** ainsi mobilisé, pour l'habitat, représente environ 1,2 ha en IAU et 17 ha en IIAU à l'échelle des cinq communes.

Les **objectifs de densités** ou le nombre de logements projetés ne sont pas systématiquement présentés dans les OAP communales. Le PADD rappelle néanmoins les objectifs d'optimisation du foncier et le POA précise les modalités de mise en œuvre avec des densités moyennes de 40 logements à l'hectare pour les communes situées en deuxième couronne (confère carte page 40 du POA).

Sur le volet économie, la commune de Hangenbieten est fléchée pour accueillir un **site de développement économique** (8 ha en IAUx et 30 ha en IIAUX) de type industriel ou artisanal principalement. Selon l'OAP communale, sa proximité immédiate avec la gare et l'aéroport d'Entzheim lui confère un rôle spécifique qui nécessite une bonne connexion avec ces équipements d'échelle métropolitaine.

Le secteur IIAUX est concerné par le PPRI de la Bruche actuellement en cours d'élaboration.

Toutes les cinq communes sont situées en deuxième couronne. En termes d'**accessibilité en transport en commun**, Hangenbieten et Kolbsheim bénéficient d'une proximité de deux gares : respectivement la gare d'Entzheim-Aéroport pour la première située à moins de 2km, et celle de Duppigheim pour la seconde. La gare de Lingolsheim est relativement proche et peut constituer une alternative crédible à la voiture pour rejoindre Strasbourg, sous réserve de correspondance efficace en bus.

Concernant les liaisons en bus, la ligne 240 dessert les communes d'Achenheim (2 arrêts), Breuschwickersheim (3 arrêts) et Osthoffen (2 arrêts) dans des temps de parcours pour rejoindre Strasbourg compris entre 25 et 35 minutes.

La ligne 209 dessert Hangenbieten (2 arrêts) et Kolbsheim (2 arrêts). Il faut compter 30 à 35 minutes pour relier Strasbourg.

En termes de **projet routier**, les cinq communes sont concernées par le projet de Contournement ouest de Strasbourg : emplacements réservés au bénéfice de l'État à hauteur de 56,7 ha sur les bans de : Kolbsheim (35 ha), Breuschwickersheim (17 ha), Achenheim et Osthoffen.

Elles sont couvertes par la zone V du PDU.

En termes d'**accessibilité en mode actif** (vélo) ce secteur à l'entrée ouest de l'agglomération est situé à proximité du canal de la Bruche plaçant Strasbourg à moins de 10 km à vélo, soit 30 minutes à vélo sur une piste cyclable sécurisée (proximité immédiate depuis Kolbsheim, Hangenbieten et Achenheim).

Une piste cyclable est en projet reliant Hangenbieten à la gare d'Entzheim (rue de la gare, cf. l'OAP communale de Hangenbieten).

Des pistes cyclables sont également projetées entre Osthoffen, Breuschwickersheim et Achenheim, et des cheminements doux dans le village de Kolbsheim (emplacements réservés au bénéfice de l'Eurométropole).

Enfin, ces cinq nouvelles communes sont toutes caractérisées par un **patrimoine naturel riche, et de forts enjeux environnementaux** : corridors écologiques, zones humides remarquables, zones inondables, lignes de crêtes, hamster, coulées d'eaux boueuses.

Les centres villages sont marqués par un patrimoine traditionnel ancien (Breuschwickersheim, Kolbsheim et Osthoffen en particulier).

Kolbsheim et Hangenbieten, en surplomb de la Bruche, présentent des terres très favorables à l'agriculture (diagnostic territorial, tome 2).

L'exposition au risque de coulées d'eaux boueuses a été pris en compte à l'échelle de chaque commune concernée, Achenheim, Hangenbieten, Breuschwickersheim, Kolbsheim et Osthoffen étant parmi les communes très impactées. Les espaces agricoles sur ces secteurs devront être préservés.

Au total ce sont 66 hectares, précédemment inscrits dans les cinq POS/PLU (2012), qui ont été écartés en raison des enjeux environnementaux (rapport de présentation, Tome 5, page 26).

Le projet au regard du SCOTERS

Le SCOTERS vise :

- **A répartir les nouveaux logements** dans la région de Strasbourg :
Le Projet d'aménagement et de développement durable prévoit la construction de 4 000 nouveaux logements par an avec la répartition suivante :
 - 900 logements nouveaux sur Strasbourg,
 - 1 800 logements sur l'Eurométropole hors Strasbourg
 - 1 300 logements sur le reste du SCOTERS
- **A augmenter l'offre en habitat intermédiaire** :
Dans les zones à urbaniser affectées à l'habitation, en dehors de celles qui sont destinées à accueillir principalement des immeubles collectifs, le développement de l'urbanisation devra ainsi réserver une part significative – qui ne pourra être inférieure à 25 % du nombre de logements – à l'habitat intermédiaire.
- **A assurer une gestion économe de l'espace** :
L'enveloppe foncière d'extension urbaine est fixée à environ 740 hectares par période de 6 ans sur l'ensemble du territoire du SCOTERS, que ce soit pour l'habitat, les équipements ou les activités. A ce titre le SCOTERS fixe **des objectifs de densité en fonction de l'armature urbaine** :
 - Strasbourg 90-100 logements/ha
 - Communes de l'espace métropolitain 80-90 logements /ha
 - Communes proches de l'espace métropolitain 30-35 logements /ha
 - Communes « bassin de proximité » 25 logements / ha
 - Communes dont le développement doit se faire en fonction de leur taille 20 logements / ha
- A développer les **sites d'accueil d'activités identifiés au DOO** (page 34). Ils correspondent à l'objectif de répartir l'activité dans la région de Strasbourg, tout en assurant une gestion économe de l'espace.
- Les **projets routiers** nécessaires au développement de la région de Strasbourg : Le Contournement Ouest de Strasbourg a pour objectif de rendre plus facilement compatible l'écoulement du trafic de transit avec les déplacements automobiles au sein de la région de Strasbourg (DOO p 50).
- A préserver et valoriser les **axes à enjeux environnementaux multiples** :
Les zones naturelles, identifiées en vert clair sur la carte « Espaces et sites naturels à préserver et à protéger », constituent des continuités écologiques importantes, auxquelles se superposent des enjeux de gestion des risques d'inondation et/ou de protection de la ressource en eau potable.
 - Dans les **zones humides remarquables** sont interdits les bâtiments liés à l'exploitation agricole, les aires de jeux, les terrains de sports et les jardins familiaux (DOO p 15 et 16).

- **Au sein des corridors écologiques**, des continuités doivent être assurées en les préservant de toute urbanisation, dans les conditions suivantes :
 - En milieu agricole, ces continuités naturelles et liaisons vertes doivent avoir un minimum d'environ 30 mètres de largeur, hors largeur de cours d'eau. Cette largeur peut être réduite ponctuellement lors de la traversée d'infrastructures.
 - En milieu urbain, elles doivent avoir une largeur minimum d'environ 15 mètres hors largeur de cours d'eau. Cette largeur peut être réduite exceptionnellement jusqu'à 5 mètres sur une courte distance et à condition que la végétation soit très dense.

A préserver les terres les plus fertiles et soutenir leur vocation agricole :

Les terres fertiles identifiées sur la carte « les vocations agricoles à affirmer » constituent une richesse patrimoniale. A l'exception de quatre cas particuliers (DOO page 20), les extensions urbaines doivent y être fortement limitées et le développement urbain doit se faire préférentiellement dans les dents creuses des villages.

Le développement linéaire le long des axes routiers doit être limité.

A préserver les lignes de crêtes :

En partie supérieure des coteaux, en deçà de la ligne de crêtes, les documents d'urbanisme doivent définir les limites au-dessus desquelles l'implantation de constructions et installations sera règlementée, voire interdite. Cette orientation ne s'applique pas aux noyaux historiques existants.

Pour les constructions situées sur les pentes des coteaux, des règles de hauteur doivent être édictées afin d'assurer leur intégration dans le paysage. Ces règles veilleront notamment à éviter que des constructions nuisent à la qualité du paysage en dépassant visuellement, vu de la plaine, la ligne de crêtes.

Dans les zones de ruissellement, les aménagements et constructions ne doivent pas augmenter les risques de glissements de terrain (DOO page 43).

A préserver les coupures d'urbanisation :

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

L'analyse de la révision n°1 du PLU de l'Eurométropole au regard du SCOTERS

- Les objectifs du PLUi liés à l'habitat en termes de production de logements, de répartition dans l'enveloppe urbaine, de logements intermédiaires et de densité sont compatibles avec les orientations du SCOTERS.
 - L'objectif de **production de logements** pour les cinq nouvelles communes s'inscrit dans l'objectif global de production à l'échelle de l'Eurométropole fixé à 2 700 logements par an (dont 1 800 logements par an sur le territoire de l'Eurométropole hors Strasbourg).
 - Le PLU affiche comme objectif dans le PADD et dans les OAP, la **diversification des formes d'habitat**. L'orientation du SCOTERS qui fixe à 25% minimum la part de logements intermédiaires à produire dans le développement de l'urbanisation (DOO page 24) est bien repris dans les OAP.
 - Dans le cadre de la mise en œuvre de la modification n°2 du SCOTERS sur le volet foncier, des objectifs de **densité** ont été fixés **par niveau d'armature urbaine**. Ils s'appliquent à l'opération. La carte du POA du PLUi affiche un objectif de 40 logements / ha pour les cinq nouvelles communes, à l'instar des autres communes situées en seconde couronne strasbourgeoise.

- Les objectifs **fonciers** du PLU sont compatibles avec les objectifs du SCOTERS tant sur le volet habitat / équipements que sur l'économie au regard des projets déjà réalisés à l'échelle du SCOTERS.
- Sur le volet économie : la zone d'activités de Hangenbieten était identifiée à l'échelle de la Communauté de communes Les Châteaux. 8 ha classés en zone IAUXb2 sont en phase de commercialisation. 30,4 ha sont inscrits en zone IIAUX en tant que réserve foncière (secteur concerné par le PPRI de la Bruche en cours d'élaboration) et devront faire l'objet d'une évolution du PLUi pour être ouverts à l'urbanisation.
- Concernant les **enjeux environnementaux**, le SCOTERS identifie sur ces nouvelles communes de l'Eurométropole, un « corridor écologique d'échelle régionale à restaurer » et des « espaces et sites naturels à préserver et à protéger » (DOO pages 14 et 16). Ces éléments sont globalement bien repris dans le PADD du PLUi et dans l'OAP métropolitaine « Trame verte et bleue » qui affirment une volonté d'inscrire le développement dans le respect de l'environnement naturel et paysager. Les marges de recul sont inscrites aux abords des cours d'eau, 6 ha ont été écartés sur le ban de Hangenbieten afin de préserver des zones humides remarquables (rapport de présentation, Tome 5, page 31) et les continuités paysagères et écologiques sont globalement confortées : aménagement de transitions végétales, préservation ou récréation de végétalisation existante le long du canal de la Bruche (Breuschwickersheim), règlement du PLUi (article 13 en zone IAU et IAUX notamment). Concernant les zones humides remarquables, elles sont globalement préservées à l'échelle de l'Eurométropole (97% des zones humides remarquables identifiées sont en zonage globalement inconstructible N1/N2/A1/A2).

Un projet d'équipement de sport et de loisir à Achenheim est néanmoins prévu dans un espace répertorié par le SCOTERS comme un axe à enjeux multiples et une zone humide remarquable, à hauteur de 2,3 ha. Dans ces zones, le SCOTERS restreint très fortement les possibilités de construction et « interdit les bâtiments liés à l'exploitation agricole, les terrains de jeux, les terrains de sport et les jardins familiaux ». A ce titre la zone réservée à l'extension de l'espace de loisirs / sports (ER ACH 5) devrait être évaluée au regard de ces enjeux environnementaux. De même, une zone agricole constructible A4 à Hangenbieten d'environ 1,7 ha est en zone humide remarquable. Le zonage, qui se justifie par la présence d'un bâtiment agricole existant, mériterait d'être dimensionné au plus près des besoins.

En matière de protection des lignes de crêtes, le SCOTERS identifie les lignes de force du paysage à préserver (DOO pages 40 et 41). La zone IIAU au Nord-Ouest de Kolbsheim se situe à proximité du point haut, sans pour atteindre la ligne de crête. Son urbanisation demandera une évolution du PLUi. Il s'agira alors sur cet aspect, de définir dans une OAP ou dans le règlement, les limites au-dessus desquelles l'implantation de constructions et installations sera règlementée.

Le SCOTERS demande également que soient limitées les zones A4 constructibles le long des axes routiers (DOO page 20). A ce titre la zone A4 à l'entrée est d'Osthoffen, le long de la départementale D118, devrait être revue et dimensionnée au plus près des besoins.

Le Bureau syndical, sur proposition du Président, après en avoir délibéré, décide de faire part de l'avis suivant :

Les objectifs de la révision n°1 du PLUi de l'Eurométropole en faveur de la maîtrise de la consommation foncière, de la densité et de la production de logements (nombre et diversité des formes) sont

compatibles avec le SCOTERS, tout comme l'ambition de préserver l'environnement naturel et paysager du territoire.

Le syndicat mixte rappelle toutefois que le sud du canal de la Bruche à hauteur d'Achenheim fait l'objet d'une orientation du SCOTERS : il constitue un axe à enjeux environnementaux multiples (DOO pages 14 et 15) et il est inscrit comme zone humide remarquable (DOO pages 15 et 16).

A ce titre :

*la prise en compte de la sensibilité environnementale du milieu pourrait être développée dans le cadre du projet de sport et de loisirs à Achenheim ;
la zone A4 constructible à Hangenbieten en zone humide remarquable pourra être dimensionnée au plus près des besoins.*

Le syndicat mixte rappelle également que les zones agricoles constructibles doivent être limitées le long des axes routiers (DOO page 20). A ce titre il est demandé que soit dimensionnée au plus près des besoins l'emprise particulièrement importante de la zone A4 constructible située à l'entrée est d'Osthoffen le long de la Départementale D118.

18-2018 Permis d'aménager extension sud de la ZA Neuhard à Eschau

L'Eurométropole de Strasbourg a transmis pour avis au syndicat mixte pour le SCOTERS, une demande de permis d'aménager pour la création d'un lotissement « extension sud de la zone d'activités Neuhard » à Eschau. Il est porté par l'Eurométropole de Strasbourg.

Description de la demande

Le projet porte sur l'aménagement d'une zone d'activités économique sur un terrain de 5 ha situé au sud de l'agglomération, sur le ban communal d'Eschau. Il s'inscrit dans une dent creuse, bordée à l'ouest par le canal du Rhône au Rhin, à l'est par la zone d'activités existante et au sud par le ban communal de Plobsheim (secteur non urbanisé). Le site accueille actuellement des terres exploitées en grande culture. Il est situé en contrebas de la rue du Tramway qui le borde au nord.

Le secteur sera desservi depuis la rue du Tramway, par une rue unique, à double sens de circulation, perpendiculaire à la première et débouchant sur une aire de retournement. Le stationnement s'organise le long de la nouvelle rue, sous forme de poches. Des arbres à haute tige y seront plantés (1 arbre pour 4 véhicules).

Le site est inscrit en zone UXb2 du PLUi en vigueur, qui y autorise l'implantation d'activités économiques artisanales, PME/PMI. L'opération a vocation à permettre l'accueil d'activités économiques et de diversifier la taille et la forme des parcelles de la zone existante. Le terrain sera divisé en 4 lots, dont les deux plus grands pourraient à leur tour être divisés en deux lots, soit un maximum de 6 lots. Des zones d'implantation des constructions ont été définies afin de garantir des ouvertures paysagères. Le règlement de la zone impose un traitement qualitatif des bâtiments qui seront construits (architecture sobre et harmonieuse, teintes discrètes, éléments vitrés, toitures végétalisées encouragées, etc.). Chaque projet devra par ailleurs prévoir un stationnement vélo, en bois et couvert par une toiture végétalisée.

En limite ouest, une haie bocagère avec des essences locales fera la transition avec le canal. Une bande plantée et inconstructible bordera chaque parcelle privée. Un chemin piétonnier sera

aménagé côté ouest et conservé côté nord. Une piste cyclable est présente sur la rue du Tramway.

Le projet au regard de la compatibilité avec les orientations du SCOTERS

La commune d'Eschau est membre de l'Eurométropole de Strasbourg. Le SCOTERS identifie un site de développement intercommunal partagé entre la commune d'Eschau et de Plobsheim (DOO p. 34-35). Il doit permettre de répartir l'activité dans la région de Strasbourg, tout en assurant une gestion économe de l'espace. Sa taille est limitée à une vingtaine d'hectares, et peut être étendue sans dépasser soixante hectares en cas de bonne desserte par les transports en commun.

La localisation doit autant que possible privilégier la possibilité de desserte par les transports en commun pour les actifs. Là où une desserte fine par les transports en commun n'est pas envisageable, la desserte du site de développement économique doit pouvoir être organisée à partir d'une gare, d'une station de tramway ou équivalent, et l'aménagement de la zone doit en tenir compte. En complément, des plans de déplacements d'entreprises seront initiés à l'échelle du site.

Les grandes opérations d'aménagement (plus de 5 000 m²), qu'elles concernent la mise en place d'équipements et services, le développement de sites d'activités ou celui de quartiers situés en entrée de ville, doivent s'accompagner d'un effort de qualité sur l'aspect architectural des constructions, l'agencement et la réalisation des espaces publics. A cette fin, des mesures permettant d'assurer la qualité des aménagements, celle des constructions comme celle des espaces extérieurs, doivent être édictées en tenant compte du besoin d'espaces paysagers, en assurant une bonne insertion des modes doux de déplacement et en veillant à l'accessibilité des services et des équipements par les personnes à mobilité réduite.

Afin notamment de maîtriser l'écoulement des eaux pluviales, toute nouvelle opération d'aménagement doit comporter des surfaces d'espaces verts non imperméabilisés ou des espaces de stockage, en rapport avec sa taille en recherchant une plus grande densité et une diversité des végétaux et en privilégiant les essences locales. (DOO p.11)

Analyse de la demande

Le projet concerne l'extension de 5 ha du parc d'activités existant de la Neuhard identifié par le SCOTERS comme un site de développement économique.

En matière d'accessibilité, le projet ne traite que les cheminements piétonniers et l'accès vélo. Les transports en commun (lignes de bus) sont accessibles en 10 minutes à pied.

Le projet prévoit 20% d'espaces verts, permettant notamment l'infiltration des eaux pluviales.

Le Bureau syndical, sur proposition du Président, après en avoir délibéré, décide de faire part de l'avis suivant :

Au regard de la compatibilité avec les orientations du SCOTERS, la demande de permis d'aménager pour l'extension de la zone d'activités « Neuhard » rue du Tramway à Eschau n'appelle pas de remarque.

19-2018 Permis d'aménager Lotissement Les Vignes à Minversheim

L'Agence Territoriale d'Ingénierie Publique (ATIP) a transmis le 19 novembre 2018, pour avis au syndicat mixte pour le SCOTERS, une demande de modification du permis d'aménager rue de l'Arc-en-ciel à Minversheim déposée par SAS CM-CIC AMENANGEMENT FONCIER.

I : Description de la demande

La demande vise à modifier le contenu du permis d'aménager, en transformant 3 lots destinés à des maisons intermédiaires en 3 lots destinés à des maisons individuelles.

Les autres éléments restent inchangés. Pour mémoire il s'agit d'un projet de lotissement d'habitations de 35 lots maximum dont le terrain d'assiette de 18 845 m² constitue une partie d'une zone inscrite en IAU1 du PLU totalisant 24 000 m². Les 5 155 m² qui resteront à urbaniser sur cette zone IAU1 appartiennent au conseil départemental.

Cette opération se situe en continuité d'un lotissement existant. La surface plancher s'élève à 9 422 m² correspondant à la construction de 38 logements : 28 individuels et 10 intermédiaires après la présente demande de modification.

II : Le projet au regard des orientations du SCOTERS

La commune de Minversheim est membre de la communauté de communes du Pays de la Zorn. Dans le SCOTERS elle est identifiée comme une commune dont le développement doit se faire en fonction de sa taille. Elle doit privilégier le renouvellement urbain et viser dans les zones affectées à l'urbanisation 25 % d'habitat intermédiaire (DOO p. 24).

Compte tenu des objectifs de rationalisation de la consommation foncière portés par le SCOTERS, la densité des nouvelles opérations doit éviter de descendre en dessous de 20 logements à l'hectare.

Les grandes opérations d'aménagement, qu'elles concernent la mise en place d'équipements et services, le développement de sites d'activités ou celui de quartiers situés en entrée de ville, doivent s'accompagner d'un effort de qualité sur l'aspect architectural des constructions, l'agencement et la réalisation des espaces publics. A cette fin, des mesures permettant d'assurer la qualité des aménagements, celle des constructions comme celle des espaces extérieurs, doivent être édictées en tenant compte du besoin d'espaces paysagers, en assurant une bonne insertion des modes doux de déplacement et en veillant à l'accessibilité des services et des équipements par les personnes à mobilité réduite. Afin notamment de maîtriser l'écoulement des eaux pluviales, toute nouvelle opération d'aménagement doit comporter des surfaces d'espaces verts non imperméabilisés ou des espaces de stockage, en rapport avec sa taille (DOO p. 11).

III : Analyse de la demande

Le projet de modification s'inscrit dans les orientations du SCOTERS, avec 10 logements intermédiaires sur 38 et une densité de 20 logements à l'hectare.

Le Bureau syndical, sur proposition du Président, après en avoir délibéré, décide de faire part de l'avis suivant :

Au regard de la compatibilité avec les orientations du SCOTERS, la demande de modification du permis d'aménager rue de l'Arc-en-ciel à Minversheim n'appelle pas de remarque.

NB : La modification n'indique toujours pas si la voirie prévue pour desservir les parcelles intègre les circulations douces vers le centre du village et vers la gare de Mommenheim (remarque de la commission compatibilité du SCOTERS en date du 30 mars 2016).

20-2018 Personnel : Mise en place du temps partiel

Sur rapport du Président,

Vu la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 modifiée, portant droits et obligations des fonctionnaires,

Vu la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 modifiée, portant dispositions statutaires relatives à la Fonction Publique Territoriale, article 60 à 60 quater,

Vu le décret n° 2004-777 du 29 juillet 2004 modifié relatif à la mise en œuvre du temps partiel dans la fonction publique territoriale,

Considérant l'avis du Comité technique en date du **14 novembre 2018**,

Le Président rappelle que le temps partiel sur autorisation et le temps partiel de droit constituent des possibilités d'aménagement du temps de travail pour les agents publics.

Le temps partiel sur autorisation s'adresse aux fonctionnaires titulaires et stagiaires ainsi qu'aux agents contractuels employés à temps complet et de manière continue depuis plus d'un an.

L'autorisation qui ne peut être inférieure à un mi-temps, est accordée sur demande des intéressés, sous réserve des nécessités, de la continuité et du fonctionnement du service et compte tenu des possibilités d'aménagement de l'organisation du travail.

Le temps partiel de droit pour raisons familiales s'adresse aux fonctionnaires titulaires ou stagiaires et aux agents contractuels à temps complet ou non complet.

Pour l'essentiel identique au temps partiel sur autorisation, sous certaines conditions liées à des situations familiales particulières, le temps partiel de droit est accordé sur demande des intéressés, dès lors que les conditions d'octroi sont remplies.

Le temps partiel de droit est accordé pour les motifs suivants :

- à l'occasion de chaque naissance jusqu'au troisième anniversaire de l'enfant ou de chaque adoption jusqu'à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de l'arrivée au foyer de l'enfant adopté,
- pour donner des soins à son conjoint, à un enfant à charge ou à un ascendant atteint d'un handicap nécessitant la présence d'une tierce personne, ou victime d'un accident ou d'une maladie grave,

- après avis du médecin du service de médecine professionnelle et préventive pour les aux fonctionnaires relevant des catégories visées aux 1°, 2°, 3°, 4°, 9°, 10° et 11° de l'article L. 5212-13 du code du travail

Dans ces cas, le travail peut être organisé dans le cadre quotidien, hebdomadaire, mensuel ou annuel.

Le temps partiel est suspendu pendant le congé de maternité, d'adoption et paternité.

Conformément à l'article 60 de la loi du 26 janvier 1984, les modalités d'exercice du travail à temps partiel sont fixées par l'organe délibérant, après avis du comité technique.

Le Bureau syndical, sur proposition du Président

1/ D'instituer le temps partiel au sein du syndicat mixte et d'en fixer les modalités d'application de la façon suivante :

Le temps partiel peut-être organisé dans le cadre **hebdomadaire et mensuel**.

Les quotités du temps partiel sur autorisation sont fixées au cas par cas entre 50 et 90 % de la durée hebdomadaire du service exercé par les agents du même grade à temps plein.

L'autorisation de travail à temps partiel est accordée sous réserve des nécessités du fonctionnement des services, notamment de l'obligation d'en assurer la continuité compte tenu du nombre d'agents travaillant à temps partiel.

Les agents qui demandent à accomplir un temps partiel de droit pour raisons familiales devront présenter les justificatifs afférents aux motifs de leur demande.

La durée des autorisations est fixée à un an renouvelable par tacite reconduction pour une durée identique dans la limite de trois ans.

A l'issue de ces trois ans, la demande de renouvellement de la décision doit faire l'objet d'une demande et d'une décision expresses.

Dans tous les cas, les demandes initiales et de renouvellements devront être formulées dans un délai d'un mois avant le début de la période souhaitée.

Les demandes de modification des conditions d'exercice du temps partiel, en cours de période, pourront intervenir :

- A la demande des intéressés dans un délai d'un mois avant la date de modification souhaitée,
- A la demande de l'autorité territoriale, si les nécessités du service et notamment une obligation impérieuse de continuité le justifie.

La réintégration anticipée à temps complet pourra être envisagée pour motif grave (notamment en cas de diminution substantielle des revenus du ménage ou changement dans la situation familiale).

A l'issue d'une période de travail à temps partiel, les agents sont réintégrés de plein droit dans leur emploi à temps plein, ou à défaut dans un autre emploi conforme à leur statut.

Après réintégration à temps plein, une nouvelle autorisation d'exercice à temps partiel ne sera accordée qu'après un délai d'un an, sauf en cas de temps partiel de droit.

Pendant les périodes de formation professionnelle incompatibles avec l'exercice des fonctions à temps partiel (formation d'adaptation à l'emploi, formation continue, préparation aux concours), l'autorisation de travail à temps partiel des fonctionnaires titulaires sera suspendue.

Les fonctionnaires stagiaires dont le statut prévoit l'accomplissement d'une période de stage dans un établissement de formation ou dont le stage comporte un enseignement professionnel (administrateurs territoriaux, conservateurs territoriaux du patrimoine et des bibliothèques) ne peuvent être autorisés à exercer leurs fonctions à temps partiel pendant la durée du stage.

Le nombre de jours RTT des agents à temps partiel sera calculé au prorata du service à temps complet.

2/ Les modalités définies ci-dessus prendront effet à compter du **1^{er} janvier 2019**, après transmission aux services de l'État, publication et/ou notification, et seront applicables aux fonctionnaires titulaires et stagiaires, ainsi qu'aux agents contractuels de droit public employés depuis plus d'un an à temps complet.

Il appartiendra à l'autorité territoriale d'accorder les autorisations individuelles, en fonction des contraintes liées au fonctionnement des services, dans le respect des dispositions législatives, réglementaires et de la présente délibération et d'apprécier les modalités d'organisation du temps partiel demandé, en fixant notamment la répartition du temps de travail de l'agent bénéficiaire.

En aucun cas, les agents autorisés à travailler à temps partiel ne pourront modifier librement la répartition de leur temps de travail sans l'accord préalable de l'autorité territoriale.

3/ Le Président certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte qui pourra faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif de Strasbourg dans un délai de deux mois à compter de sa transmission au représentant de l'État et de sa publication.

Le bureau syndical,
Après en avoir délibéré,
Adopte à l'unanimité la présente délibération

ARRÊTÉS DU PRÉSIDENT

Arrêté portant délégation de signature à Catherine ADNET VALERIO, directrice du syndicat mixte en date du 01/10/2018

Vu la loi n°83-634 du 13 juillet 1983 modifiée, portant droits et obligations des fonctionnaires ;

Vu la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 modifiée, portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique Territoriale ;

Vu le code général des collectivités territoriales, et notamment l'article L.5211-9 ;

Considérant que le Président peut donner, sous sa surveillance et sa responsabilité, par arrêté, délégation de signature au directeur du syndicat mixte pour le SCOTERS ;

Le Président du syndicat mixte pour le SCOTERS

ARRETE

Article 1 : M. Robert HERRMANN, Président du syndicat mixte pour le SCOTERS donne sous sa surveillance et sa responsabilité, délégation de signature à Mme Catherine ADNET-VALERIO, Ingénieur principal, pour :

- la signature des documents administratifs et comptables relatifs à l'engagement des dépenses du syndicat mixte jusqu'à 5 000 € ;
- la signature des factures attestant du service fait ;
- la signature des mandats émis par le syndicat mixte ;
- la signature des bordereaux de titres et des bordereaux de mandats émis par le syndicat mixte, la signature des courriers et actes administratifs de gestion courante ne portant pas décision ;
- la délivrance des expéditions du registre des délibérations et des arrêtés syndicaux ;
- à compter du 1^{er} octobre 2018.

Article 2 : Le Président certifie le caractère exécutoire de cet acte et informe que celui-ci peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir auprès du Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa notification.

Article 3 : Le Président est chargé de l'exécution du présent arrêté, dont ampliation sera transmise :

- à Madame Catherine ADNET-VALERIO

- à Monsieur le Préfet du Bas-Rhin
- au Trésorier du syndicat mixte pour le SCOTERS
- au dossier de l'agent

Fait à Strasbourg, le 01/10/2018

Robert HERRMANN

Président

Notifié à l'agent, le :01/10/2018

Signature de l'agent :

Arrêté portant délégation de fonction à M. Jean-Marc Willer, 1^{er} vice-président en date du 11/10/2018

Vu le code général des collectivités territoriales, et notamment l'article L.5211-9 autorisant le président à déléguer, sous sa surveillance et sa responsabilité, par arrêté, une partie de ses fonctions ;

Vu la délibération n°296 en date du 3 juillet 2017 portant élection du président ;

Vu la délibération n°298 en date du 3 juillet 2017 portant élection des vice-présidents

Le Président du syndicat mixte pour le SCOTERS

ARRETE

Article 1 : À compter du 15 octobre 2018, délégation de fonction est accordée à Monsieur Jean-Marc WILLER, 1^{er} vice-président, à l'effet d'exercer les fonctions suivantes :

- La préparation, la passation, l'exécution et le règlement des marchés et des accords-cadres ainsi que toute décision concernant leurs avenants lorsque les crédits sont inscrits au budget ;
- Cette délégation s'étend en outre aux décisions portant sur les avenants et accords cadres susvisés qui n'entraînent pas une augmentation du montant du contrat initial supérieur à 5 % lorsque les crédits sont inscrits au budget ;
- la signature des bordereaux de mandats de paiements et des bordereaux de titres de recettes supérieurs à 5 000 €.

Article 2 : Le Président est chargé de l'exécution du présent arrêté, dont ampliation sera transmise :

- à Monsieur Jean-Marc WILLER
- à Monsieur le Préfet du Bas-Rhin
- au Trésorier du syndicat mixte pour le SCOTERS

Fait à Strasbourg, le 11/10/2018

Robert HERRMANN

Président

Notifié à M. Jean-Marc WILLER, 1^{er} vice-président du syndicat mixte pour le SCOTERS, le 11/10/2018

Jean-Marc WILLER

Vice-président

Le texte intégral des délibérations et arrêtés à caractère réglementaire publiés au présent recueil des actes administratifs du syndicat mixte pour le SCOTERS peut être consulté :

⇒ au siège du syndicat mixte pour le SCOTERS

13 rue du 22 novembre

67000 STRASBOURG

⇒ sur le site Internet du syndicat mixte pour le SCOTERS

www.scoters.org où les fichiers peuvent également être téléchargés

Des exemplaires du présent recueil des actes administratifs peuvent être obtenus auprès du syndicat mixte pour le SCOTERS.

Syndicat mixte pour le SCOTERS

13 rue du 22 novembre

67000 STRASBOURG

03 88 15 22 22

syndicatmixte@scoters.fr